

# Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva

## Plan de Movilidad Sostenible



Anexo 1: Análisis de antecedentes

(VCG)



## CONTENIDO

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1</b>   | <b>INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE INCIDENCIA .....</b>        | <b>4</b>  |
| <b>1.1</b> | <b>Instrumentos de Ordenación del Territorio .....</b>          | <b>5</b>  |
| 1.1.1      | Los Planes de Ordenación Territorial de ámbito regional.....    | 5         |
| 1.1.2      | Los Planes de Ordenación Territorial de ámbito subregional..... | 9         |
| 1.1.3      | Los Planes Generales de Ordenación Urbana .....                 | 25        |
| <b>1.2</b> | <b>Instrumentos de Planificación del Transporte .....</b>       | <b>41</b> |

## Índice de tablas y fichas

|  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| Tabla 1: Relación de municipios incluidos en el ámbito de estudio .....  | 4  | Tabla 24: Ficha resumen PGOU Palma del Condado (La).....                        | 35 |
| Tabla 2: Planes urbanísticos y territoriales aprobados .....             | 5  | Tabla 25: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Palos de la Frontera. ....                 | 36 |
| Tabla 3: Resumen del modelo territorial del POTA aplicado al ámbito..... | 8  | Tabla 26: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Punta Umbría.....                     | 37 |
| Tabla 4: Ficha resumen POTA.....   | 8  | Tabla 27: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Rociana del Condado. ....                  | 38 |
| Tabla 5: Municipios del ámbito incluidos en los POT.....                 | 9  | Tabla 28: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA San Bartolomé de la Torre. ....       | 38 |
| Tabla 6: Ficha resumen POT Huelva.....                                   | 10 | Tabla 29: Ficha resumen PGOU San Juan del Puerto. ....                          | 39 |
| Tabla 7: Ficha resumen POT Doñana. ....                                  | 18 | Tabla 30: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Trigueros.....                             | 40 |
| Tabla 8: Ficha resumen POT Litoral Occidental de Huelva. ....            | 24 | Tabla 31: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Valverde del Camino.....              | 40 |
| Tabla 9: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Aljaraque.....                  | 25 | Tabla 32: Ficha resumen PGOU Villablanca. ....                                  | 40 |
| Tabla 10: Ficha resumen PGOU Almonte.....                                | 26 | Tabla 33: Ficha resumen PITVI 2012-2024. ....                                   | 43 |
| Tabla 11: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Ayamonte. ....                 | 27 | Tabla 34: Ficha resumen PISTA 2020.....   | 45 |
| Tabla 12: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Beas.....                      | 27 | Tabla 35: Ficha resumen Plan Andaluz de la Bicicleta. ....                      | 50 |
| Tabla 13: Ficha resumen PGOU/AP a la LOUA Bollullos Par del Condado..... | 28 | Tabla 36: Ficha resumen PMUS Huelva.....  | 50 |
| Tabla 14: Ficha resumen PGOU Bonares. ....                               | 29 | Tabla 37: Ficha resumen PMIS Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría. .... | 52 |
| Tabla 15: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Cartaya. ....                  | 29 | Tabla 38: Ficha resumen PMCI Ayamonte, Isla Cristina y Lepe.....                | 53 |
| Tabla 16: Ficha resumen NNSS/PGOU AP a la LOUA Gibraleón.....            | 30 | Tabla 39: Ficha resumen PMUS Almonte.....                                       | 54 |
| Tabla 17: Ficha resumen PGOU Hinojos.....                                | 30 |   |    |
| Tabla 18: Ficha resumen PGOU/AP a la LOUA Huelva. ....                   | 32 |   |    |
| Tabla 19: Ficha resumen PGOU Isla Cristina.....                          | 32 |   |    |
| Tabla 20: Ficha resumen PGOU Lepe.....                                   | 33 |   |    |
| Tabla 21: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Lucena del Puerto.....         | 33 |   |    |
| Tabla 22: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Moguer.....                    | 34 |   |    |
| Tabla 23: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Niebla.....                         | 35 |   |    |

## 1 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE INCIDENCIA

El ámbito territorial del Plan comprende el ámbito del Área de Huelva, definido a los efectos previstos en el artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, por los siguientes 21 municipios:

Aljaraque, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos del Condado, Bonares, Cartaya, Gibraleón, Hinojos, Huelva, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, San Juan del Puerto, Trigueros y Villablanca.

Asimismo, durante el desarrollo de los trabajos, teniendo en cuenta las relaciones funcionales en el entorno, se ha considerado necesaria la incorporación al ámbito de estudio de los municipios de Niebla, Palma del Condado y Valverde del Camino.

En consecuencia, el documento que sigue toma como referencia este ámbito territorial compuesto por los siguientes 24 municipios, que aglutinan un total de 427.235 habitantes<sup>1</sup>.

En el ámbito de estudio existen distintos instrumentos de planeamiento, tanto de Ordenación del Territorio como de la Planificación del Transporte, que inciden en distintas escalas y a distintas áreas del ámbito de estudio. Para valorar el alcance de los mismos y el grado de incidencia sobre el Plan de Transporte Metropolitano objeto de desarrollo, se han analizado individualmente.

En los siguientes apartados se adjunta una ficha síntesis de cada uno de ellos.

| Municipio                 | Población 2017 | % sobre total |
|---------------------------|----------------|---------------|
| Aljaraque                 | 20.836         | 4,88%         |
| Almonte                   | 23.272         | 5,45%         |
| Ayamonte                  | 20.714         | 4,85%         |
| Beas                      | 4.238          | 0,99%         |
| Bollullos Par Del Condado | 14.095         | 3,30%         |
| Bonares                   | 6.025          | 1,41%         |
| Cartaya                   | 19.193         | 4,49%         |
| Gibraleón                 | 12.570         | 2,94%         |
| Hinojos                   | 3.891          | 0,91%         |
| Huelva                    | 145.115        | 33,97%        |
| Isla Cristina             | 21.175         | 4,96%         |
| Lepe                      | 26.931         | 6,30%         |
| Lucena Del Puerto         | 3.200          | 0,75%         |
| Moguer                    | 21.514         | 5,04%         |
| Niebla                    | 4.055          | 0,95%         |
| Palma Del Condado, La     | 10.690         | 2,50%         |
| Palos De La Frontera      | 10.885         | 2,55%         |
| Punta Umbría              | 15.038         | 3,52%         |
| Rociana Del Condado       | 7.714          | 1,81%         |
| San Bartolomé De La Torre | 3.640          | 0,85%         |
| San Juan Del Puerto       | 9.116          | 2,13%         |
| Trigueros                 | 7.708          | 1,80%         |
| Valverde del Camino       | 12.839         | 3,01%         |
| Villablanca               | 2.781          | 0,65%         |
| <b>TOTAL</b>              | <b>427.235</b> | <b>100%</b>   |

Tabla 1: Relación de municipios incluidos en el ámbito de estudio

<sup>1</sup> A la fecha de inicio de los trabajos de elaboración del PTMHU

## 1.1 Instrumentos de Ordenación del Territorio

Los Instrumentos de Ordenación del Territorio vigentes en el ámbito de estudio obedecen a la siguiente escala jerárquica:

| Nivel               | Instrumentos de Ordenación del Territorio                          | Aprobación                                      |
|---------------------|--|---|
| <b>Regional</b>     | POTA Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía                | Decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006    |
| <b>Subregional</b>  | Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana             | Decreto 341/2003, de 9 de diciembre de 2003     |
|                     | Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva | Decreto 130/2006, de 27 de junio de 2006        |
| <b>Municipal</b>    | Aljaraque  | NNSS / AP LOUA, de 15 de enero de 2009          |
|                     | Almonte  | PGOU, de 27 de septiembre de 2006               |
|                     | Ayamonte   | NNSS / AP LOUA, de 22 de mayo de 2009           |
|                     | Beas   | NNSS / AP LOUA, de 28 de marzo de 2014          |
|                     | Bollullos Par del Condado  | PGOU / AP LOUA, de 17 de mayo de 2010           |
|                     | Bonares  | PGOU, de 17 de febrero de 2009                  |
|                     | Cartaya  | NNSS / AP LOUA, de 29 de mayo de 2009           |
|                     | Gibraleón  | NNSS / PGOU AP LOUA, de 27 de febrero de 2009   |
|                     | Hinojos  | PGOU, de 7 de mayo de 2014                      |
|                     | Huelva   | PGOU / PGOU AP LOUA, de 30 de marzo de 2011     |
|                     | Isla Cristina  | PGOU, de 11 de marzo de 1987                    |
|                     | Lepe   | PGOU, de 23 de septiembre de 2005               |
|                     | Lucena del Puerto  | NNSS / PGOU AP LOUA, de 1 de agosto de 2012     |
|                     | Moguer   | NNSS / PGOU AP LOUA, de 30 de diciembre de 2010 |
|                     | Niebla   | NNSS / AP LOUA, de 17 de marzo de 2009          |
|                     | Palma del Condado (La)   | PGOU, de 29 de diciembre de 2005                |
|                     | Palos de la Frontera   | NNSS / AP LOUA, de 19 de febrero de 2010        |
|                     | Punta Umbría   | NNSS / PGOU AP LOUA, de 15 de abril de 2009     |
|                     | Rociana del Condado  | NNSS / AP LOUA, de 24 de noviembre de 2011      |
|                     | San Bartolomé de la Torre  | NNSS / PGOU AP LOUA, de 1 de julio de 2010      |
| San Juan del Puerto | PGOU, de 31 de mayo de 2005  |   |
| Trigueros           | NNSS / AP LOUA, de 30 de noviembre de 2009                         |   |
| Valverde del Camino | NNSS / PGOU AP LOUA, de 27 de octubre de 2009                      |   |
| Villablanca         | PGOU, de 21 de marzo de 2012                                       |   |

Tabla 2: Planes urbanísticos y territoriales aprobados

En esta jerarquización de planes de ordenación territorial no existe una estructura piramidal: Entre los Planes de Ordenación Subregional y los Planes de Ordenación municipales de los municipios de su ámbito existe una relación transversal, dado que

los Planes Subregionales además de servir de base a otros instrumentos y tomar como referencia otros Planes de ámbito estatal y regional, contempla en su desarrollo, las planificaciones de ámbito municipal.

### 1.1.1 Los Planes de Ordenación Territorial de ámbito regional

Estos planeamientos engloban ámbitos territoriales de gran escala donde se realizan propuestas conjuntas encaminadas a la integración de las poblaciones involucradas, generando sinergias que desemboquen en un desarrollo beneficioso para el conjunto de la población afectada. En algunos casos las actuaciones propuestas tienen incidencia sobre el ámbito del estudio del área metropolitana de Huelva, o bien se tratan de directrices generales a aplicar en la totalidad del territorio.

A continuación, se resumen los principales instrumentos de planificación regional que intervienen sobre el ámbito de estudio:

| POTA   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía                  |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   | 2006  |
| <b>Elaborado por</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. |
| <b>Institución</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>EL POTA establece en la región un sistema de unidades territoriales interrelacionadas entre sí. Huelva constituye funcionalmente una de las destacadas unidades, bajo la denominación tipológica de Centro Regional. A continuación, se describe cómo se implementa en el POTA ese modelo territorial en el ámbito de estudio compuesto por los veinticuatro municipios que son objeto del desarrollo del presente Plan Metropolitano del Área de Huelva.</p> <p>El modelo cruza <u>cuatro sistemas básicos</u> referentes, con el fin de conseguir que sus elementos y estructuras terminen por conformar conjuntos coherentes de relaciones a partir de los cuales pueda mejorarse la integración y la articulación de la región.</p> <p><b>1. El Sistema de Ciudades:</b> estructuras que se deducen de la red de asentamientos, mostrando los vínculos entre los componentes de dicha red que tienen capacidad para generar ámbitos de cooperación de carácter supramunicipal.</p> <p>El Modelo identifica, asimismo, la jerarquía urbana configurada a partir de un cierto número de categorías básicas de las ciudades y asentamientos de la región:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las Ciudades Principales, que se sitúan en la cabecera del sistema y componentes básicos de los Centros Regionales; En Andalucía son ciudades principales las ocho capitales de provincia, Jerez de la Frontera y Algeciras. Huelva, es por tanto, la ciudad principal que está incluida en el ámbito de estudio del presente Plan Metropolitano.</li> <li>- Las Ciudades Medias, con dos niveles internos en consideración de su diferente tamaño demográfico, diversidad y dinámica de su base económica y peso funcional. En el ámbito de estudio, no existen ciudades medias de nivel 1 y obedecen a la jerarquía de ciudades medias de nivel 2 Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Moguer, Valverde del Camino, Palma del Condado, Bollullos Par del Condado y Almonte.</li> <li>- Los Centros Rurales o Pequeñas Ciudades, aparecen igualmente subdivididas en dos niveles jerárquicos; en el ámbito de estudio adquieren la calificación de pequeña ciudad 1, Punta Umbría y Palos de la Frontera, y al nivel 2, Aljaraque, Gibraleón, Bonares,</li> </ul> |   |

Trigueros, San Juan del Puerto, Rociana del Condado y Niebla.

**2. Esquema Básico de Articulación Territorial de Andalucía.** La identificación y potenciación de los vínculos de relación entre los diferentes elementos o componentes del territorio está dirigida hacia el objetivo global de su vertebración regional.

**3. Dominios Territoriales.** La base natural y la historia cultural del territorio andaluz constituyen un referente ineludible del Modelo, en cuanto a expresión física de las relaciones entre la sociedad y el medio.

**4. Unidades Territoriales.** Zonificación de la región, como resultado de la integración de los tres referentes anteriores.

El plan regional fija los objetivos en estas unidades territoriales, delimita cada una de ellas e identifica sus principales rasgos característicos de la tipología establecida, y define las condiciones de su organización funcional.

Dentro de la tipificación del cuarto referente del modelo, las Unidades Territoriales, se incluyen varios tipos entre los que, al efecto de tratar el ámbito de estudio del presente Plan Metropolitano, se describen, a los siguientes:

• **Los Centros Regionales**

Se entiende por Centro Regional al conjunto del ámbito urbano, afectado en mayor o menor medida por procesos de naturaleza metropolitana, en el que se integran cada una de las ciudades principales de Andalucía (capitales de provincia, más Jerez y Algeciras), y su ámbito metropolitano.

Una de las unidades territoriales de este tipo es el de El Centro Regional de Huelva, área de carácter netamente polinuclear, con grandes centros urbanos históricos que desempeñan un papel decisivo, como referentes urbanos, y que muestra importantes potencialidades de desarrollo en la perspectiva de su mayor integración como espacio económico y funcional.

Integra ocho municipios. Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Aljaraque, Bonares, Trigueros y Gibraleón y todos ellos forman parte del ámbito de estudio

• **Las Redes de Ciudades medias litorales**

Se entienden como conjuntos de ciudades y pueblos que organizan o pueden organizar coherentemente un territorio relativamente homogéneo. El hecho litoral, en sí mismo, constituye un importante aspecto diferenciador frente a las ciudades interiores.

Una de las unidades territoriales de este tipo es la Costa Occidental de Huelva, Red de Ciudades Medias con una base económica mixta de agriculturas intensivas y turismo que incluye a cuatro municipios incluidos en el ámbito de estudio del presente Plan Metropolitano de Transporte de Huelva: Ayamonte, Isla Cristina, Lepe y Cartaya.

• **Las Redes de Ciudades medias interiores**

El valle del Guadalquivir y el surco intrabético constituyen el ámbito con mayor presencia de ciudades medias históricas de Andalucía, componente esencial de su organización y su patrimonio territorial.

Dentro de las redes de Ciudades Medias del Valle del Guadalquivir en las que existen procesos más o menos intensos de relación económica y territorial se considera el Condado de Huelva (Aljarafe-Condado-Marismas), que incluye a tres municipios en el ámbito de estudio del presente Plan Metropolitano de Transporte de Huelva: Palma del Condado, Bollullos Par del Condado y Almonte.

• **Las Redes de Asentamientos en áreas rurales**

Fuera de los ámbitos de campiña y litoral, existen Ciudades Medias localizadas en áreas rurales de montaña, en las cuales la aplicación de la propuesta de Red resulta menos inmediata.

Son Ciudades Medias representativas de ámbitos territoriales muy centralizados y con predominio de asentamientos rurales. Su papel es particularmente decisivo en la configuración territorial de Andalucía, por cuanto constituyen nodos urbanos vitales para la organización de extensos ámbitos rurales andaluces, si bien deben tender a ir conformando estructuras en red aunque éstas se presentan reducidas a un número limitado de hechos urbanos: El Andévalo-Minas (Valverde del Camino, Riotinto-Nerva) es considerado uno de los Centros Rurales y Pequeñas Ciudades con cierto potencial. Valverde del Camino es uno de los municipios incluidos en el ámbito de estudio del presente Plan.

La clasificación de los 24 municipios del ámbito en el contexto de la jerarquización y de la zonificación establecidas por el modelo territorial descrito en el POTA, se representa en el plano de la siguiente figura:

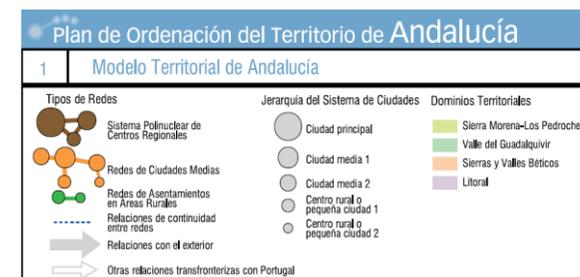
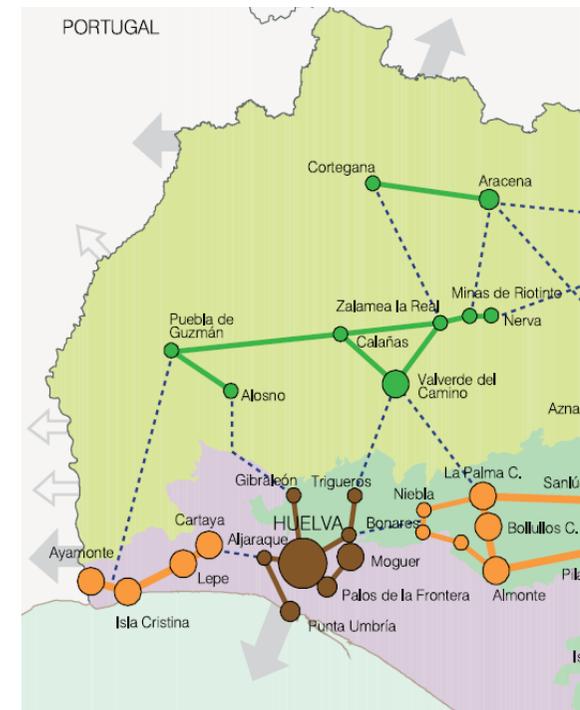


Ilustración 1: Ámbito de estudio en el contexto del POTA

| Municipio                 | Zonificación Unidad Territorial | Tipo de Unidad Territorial                          | Jerarquía Sistema de Ciudades   |
|---------------------------|---------------------------------|---|---------------------------------|
| Huelva                    | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Ciudad principal                |
| Moguer                    | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Ciudad media 2                  |
| Punta Umbría              | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Centro rural o pequeña ciudad 1 |
| Palos de la Frontera      | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Centro rural o pequeña ciudad 1 |
| Aljaraque                 | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| Gibraleón                 | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| Trigueros                 | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| San Juan del Puerto       | Centro Regional de Huelva       | Unidades de los Centros Regionales                  | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| Ayamonte                  | Costa Occidental de Huelva      | Unidades organizadas por Ciudades Medias Litorales  | Ciudad media 2                  |
| Isla Cristina             | Costa Occidental de Huelva      | Unidades organizadas por Ciudades Medias Litorales  | Ciudad media 2                  |
| Lepe                      | Costa Occidental de Huelva      | Unidades organizadas por Ciudades Medias Litorales  | Ciudad media 2                  |
| Cartaya                   | Costa Occidental de Huelva      | Unidades organizadas por Ciudades Medias Litorales  | Ciudad media 2                  |
| Palma del Condado         | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Ciudad media 2                  |
| Bollulos Par del Condado  | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Ciudad media 2                  |
| Almonte                   | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Ciudad media 2                  |
| Niebla                    | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| Bonares                   | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| Rociana del Condado       | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Centro rural o pequeña ciudad 2 |
| Valverde del Camino       | Andévalo y Minas                | Unidades organizadas por Centros Rurales            | Ciudad media 2                  |
| Beas                      | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Asentamiento cabecera municipal |
| Hinojos                   | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Asentamiento cabecera municipal |
| Lucena del Puerto         | Aljarafe-Condado-Marismas       | Unidades organizadas por Ciudades Medias Interiores | Asentamiento cabecera municipal |
| San Bartolomé de la Torre | Andévalo y Minas                | Unidades organizadas por Centros Rurales            | Asentamiento cabecera municipal |
| Villablanca               | Costa Occidental de Huelva      | Unidades organizadas por Ciudades Medias Litorales  | Asentamiento cabecera municipal |

Tabla 3: Resumen del modelo territorial del POTA aplicado al ámbito

El área de Huelva forma parte de un sistema de asentamientos más amplio que, en una primera corona, incluye las ciudades de Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Aljaraque, Trigueros,

San Juan del Puerto y Gibraleón.  
La Costa Occidental, con los municipios de Ayamonte, Isla Cristina, Villablanca, Lepe y Cartaya.  
El Condado con La Palma, Bollulos, Almonte, Niebla, Bonares, Rociana, Beas, Hinojos y Lucena del Puerto.  
El Andévalo con Valverde del Camino y San Bartolomé de la Torre, aunque con menor población, depende de Huelva para la prestación y satisfacción de equipamientos y servicios superiores.

Tabla 4: Ficha resumen POTA.

### 1.1.2 Los Planes de Ordenación Territorial de ámbito subregional

A continuación, se analizan los tres Planes de Ordenación del Territorio de ámbito supramunicipal que abarcan los diferentes municipios del Área de Huelva: el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Huelva, el Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana, y el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva, aprobados y vigentes, salvo el primero que está actualmente en tramitación.

De esta manera, se cubre la totalidad de diecinueve de los veinticuatro municipios del ámbito de estudio, añadiendo finalmente los diez (PGOU o NNSS AP a la LOUA, según corresponda) restantes, no incluidos en el ámbito supramunicipal. El resto de PGOU o NNSS AP a la LOUA no se incluyen en este apartado ya que responden a la lógica de los Planes de Ordenación del Territorio mencionados y sus determinaciones territoriales están ya recogidas en el enunciado de los POT.

| POT                            | Municipios POT  | Municipios del Ámbito PTM HUELVA  |
|--------------------------------|---|---|
| POT. Huelva                    | Aljaraque, Gibraleón, Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, San Juan del Puerto y Trigueros   | Aljaraque, Gibraleón, Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, San Juan del Puerto y Trigueros                   |
| POT. Doñana                    | Almonte, Aznalcázar, Bollullos Par Del Condado, Bonares, Hinojos, Isla Mayor, Lucena Del Puerto, Moguer, Palos De La Frontera, Pilas, Puebla Del Río, Rociana Del Condado y Villamanrique De La Condesa | Almonte, Bollullos Par del Condado, Bonares, Hinojos, Lucena del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera y Rociana del Condado |
| POT. Litoral Occidental Huelva | Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría, San Silvestre De Guzmán y Villablanca   | Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría y Villablanca  |

Tabla 5: Municipios del ámbito incluidos en los POT

| POT Huelva   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Huelva |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   | En tramitación  |
| <b>Elaborado por</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.       |
| <b>Institución</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.       |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>El Plan propone un modelo territorial que sirva como referencia para los objetivos de la política territorial de la administración regional en la aglomeración urbana de Huelva, desarrollando las siguientes líneas de actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidación de la aglomeración urbana en el sistema urbano regional y nacional, mejorando su sistema productivo y su articulación infraestructural con el exterior.</li> <li>Subordinación del crecimiento urbano al objetivo de sostenibilidad económica, social y ambiental definido en la legislación regional.</li> <li>Conservación y puesta en valor de los recursos del territorio para la mejora de la calidad de vida de los residentes.</li> <li>Generación de oportunidades para la articulación de los usos urbanos o la mejora de los sistemas dotacionales de ámbito supramunicipal, tanto para la creación de nuevos centros como para la eficaz prestación del servicio desde los existentes.</li> <li>Aprovechamiento racional de los recursos naturales radicados o utilizados en el ámbito.</li> <li>Mejora de la sostenibilidad ambiental de los sistemas productivos y especialmente de los industriales y agrícolas en regadío.</li> <li>Prevención de los efectos potenciales de los riesgos naturales y tecnológicos sobre la población y las infraestructuras.</li> </ul> <p>En materia de transportes, el Plan propone una serie de propuestas buscando mejorar la red de infraestructuras de transporte de la aglomeración en base a tres estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dotar de mayor eficacia al transporte público intermunicipal, definiendo una serie de medidas como directrices del PTMHU.</li> <li>Configurar el puerto de Huelva como un nodo logístico relevante en la articulación con Portugal y Zafra.</li> <li>Superar las limitaciones de las conexiones entre las dos orillas del río Odiel.</li> </ul> <p><b>Propuestas del Plan en materia de transportes</b></p> <p>El sistema de transporte público requiere una serie de mejoras sustanciales en cuanto a organización del servicio e integración tarifaria, así como resolver accesos a grandes centros de</p> |   |

atracción. Las propuestas del Plan se resumen a continuación:

**Ferrocarriles:**

- Acciones de corrección de impacto sobre la traza de Alta Velocidad a Huelva a su paso por el núcleo urbano de San Juan del Puerto.
- Prever solución de trazado para la prolongación de la Alta Velocidad hacia el Oeste, hasta Portugal y Zafra.
- Construcción de variante ferroviaria en Gibrleón, al este del cauce del arroyo del Tejar.
- Configuración de un sistema de cercanías
- Conversión de ferrocarriles abandonados en vías verdes (líneas Tharsis –Aljaraque y Gibrleón- y del Buitrón –San Juan del Puerto y Trigueros-).

**Transporte público:**

- Articulación de un sistema eficaz de transporte público en torno al Consorcio de transportes de la Costa de Huelva., potenciando el eje central San Juan-Huelva-Aljaraque.
- Facilitar el acceso directo de los municipios exteriores a los hospitales y campus universitarios ubicados en el entorno del nudo H30-H31 como elementos más relevantes de flujos interurbanos junto con los usos dotacionales y terciarios de la ciudad de Huelva.
- Sistema de reserva de espacios viarios para el transporte público (plataforma reservada).
- El sistema de transporte público interurbano deberá dar servicio a los principales polígonos industriales, con ramales de conexión hacia los núcleos urbanos.
- Constitución de la estación ferroviaria (terminal AVE) como principal estación intermodal, integrando el tráfico de autobuses, con nodos articuladores de la red de transporte público en las cabeceras municipales, Corrales, El Portil, La Rábida y Mazagón y la estación de autobuses de Huelva.

**Otros medios de transporte:**

- Previsión de accesos por carretera al futuro aeropuerto, con conexión mediante transporte público con la estación de ferrocarril como cabecera de la red. Posibilidad de apeadero ferroviario según ubicación.
- Integrar en la red de transporte público la vía fluvial, especialmente entre Huelva y Punta Umbría.

Red de carriles ciclistas en paralelo a los viarios rodados principales del eje central, con ramales a los polígonos industriales, complementados con carriles reservados sobre los puentes sobre las rías del Odiel y el Tinto y con los recorridos por espacios libres, buscando sinergias con el transporte público

**Utilidad para el proyecto:**

En el Plan se establecen una serie de directrices y actuaciones para el sistema de comunicaciones y transporte. Concretamente, en el Capítulo 02 de la Normativa del Plan se relacionan una serie de actuaciones concretas incluyendo criterios para el tratamiento paisajístico de la infraestructura ferroviaria (art. 22) y de la red viaria (art. 25 y 27).

Así mismo, se establecen los preceptos para la protección de los recursos naturales, paisajísticos y culturales y de protección ante riesgos naturales y tecnológicos (Título 3, art. 63 a 81).

Tabla 6: Ficha resumen POT Huelva.

| POT DEL ÁMBITO DE DOÑANA  |   |
|---|---|
| <b>Título</b>   | Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana          |
| <b>Formato</b>  | Pdf   |
| <b>Fecha</b>  | 2003  |
| <b>Elaborado por</b>  | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. |
| <b>Institución</b>  | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. |
| <b>Contenido</b>  |   |
| El modelo de organización territorial del ámbito de Doñana lo componen los municipios de Almonte, Bollullos Par del Condado, Bonares, Hinojos, Lucena del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera y Rociana del Condado, de la provincia de Huelva; y, Aznalcázar, Pilas, La Puebla del Río, Villamanrique de la Condesa e Isla Mayor, de la provincia de Sevilla.                             |   |
| Todos los municipios onubenses forman parte del ámbito del Plan de Transporte Metropolitano de Huelva.  |   |
| El modelo territorial de Doñana está formado por el espacio comprendido entre el litoral oriental onubense, el Bajo Guadalquivir y el corredor Huelva-Sevilla, que enlaza dos de las aglomeraciones urbanas de mayor potencial económico de la región.  |   |
| El corredor sirve tanto de límite y enlace, como de eje estructurador ya que apoyado en él se ha desarrollado el sistema urbano del ámbito. Al sur del corredor se extienden los amplios y demográficamente vacíos territoriales, en los que las interrelaciones predominantes son fundamentalmente para el aprovechamiento de los recursos naturales.                                      |   |
| Espacio desarticulado, formado por diferentes sectores productivos, territorial y económicamente desconectados y agrupados en cuatro grandes unidades territoriales: Condado Sur, Marismas, Arenas y Cordón Litoral.  |   |
| Por su buena accesibilidad, el ámbito mantiene un intenso volumen de relaciones con las aglomeraciones urbanas de Sevilla y Huelva, si bien los núcleos del ámbito situados en el tramo intermedio del corredor mantienen relaciones transversales con el Condado Norte y con el Aljarafe, los núcleos situados a ambos extremos mantienen relaciones funcionales de trabajo y de servicios |   |

recurrentes con las aglomeraciones urbanas respectivas.

La carencia de una estructura interna cohesionada a pesar de su articulación física en un corredor bien definido se aprecia en los siguientes hechos:

- Margen del Río Tinto (parte más occidental), bascula hacia Huelva; de hecho, Palos de la Frontera, Moguer, Lucena del Puerto, Bonares y, ya más recientemente, Mazagón forman parte de un subsistema urbano nucleado por la capital onubense, y las relaciones funcionales se establecen con ella. El polígono industrial situado en Palos de la Frontera es el gran centro de empleo industrial de Huelva.
- Condado Sur (parte central del corredor) con los municipios de Rociana del Condado, Bollullos Par del Condado y Almonte conforman, junto a núcleos exteriores al ámbito, otro subsistema bien definido, que presenta relaciones de dependencia cruzada entre Almonte y Bollullos Par del Condado, junto a otras de dependencia respecto a estos dos núcleos.
- Bajo Guadalimar (en la provincia de Sevilla), Pilas se constituye en el centro funcional. Hinojos mantiene vinculaciones tanto con Almonte como con Pilas. Las relaciones de estos núcleos con otros del Aljarafe sevillano son significativas, aunque escasamente estructuradas.
- Arrozales (parte oriental del corredor) La Puebla del Río polariza determinadas funciones de Isla Mayor y ambos núcleos basculan hacia Sevilla y Coria del Río en sus relaciones principales.

Junto a estos subsistemas aparecen los núcleos turísticos de Mazagón (Moguer-Palos) y Matalascañas (Almonte), con características específicas debido a su funcionamiento como ciudades de veraneo que alcanzan en temporada una población muy superior a la del resto del año. Igualmente ocurre con los núcleos de El Rocío (Almonte) y La Rábida (Palos), con características singulares por sus funciones turísticas, culturales y recreativas.

#### **Crecimiento urbanístico**

La zona del corredor Sevilla-Huelva se encuentra sujeta a tensiones inducidas por la demanda de nuevas formas de vivienda, tanto de segunda residencia de las aglomeraciones urbanas próximas como por la demanda de nuevas formas de vivienda principal en contacto con el campo.

Al margen de este corredor tan sólo aparecen demandas de construcción en los núcleos turísticos del litoral (Matalascañas y Mazagón) y los poblados de colonización meramente residenciales. Demanda de construcción de viviendas de segunda residencia que no encuentra adecuada respuesta en el planeamiento urbanístico por lo que se ha ido implantando en suelo no urbanizable mediante parcelaciones no ordenadas y carentes de las necesarias infraestructuras y servicios.

#### **Equipamientos**

En cuanto a equipamientos de importancia metropolitana, se localizan fundamentalmente en dos grandes polos dotacionales, de concentración de instalaciones y equipamientos, principalmente de origen supramunicipal:

- La ciudad Huelva, referencia para la parte más occidental.
- Bollullos par del Condado, Palma del condado y Almonte en la zona central del ámbito.

#### **Actividades industriales**

La comarca de Doñana ha experimentado en las últimas décadas un crecimiento económico constante, apoyado en la aparición de una nueva agricultura, intensiva, que viene a completar a la actividad agraria tradicional que históricamente se ha localizado en la parte noroccidental de este territorio, a las actividades industriales y comerciales ligadas al viñedo y a la industria química localizada a fines de los sesenta en el Polo de Huelva.

La industria agroalimentaria (bodegas, serrerías y almazaras) se ha localizado tradicionalmente en el tejido urbano, contribuyendo a su desarrollo, pero dando lugar al mismo tiempo a disfuncionalidades tanto para la actividad industrial como para los usos residenciales. Estas localizaciones, eran especialmente significativas en Almonte, Bollullos Par del Condado y Moguer.

La reconversión del sector vitivinícola ha vaciado numerosos edificios industriales, pero no ha producido una relocalización generalizada en polígonos industriales.

Mención aparte es el caso del Polo de Promoción Industrial en Huelva, promovido en su totalidad por la Administración Central que acoge industria pesada, química y petroquímica.

Este suelo industrial, localizado en Palos de la Frontera, supera al existente en cualquier otra provincia andaluza y es previsible su ampliación si se cumplen las estimaciones de aumento de demanda realizadas por la Autoridad Portuaria.

A diferencia del Polo de Huelva, el suelo urbanizado para actividades productivas en el resto del ámbito corresponde, en su mayor parte a promociones unitarias de tamaño pequeño y mediano. Existen, además, otras zonas de concentración de empresas industriales sin la debida ordenación en el entorno de los núcleos apoyadas en el viario de acceso.

El diferente grado de ordenación existente y la relación con el sistema urbano relacional permite identificar en el ámbito de estudio tres morfologías de suelo para actividades productivas:

- a. Crecimiento disperso apoyado en vías de comunicación: El Lirio (Bollullos Par del Condado), Carretera de Almonte (Azncázar), Ventolines (Pilas), Cuesta de la Pila y Los Arroyos (Moguer).
- b. Promoción urbanizada adosada al núcleo urbano: Algarrobito (Moguer), polígonos de La

Puebla del Río e Isla Mayor

- c. Aislados del núcleo urbano: San Jorge (Palos de la Frontera), polígono de la carretera Almonte-El Rocío (Almonte), Las Dueñas (Hinojos) y El Corchito (Bonares).

### Red viaria y Sistema de transporte

La mayor parte de estos subsistemas tiene como soporte de su articulación la red viaria que integra el corredor Sevilla-Huelva. Las conexiones viarias con la red metropolitana son, en general, satisfactoria y la autovía A-49 ejerce en este corredor un papel fundamental, sirviendo de base para organizar las relaciones entre los núcleos urbanos y las ciudades de Sevilla y Huelva.

El eje inferior del corredor, conformado por el itinerario intercomarcal Castilleja de la Cuesta- Pilas-Almonte-Palos de la Frontera, no ha sido nunca un verdadero eje que organice y articule los núcleos, ni proporciona la mejor opción para los itinerarios de medio y largo recorrido, siendo sustituida por la carretera N-431 y, posteriormente, por la A-49, que son los viarios estructurantes del corredor.

Así mismo, una parte de la red resulta insuficiente para soportar los nuevos usos agrícolas y el desarrollo de la actividad turística. La sustitución de usos forestales por agrícolas ha supuesto una generación de tráficos mucho más intensa que no encuentra su acomodo en un viario rural insuficiente y no diseñado para los actuales requerimientos.

La red de carreteras soporta así parte de este tráfico, convirtiéndose en colectora de un tráfico disperso de generación agraria, que en la parte más occidental del ámbito se mezcla con el tráfico de vehículos pesados generado en el Polo Químico y el tráfico turístico en verano.

En lo que respecta a este último tipo de tráfico, la red viaria resulta insuficiente en los fines de semana estivales para acoger la demanda, generándose itinerarios alternativos por carreteras locales no diseñadas para este fin y produciéndose congestiones en determinados tramos de la red.

En la actualidad, el principal flujo es el que se produce, en época estival, los fines de semana entre la aglomeración urbana de Sevilla y Matalascañas y, secundariamente, entre Huelva y Matalascañas. Este flujo es unidireccional, cambiando de sentido de viernes a domingo, produciéndose saturación en las épocas punta en los accesos a Matalascañas, en la A-483 sobre todo en su último tramo, donde confluyen los flujos procedentes de Sevilla y parte de los de Huelva

Los accesos de la A-49 a Mazagón y al Polo Químico, constituye junto con el acceso a Matalascañas, anteriormente señalado, los elementos de la red con peores niveles de servicio, especialmente en periodo estival. En el itinerario A-49-San Juan del Puerto-Mazagón, confluye además el tráfico pesado generado en los polígonos industriales de Nuevo Puerto y Puerto Exterior que utiliza este viario para acceder a la A-49. La confluencia de este tráfico con el agrícola, el urbano y tráfico turístico, provoca un mal funcionamiento de la red e incrementa la peligrosidad.

### Escenarios Futuros del Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana

El Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana 2003 proponía una articulación del modelo territorial, para la consecución de los siguientes tres objetivos generales:

- A. Proteger, mejorar y regenerar los espacios con valor ambiental, paisajístico o cultural y reducir los riesgos naturales y tecnológicos sobre la población, actividades y recursos.
- B. Favorecer una mejor articulación del ámbito para contribuir al desarrollo de las funciones económicas y territoriales.
- C. Ordenar y compatibilizar los usos del suelo para contribuir a la mejora de las potencialidades económicas.

| OBJETIVOS GENERALES   | LÍNEAS DE ACTUACIÓN   |
|---|---|
| A. Proteger, mejorar y regenerar los espacios con valor ambiental, paisajístico o cultural y reducir los riesgos naturales y tecnológicos sobre la población, actividades y recursos. | <p>A.1. Establecer medidas de protección de los grandes superficies forestales, con objeto de mantener su contribución al equilibrio en la ordenación general de los usos del ámbito y para coadyuvar a la conservación de los Espacios Naturales Protegidos.</p> <p>A.2. Limitar la expansión de los regadíos con aguas subterráneas en el territorio de vinculación directa con el sistema hídrico y ecológico de Doñana y controlar la repercusión de la actividad agrícola sobre los recursos naturales.</p> <p>A.3. Proteger los espacios litorales, asegurando la preservación de las especies en los aguas interiores y la conservación de los valores de los espacios costeros.</p> <p>A.4. Reducir la presión sobre los acuíferos del ámbito sustituyendo la captación de recursos subterráneos para usos urbanos por recursos superficiales.</p> <p>A.5. Dotar a los núcleos urbanos de sistemas de depuración de vertidos acordes al volumen y características de su carga contaminante y a las condiciones del medio receptor, y favorecer su reutilización.</p> <p>A.6. Ordenar la relación entre las distintas unidades de paisaje, mejorar la definición de las zonas de transición y proteger los elementos de mayor singularidad que contribuyen a la diversidad paisajística.</p> <p>A.7. Prevenir las situaciones de riesgos naturales y tecnológicos, reduciendo los posibles efectos sobre la población, las actividades productivas y el medio natural.</p> <p>A.8. Potenciar el valor territorial y ambiental de los cauces y riberas de los ríos y arroyos del ámbito.</p> <p>A.9. Proteger los valores culturales del ámbito y, especialmente, los que se refieren a la identidad de Doñana.</p> |
| B. Favorecer una mejor articulación del ámbito para contribuir al desarrollo de las funciones económicas y territoriales.   | <p>B.1. Consolidar el sistema urbano y su funcionalidad determinando los equipamientos y servicios públicos de carácter supramunicipal necesarios para los distintos núcleos de población.</p> <p>B.2. Mejorar las conexiones con el exterior, potenciando las relaciones en el corredor Sevilla-Huelva y definir el esquema de articulación interior del ámbito haciéndolo compatible con los valores naturales y ecológicos de Doñana.</p> <p>B.3. Integrar los municipios del ámbito de Doñana en sistemas supramunicipales de abastecimiento de agua.</p> <p>B.4. Adecuar la ubicación y ordenación de suelo para actividades productivas, industria y distribución, a las funciones territoriales de los núcleos, sin afectar a las características ambientales de Doñana.</p> <p>B.5. Establecer los criterios para el planeamiento urbanístico sobre la ordenación de usos residenciales en el medio rural.</p>  |
| C. Ordenar y compatibilizar los usos del suelo para contribuir a la mejora de las potencialidades económicas.   | <p>C.1. Favorecer la ordenación de la agricultura para mejorar su integración territorial, el ahorro de recursos y la reducción de su impacto ambiental.</p> <p>C.2. Contribuir al aprovechamiento de las oportunidades de uso turístico del territorio, determinando los criterios de localización de actuaciones que garanticen su compatibilidad con la conservación de los valores naturales.</p> <p>C.3. Valorizar los espacios forestales, fluviales y litorales con potencialidad de uso recreativo para satisfacer las crecientes demandas de la población turística y de la población residente en las aglomeraciones urbanas próximas al ámbito.</p>  |

- A. Proteger, mejorar y regenerar los espacios con valor ambiental, paisajístico o cultural y reducir los riesgos naturales y tecnológicos sobre la población, actividades y recursos.**

La protección y preservación del espacio natural conformado por el Parque Nacional y el Parque Natural de Doñana, constituye un condicionante de partida que vincula todas las determinaciones

del Plan.

Para ello, establece un modelo de aprovechamiento de los recursos hídricos, mantiene los usos forestales de la corona que bordea los Espacios Naturales, articula las unidades territoriales que conforman el corredor Sevilla – Huelva, concentrando en el mismo las actividades urbanas, y establece un modelo de conexión de este corredor con el litoral adaptado a la singularidad de Doñana.

Reorienta el aprovechamiento turístico-recreativo hacia fórmulas menos dependientes del uso residencial y del excursionismo diurno poniendo en valor y protegiendo los recursos paisajísticos y culturales.

#### **B. Favorecer una mejor articulación del ámbito para contribuir al desarrollo de las funciones económicas y territoriales.**

La propuesta de localización de equipamiento supramunicipal se efectuará de forma preferente en Almonte, Bollullos y Huelva capital.

- Huelva capital como referente sobre Moguer, Bonares, Lucena del Puerto, Palos de la Frontera, La Rábida y Mazagón.
- Almonte y Bollullos como referentes sobre Hinojos, Rociana y los núcleos de Almonte de Matalascañas y El Rocío.

La propuesta en materia de infraestructuras viarias se centra en conexiones del ámbito con el interior.

Conexiones con exterior: Autovía A-49 Sevilla-Huelva y la N-442 Huelva-Mazagón.

Conexiones con interior:

- Mejora de la A-494 San Juan del Puerto – Mazagón
- Mejora del itinerario intercomarcal A-486, A-484 y A-474
- Mejora de la A-483 (variante de El Rocío)

La propuesta en materia de transporte público se concreta en dotar de estaciones/apaderos, adecuados al número de servicios y expediciones, a los centros cabeceras de los subsistemas urbanos del ámbito y a los núcleos turísticos de Mazagón y Matalascañas.

Del mismo modo propone el análisis de viabilidad de un sistema de transporte colectivo entre Almonte y Matalascañas.

La propuesta para la ubicación y ordenación de suelo para actividades productivas, industria y distribución deben estar ubicados en zonas que combinen una buena accesibilidad a la red viaria,

(máximo 500 metros de distancia) con la proximidad a núcleos urbanos de tamaño mínimo (más de 3.000 habitantes de derecho)

No se admitirán actividades industriales en los núcleos turísticos y culturales de Mazagón, Matalascañas, La Rábida y El Rocío.

La Palma del Condado y Almonte requieren una dotación de suelo en cantidad suficiente para atender a la demanda previsible y su ubicación deberá tener en cuenta tanto la proximidad a los núcleos respectivos como la adecuada relación con respecto al eje transversal y al eje intercomarcal.

Las funciones territoriales del eje Moguer-Palos de la Frontera- Polígono Nuevo Puerto disponen de un adecuado soporte en la dimensión y características del suelo existente para actividades. Sin embargo, las zonas industriales, ubicadas en el entorno de las carreteras, plantean una serie de disfuncionalidades que se prevé relocalizar

Los núcleos con función turística y turístico-cultural, Matalascañas, Mazagón y El Rocío, deberán contemplar en su planeamiento como se resuelve el aprovisionamiento de mercancías y que repercusión tiene el aprovisionamiento directo desde otros núcleos.

#### **C. Ordenar y compatibilizar los usos del suelo para contribuir a la mejora de las potencialidades económicas.**

La propuesta sobre cultivos intensivos plantea la redacción de un plan de ordenación de dichas zonas en Moguer, Lucena del Puerto, Bonares, Rociana del Condado y Almonte. La expansión de la superficie destinada al cultivo del fresón y otros cultivos intensivos ha dado lugar a un crecimiento desordenado en los términos municipales de Palos de la Frontera, Moguer, Lucena del Puerto, Bonares, Rociana del Condado, Almonte y, en menor medida, Bollullos Par del Condado. La ordenación solventará las disfuncionalidades existentes: inadecuación del viario a las nuevas necesidades y el crecimiento del tráfico.

La propuesta sobre oportunidades de uso turístico plantea diferentes dos tipos de medidas:

1 *Orientación de procesos en núcleos urbanos con clara funcionalidad turística o turístico-cultural.*

En la franja Litoral el desarrollo turístico se establece en los núcleos de Mazagón, y Matalascañas.

En Mazagón se propone la reforma interior teniendo en cuenta las necesidades específicas de la población estacional, estableciendo la zona de crecimiento hacia el Este aprovechándola para dotar

al ámbito de Doñana de elementos de oferta de turismo de servicios.

Restringir el crecimiento del núcleo al norte de la carretera A-494 a fin de evitar afecciones a los espacios forestales y la parasitación del propio eje viario, que terminaría por convertirse en un viario urbano obligando a la realización de una variante

En Matalascañas, núcleo estacional encajonado entre el Parque Nacional y la costa, con un uso mayoritario orientado a la segunda residencia es una de las partes más sensibles del ámbito de Doñana.

Por ello, se propone acometer medidas de reordenación urbanística que resuelva sus carencias en infraestructuras y en equipamientos adecuados a la dimensión que adquieren en la temporada estival y a las características específicas de su población estacional. La ordenación irá dirigida hacia la reforma urbana interior sin crecimiento de su dimensión actual.

La ordenación de las playas urbanas de Mazagón y Matalascañas facilitará los accesos al dominio público, diseñando los paseos marítimos como forma de regulación y acabado de los bordes urbanos. Se instalarán los servicios necesarios para la estancia, seguridad e higiene de los usuarios.

En cuanto a los centros turístico-culturales de El Rocío y La Rábida.

El planeamiento urbanístico de El Rocío establecerá los límites del núcleo urbano dando por finalizado el proceso de expansión del mismo.

En la Rábida, se propone un modelo de ordenación que aproveche su potencial interés turístico y articule la función cultural, recreativa y universitaria, resolviendo las necesidades viarias y de dotaciones complementarias para cada una de sus funciones.

## 2 *Propiciar y canalizar el aprovechamiento turístico de contenido naturalístico en el medio rural.*

En la franja Norte el desarrollo de los servicios turísticos se apoya en el atractivo del río Guadalquivir, en el paisaje de Doñana y las aves, mientras que en la franja Oeste el desarrollo turístico se apoya en las visitas guiadas.

### Alojamientos rurales

El modelo propuesto pretende posibilitar el desarrollo de pequeños hoteles y servicios de actividades en el medio rural no sensible ambientalmente, en un volumen conjunto y en unas dimensiones unitarias que no generen riesgos para la conservación de los espacios naturales.

### Campamentos turísticos

En la actualidad existe un elevado número de plazas de campamentos turísticos (14.000 en el

litoral y 300 en el interior). El Plan considera compatible su existencia en el litoral, siempre que no se rebase el número de plazas actualmente existentes. Para los campamentos de interior propone establecer un límite conjunto máximo y una dimensión unitaria máxima de plazas por cada campamento.

### Áreas recreativas

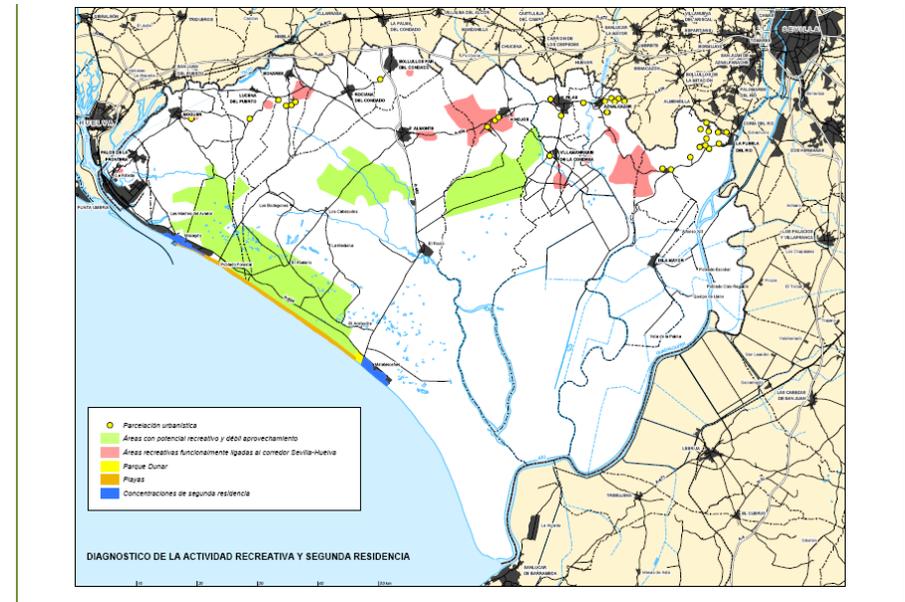
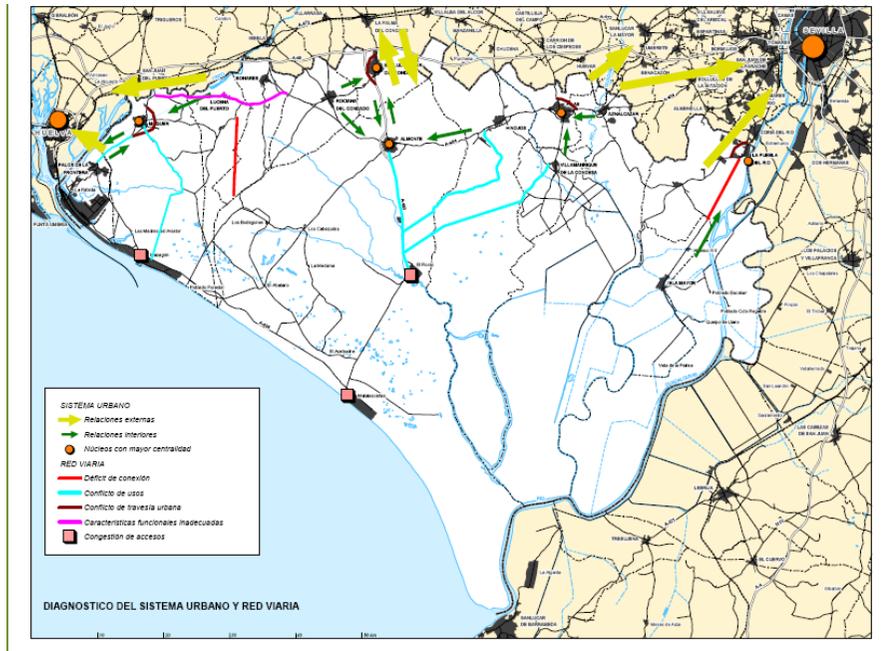
Se propone el establecimiento de itinerarios recreativos para su uso mediante medios de locomoción no motorizados: senderismo, bicicleta, caballo, etc. Esta red de itinerarios debe permeabilizar el espacio de Doñana y para su diseño se han de tomar como criterios la permeabilidad de espacios interesantes, la representatividad y la conexión de la envolvente del Espacio Natural Protegido desde Matalascañas-Parque Dunar hasta el Guadalquivir, pasando por El Rocío, Vera Norte y Pinares de Aznalcázar. Propuesta extensible otros itinerarios tanto en la actualidad como en el futuro.

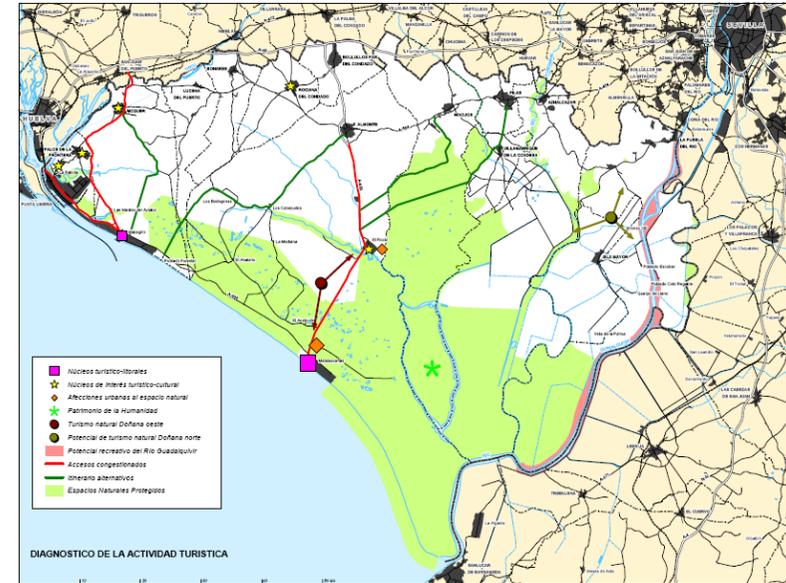
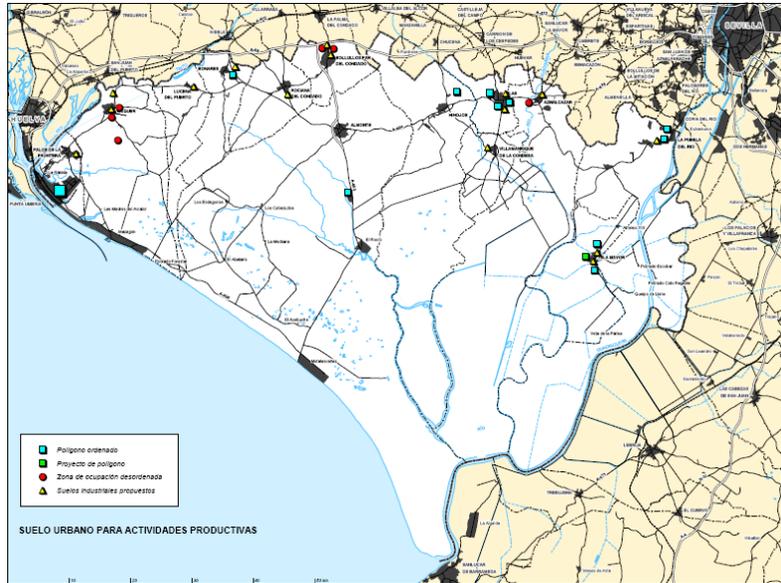
El frente litoral, entre el Parque Dunar y la Torre del Loro se considera una gran área recreativa vinculada al uso de la playa. Se propone acondicionar un conjunto de caminos que ofrezca puntos de acceso y superficie de aparcamiento.

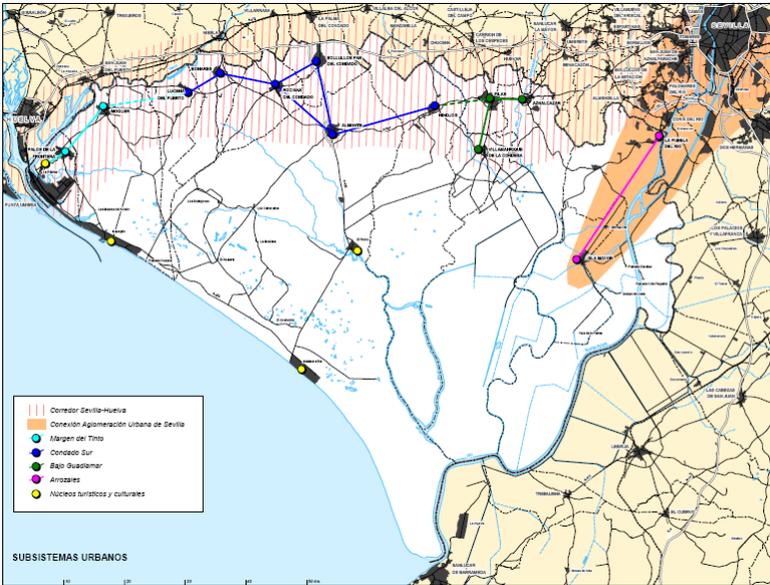
La ordenación recreativa de los ríos Tinto, Guadamar y Guadalquivir pasa por habilitar los márgenes de éstos ríos como espacios recreativos y naturalísticos, potenciando este uso mediante: la mejora y acondicionamiento de caminos para itinerarios terrestres y la implantación de infraestructuras de navegación fluvial en el Guadalquivir y Tinto para itinerarios fluviales.

### **Planos más representativos del Plan de Ordenación del Territorio de Doñana**

Se incluyen, a efectos de este PTM y para una mejor comprensión del sistema de movilidad y transporte del ámbito Huelva, los planos correspondientes a los siguientes apartados: sistema urbano y red viaria, actividad recreativa y segunda residencia, suelo urbano para actividades productivas, actividad turística, subsistemas urbanos, y actuaciones propuestas en red viaria y servicio de transporte así como ordenación de usos recreativos, como elementos determinantes de la movilidad en el ámbito de estudio.







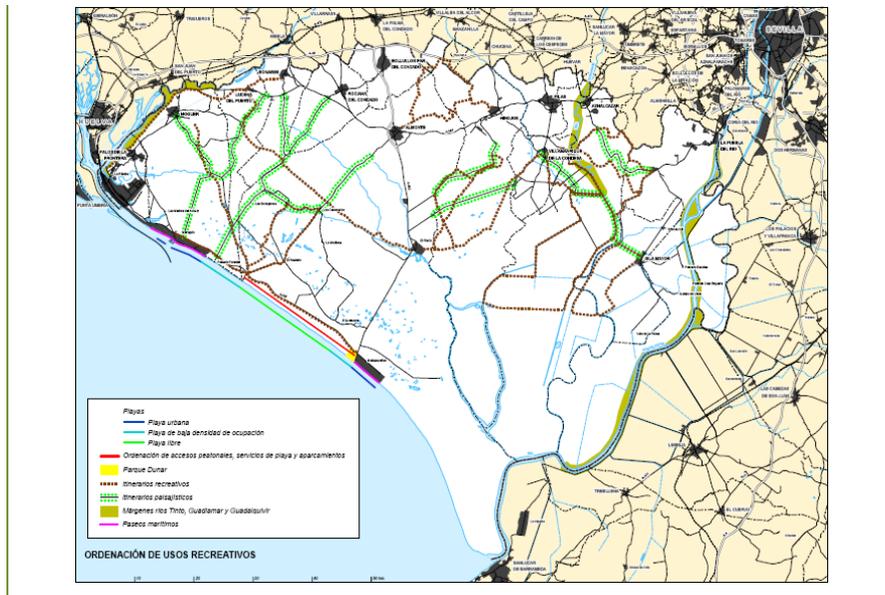


Tabla 7: Ficha resumen POT Doñana.

| POT DEL LITORAL OCCIDENTAL DE HUELVA   |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2006   |
| <b>Elaborado por</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.    |
| <b>Institución</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.    |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>En este apartado se describe el modelo de organización territorial del ámbito considerado en el POT. del Litoral Occidental conformado por los municipios de Punta Umbría, Cartaya, Lepe, Isla Cristina, Ayamonte, Villablanca y San Silvestre de Guzmán.</p> <p>Todos ellos, a excepción de San Silvestre de Guzmán, forman parte del ámbito de estudio del presente Plan de Transporte Metropolitano de Huelva.</p> <p>El Litoral Occidental de Huelva es un territorio situado en el tramo final del Guadalquivir, entre las desembocaduras de los ríos Guadiana y Tinto-Odiel. Abierto al Atlántico y fronterizo en su límite</p> |  |

occidental con Portugal, ha permanecido limitado en sus relaciones territoriales con el Algarbe hasta fechas recientes.

Frontera que hizo durante mucho tiempo que los municipios tuvieran sus relaciones fundamentalmente con la capital provincial, apoyadas en el eje estructurante principal de la A-49 que conecta Huelva con Portugal.

Perpendicular a este eje principal se encuentra un eje secundario (A-499) que conecta la costa con el interior, de menor importancia debido a las relaciones con el Andévalo, territorio de baja densidad de población con una actividad fundamentada en la explotación de montes y bosques.

El Litoral Occidental de Huelva se encuentra en un intenso proceso de transformación. El factor de frontera y la debilidad de las actividades económicas del Andévalo occidental han condicionado en buena medida su desarrollo económico basado casi exclusivamente en la actividad pesquera.

Los aspectos claves para la transformación han sido:

- Apertura del puente sobre el Guadiana.

Vía de conexión rápida transfronteriza que favorece los intercambios comerciales y de servicios a la vez que desarrolla el sector turístico, muy implantado en el sur de Portugal y en proceso de desarrollo en el litoral occidental onubense. La conexión de la autovía Infante Sagres (Portugal), con la autovía A-49 (principal eje estructurante del ámbito) amplió las áreas de influencia de los aeropuertos internacionales de Faro y Sevilla.

- Modificación de los usos del suelo.

Transformación en regadío de más de 15.000 has. de suelo que supuso la introducción de la nueva agricultura de cultivos bajo plásticos.

La red de asentamientos está claramente vinculada a la capital en todo lo que se refiere a las funciones urbanas superiores, tanto en equipamientos públicos (enseñanza universitaria, centros de especialidades sanitarias, hospitales, etc.) como en servicios profesionales, pero en su organización interna existe una equilibrada dotación de equipamientos.

No existe ninguna cabecera municipal que posea una clara posición jerárquica predominante sobre las demás.

Únicamente Ayamonte, por estar más alejado de la capital, cuenta con determinados servicios públicos de carácter supramunicipal para atender de una forma más equilibrada, principalmente, al territorio situado al noroeste de Huelva. Los núcleos de Villablanca y San Silvestre de Guzmán dependen de él para la resolución de servicios de nivel básico e intermedio. Es cabecera de Partido Judicial, posee Registro de la Propiedad y Administración de Hacienda.

### **Crecimiento urbanístico**

La vivienda en el ámbito ha experimentado un incremento espectacular en los últimos años, en relación directa con el desarrollo turístico residencial de la franja litoral.

El número total de viviendas se incrementó en más del 60% en el periodo 1991-2002. Los municipios de Isla Cristina y Lepe son los que mantienen una dinámica más fuerte, hecho ligado al desarrollo de Islantilla.

A medida que se ha venido desarrollando la actividad turística y posteriormente la nueva agricultura, se ha incrementado el tamaño y peso poblacional de antiguos núcleos pesqueros, diversificando así sus actividades (Punta del Moral y Punta Umbría), o conformándose otros nuevos en el eje costero, principalmente urbanizaciones de segunda residencia (Isla Canela, Islantilla, El Rompido, El Portil, Nuevo Portil, Pinos del Mar, etc.)

Junto a éstos, entre el frente litoral y la N-431, se han establecido nuevos núcleos que constituyen en unos casos segundas residencias de la población de las cabeceras municipales, que evolucionan hacia residencias principales, o núcleos de origen principalmente agrario (Las Palmeritas, Pinares de Lepe y Villa Antonia)

### **Equipamiento**

En la actualidad, el ámbito cuenta con una adecuada red de equipamientos públicos de carácter supramunicipal. Estos equipamientos se encuentran distribuidos entre los principales núcleos, lo que ha dado lugar a una configuración policéntrica del sistema urbano, hecho que se ha venido produciendo en las dos últimas décadas rompiendo el esquema de localización dotacional anterior, centrado en Ayamonte y Huelva.

### **Actividades Industriales**

La actividad industrial ha tenido escasa importancia en la economía, aunque se prevé una mayor representación de este sector por la creación de centrales hortofrutícolas dedicadas a la manipulación y envasado de las producciones asociadas a la nueva agricultura.

Los suelos industriales se han relacionado tradicionalmente en este ámbito con los espacios portuarios urbanos como son los casos de Ayamonte, Isla Cristina y Punta Umbría, donde además predominan las empresas relacionadas con el sector marítimo y pesquero.

Otros espacios utilizados para el emplazamiento de actividades productivas están vinculados a la red principal de carreteras, como son los casos de Lepe y Cartaya, que se ha constituido en un potente foco de concentración de actividades industriales y de servicio.

Hoy día, esta situación está en proceso de cambio, motivado en parte por la afección de la crisis pesquera sobre las empresas relacionadas con el sector y por los inconvenientes derivados del desarrollo urbano en torno a los puertos (dificultad en los accesos, escasez de terrenos libres, alto

precio del suelo, intereses para reconvertir los suelos a otros usos urbanos).

De ahí que tanto Ayamonte como Isla Cristina hayan establecido las nuevas reservas de suelo industrial externas a sus núcleos urbanos

En el ámbito de la manipulación y comercialización de los productos agrícolas (fresas y cítricos principalmente) se genera una demanda de suelo para la implantación de naves con unos requerimientos de proximidad a los cultivos, ya que las instalaciones necesitan estar en las propias fincas y sus grandes dimensiones suponen inconvenientes para su instalación en los polígonos industriales existentes, generalmente de mediana extensión. Esta demanda ha dado lugar al surgimiento desordenado de naves localizadas en lugares próximos a los ejes viarios y a los cultivos.

En cuanto a las actividades ligadas al transporte de mercancías, tales como los productos agrícolas y pesca fresca, las oportunidades existentes no han sido suficientemente aprovechadas hasta la fecha, resultando insuficiente el Centro de Transportes de Mercancías existente en Cartaya, debido a su escasa dimensión y a la carencia de servicios.

### **Red viaria y Sistema de transporte**

La red viaria del ámbito, para sus conexiones con el exterior, está compuesta por dos vías pertenecientes a la Red de Interés General del Estado. La autovía A-49, eje central que canaliza los tráficos entre Andalucía y el Algarve, y la carretera N-431 que alimenta y distribuye los tráficos del eje central. Con ambas se salvan las desembocaduras y marismas del Guadiana y río Piedras.

Además de esta estructura central, para las conexiones exteriores el ámbito cuenta con otra vía de la Red Intercomarcal. La autovía Autonómica A-497 enlace directo entre Punta Umbría y El Portil con Huelva salvando el cauce del Odiel.

Las conexiones litorales están formadas carreteras secundarias que forman tres anillos de acceso articulados con la N-431, pero segregados entre sí.

El primer anillo formado por la carretera A-5052 que conecta Punta Umbría, El Portil y El Rompido y está enlazado por una parte con Aljaraque y Huelva (A-497), y por otra con Cartaya y la N-431 (A-5053).

El segundo anillo compuesto por la carretera A-5254 que conecta Isla Cristina, Islantilla y La Antilla y está comunicado con la N-431 por Lepe (A-5076) y Villa Antonia (A-5150 acceso principal a Isla Cristina). Este anillo dispone de una subred intermedia focalizada por La Redondela (HU-3400).

El tercer acceso es el formado por la carretera H-9021 de Isla Canela y Punta del Moral que conecta en un único punto con Ayamonte y a través de su acceso con la N-431.

Las conexiones con el Andévalo están soportadas por dos ejes viarios, la A-499 que relaciona Ayamonte con Sanlúcar de Guadiana, de rango intercomarcal y de aceptables características, y el eje HU-3402 Cartaya-Tariquejo hasta A-490, carretera comarcal cuyas características no están

adaptadas a sus funciones actuales.

En cuanto al sistema de transporte, destacar que en el ámbito transcurren los flujos de origen y destino exterior correspondientes a la relación entre Andalucía y el Algarbe.

En los tráficos entre el ámbito y el exterior destaca la relación con Huelva y en segundo lugar con Sevilla. Tráficos que registran fuertes puntas protagonizadas por flujos en un solo sentido durante unas horas en sentido inverso en otras provocadas por el acceso a la playa.

La comparación entre el escenario con y sin playas-segunda residencia representa una reducción de la carga de la red viaria prácticamente a la mitad.

La autovía A-49 ha mejorado el funcionamiento del tránsito de largo y medio recorrido descargando la N-431. Aún así, la coincidencia de funciones en este último eje hace que el nivel de servicio no sea del todo satisfactorio por la acumulación de tráficos intensos (agrícolas, residencia-trabajo, movilidad genérica, etc.) en una carretera de un carril por sentido, con intersecciones a nivel, travesías urbanas y regulaciones semafóricas en las mismas; no obstante, los mayores niveles de tráfico no se registran en el eje de la N-431 sino en el período estival en las conexiones metropolitanas de Aljaraque y Punta Umbría con Huelva, carretera A-497, y en los accesos a La Bota (El Portil) y a La Antilla e Islantilla debido a los tráficos estacionales de excursionistas y veraneantes.

En relación con el conjunto del funcionamiento de la red, se puede afirmar que los problemas están ceñidos a los accesos a Punta Umbría, Isla Cristina, La Antilla e Isla Canela. Estos dos últimos enclaves residenciales registran demandas fuertemente concentradas.

#### **Servicios e instalaciones de acceso al transporte público por carretera**

La estructura de conexiones refleja, por un lado, la importancia de las relaciones de los núcleos cabeceras municipales con Huelva capital y, por otro, la estructura compleja de las relaciones internas como consecuencia de las características de un ámbito que presenta una estructura polinuclear en el que ninguna cabecera municipal predomina claramente frente a las demás en cuanto a dotaciones y oferta de empleo urbano.

Los núcleos cabeceras municipales tienen una elevada intensidad de relaciones con la capital, que se va reduciendo a medida que éstos se sitúan a mayor distancia de Huelva. Ayamonte, con unas elevadas dotaciones de carácter público y servicios comerciales, es el núcleo cabecera con menos vinculaciones directas con Huelva de todas las cabeceras municipales si se excluye a San Silvestre de Guzmán que no mantiene relaciones directas ya que éstas deben efectuarse a través de Villablanca, o bien con Ayamonte.

En cuanto a las relaciones internas, el análisis de la estructura de conexiones muestra cómo se producen unas relaciones intensas entre los núcleos cabeceras situados en el área central del ámbito: Cartaya, Lepe e Isla Cristina. Ayamonte se relaciona con Isla Cristina y Villablanca, en tanto que Punta Umbría mantiene una fuerte conectividad con Huelva y en mucha menor medida

con Lepe.

En los núcleos que no son cabecera municipal las relaciones son siempre más acusadas entre éstos y sus respectivas cabeceras municipales que con otros núcleos, a excepción de La Redondela con Isla Cristina.

En lo que se refiere a las instalaciones de acceso al transporte público de viajeros Cartaya y Lepe, entre los grandes núcleos, carecen de estaciones/apaderos y San Silvestre y Villablanca carecen de dotaciones que proporcionen un adecuado servicio a los viajeros

#### **Movilidad obligada (estudio-trabajo)**

Desde la perspectiva de la movilidad por razones de trabajo, el Litoral Occidental de Huelva es un ámbito receptor de mano de obra. Esta primera característica del ámbito se completa con la apreciación de que la población ocupada residente tiene en su mayor parte cubierta su demanda de empleo en los propios municipios, por lo que la movilidad interna no es muy elevada. De este modo, sólo San Silvestre de Guzmán tiene más del 50 por ciento de su población ocupada trabajando fuera del municipio. Caso contrario ocurre con Lepe, en el que más del 90% trabaja en el propio municipio.

Esta característica del sistema productivo, bien equilibrado entre los distintos municipios, si se exceptúan los dos interiores, crea unas relaciones de centralidad/dependencia por motivo trabajo muy débiles entre los mismos, que no da lugar a la configuración de un centro cabecera predominante.

Las relaciones se producen entre pares de núcleos por proximidad territorial y, en todo caso, se hace evidente la atracción de Huelva. Del análisis de esta estructura de movilidad por motivo trabajo se aprecia que el sistema de asentamientos no presenta una organización jerarquizada, siendo además los desplazamientos intermunicipales por motivo trabajo de escaso volumen.

En todo caso, se puede estimar una mayor dependencia relativa de Huelva de los municipios más próximos a la capital (Punta Umbría, Cartaya, Lepe) tanto por motivos de trabajo como por acceso a equipamientos y servicios de nivel intermedio debido a la organización administrativa de los mismos, que generan relaciones de dependencia obligada.

#### **Escenarios Futuros del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva**

El Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva 2006 proponía una articulación del modelo territorial, para la consecución de los siguientes ocho objetivos generales:

- 1 Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.
- 2 Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.
- 3 Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los diferentes usos del suelo.
- 4 Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y vacacional y su más adecuada integración territorial.

- 5 Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.
- 6 Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.
- 7 Contribuir a la reducción de la incidencia de los riesgos naturales y tecnológicos.
- 8 Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas.

| OBJETIVOS GENERALES   | LÍNEAS DE ACTUACIÓN   |
|---|---|
| 1. Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.  | 1.1. Desarrollar las infraestructuras de relación con el exterior, identificando los nodos de conexión con los modos aéreo, ferroviario y marítimo.<br>1.2. Localizar las áreas logísticas que sirvan de nodo de enlace con los mercados exteriores.<br>1.3. Reforzar el soporte relacional con el Andévalo, favoreciendo la complementariedad de funciones territoriales con este ámbito.<br>1.4. Regular las condiciones en las que el ámbito debe acoger funciones recreativas para los residentes en las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla.                            |
| 2. Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.  | 2.1. Definir el esquema viario de estructuración.<br>2.2. Localizar las dotaciones públicas de carácter supramunicipal que contribuyan a la cohesión interna del ámbito, y a mejorar su potencial funcional.<br>2.3. Contribuir a la consolidación del transporte público interurbano de viajeros en los desplazamientos internos al ámbito.<br>2.4. Potenciar un sistema de espacios libres articulado que permita el uso recreativo y el disfrute de la naturaleza.   |
| 3. Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los espacios productivos de la agricultura, el turismo y los usos residenciales.      | 3.1. Compatibilizar los usos productivos y residenciales en la franja costera, estableciendo los criterios para fomentar la implantación de los usos más productivos en términos de generación de renta y riqueza para los municipios.<br>3.2. Establecer el marco general de organización del espacio urbano para las actividades productivas y logísticas.<br>3.3. Determinar los criterios para el desarrollo de los núcleos urbanos, residenciales y turísticos.  |
| 4. Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y su más adecuada integración territorial.                               | 4.1. Integrar los recursos y potencialidades de la franja interior del ámbito en el espacio turístico costero.<br>4.2. Articular las diversas unidades del espacio turístico, considerando las necesidades específicas de movilidad de la población turística y la accesibilidad entre las unidades funcionales que lo constituyen.   |
| 5. Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.  | 5.1. Mejorar la articulación territorial de las actividades agrarias con sus actividades conexas: industria y servicios auxiliares, manipulación y logística.<br>5.2. Ordenar el espacio productivo intensivo de la agricultura.<br>5.3. Concentrar y ordenar los espacios productivos urbanos con dedicación preferente a las actividades conexas con la agricultura.  |
| 6. Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.   | 6.1. Proteger los espacios naturales y favorecer su uso naturalístico y recreativo.<br>6.2. Identificar los elementos constituyentes del paisaje del ámbito y la regulación y ordenación de su uso.<br>6.3. Identificar y proteger los elementos que forman parte de la identidad cultural del ámbito.<br>6.4. Contener la presión transformadora del entorno inmediato de los espacios naturales protegidos, y favorecer la integración de estos espacios en las dinámicas territoriales del ámbito.   |
| 7. Contribuir a la reducción de la incidencia de los riesgos naturales y tecnológicos   | 7.1. Establecer las medidas de prevención que impidan la regresión de las playas y el acceso marítimo a las infraestructuras portuarias.<br>7.2. Proteger los recursos biológicos marinos de usos o interacciones que perjudiquen al desarrollo de sus procesos bióticos.<br>7.3. Establecer los criterios y medidas preventivas para limitar los efectos de los procesos erosivos e inundaciones y proteger el sistema hídrico de las zonas húmedas.   |
| 8. Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas. | 8.1. Configurar un sistema integral para el ciclo del agua que establezca un servicio de calidad a todo el ámbito, fije los recursos disponibles y establezca las prioridades.<br>8.2. Dotar de infraestructuras de depuración, y en su caso de reutilización del recurso depurado, acordes a las características del medio receptor.<br>8.3. Establecer las reservas de suelo necesarias para la instalación de las infraestructuras energéticas y de comunicación que requieren los nuevos desarrollos productivos del ámbito garantizando los menores impactos sobre el paisaje. |

A continuación se analizan las propuestas establecidas para los objetivos del 1 al 5, por su influencia directa en lo que al sistema de transportes se refiere.

## 1 Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.

Propuesta de desarrollo de infraestructuras de relación con el exterior, (modos aéreo, ferroviario y marítimo)

Nueva infraestructura aeroportuaria que posibilite los tráficos aéreos turísticos y de productos alimentarios

Conexión de Alta Velocidad entre Sevilla y Portugal cuyo trazado no disminuya la permeabilidad varía existente y evite la afección a los Espacios Naturales Protegidos, proponiendo la localización de estaciones accesibles al sistema general viario y de transporte

Propuesta de áreas estratégicas para actividades logísticas y productivas de interés

## supramunicipal y regional

Localización de un área logística en torno al espacio conformado por la N-431, la A-49 y las conexiones entre ambas (Lepe-Oeste y Cartaya).

Localización de un área de oportunidad para usos y actividades productivas de interés regional, entre la A-49 y la N-431 y las conexiones entre ambas (accesos a Isla Cristina y Villablanca)

### Propuesta de refuerzo del soporte relacional del Andévalo con el litoral

Mejora de la funcionalidad de los ejes viarios existentes, así como el refuerzo de las conexiones en transporte colectivo.

### Propuesta de regulación de las condiciones en las que el ámbito debe acoger funciones recreativas para los residentes en las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla

Establecimiento de una red de lugares destinados al uso recreativo que responda a la demanda. Las playas, como principal atractivo para la actividad turística y recreativa, han de ser dotadas de los servicios que requieren según su carácter e intensidad de uso.

## 2 Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.

### Propuesta de definición del esquema viario de estructuración

Relaciones entre los principales núcleos urbanos quedan estructuradas por la autovía A-49 y la N-431

Las penetraciones a la franja costera se organizan mediante dos anillos conectados entre sí a través del eje intercomarcal y la autovía: Anillo Punta Umbría-El Portil-El Rompido-Cartaya; y Anillo Lepe-La Antilla-Islantilla-La Redondela-Isla Cristina

La relación de Punta Umbría y Cartaya se resuelve mediante un viario que satisfaga la función de conexión y de acceso exterior para los desarrollos urbanos litorales

Mejorar el acceso a Isla Canela y Punta del Moral mediante variante de Ayamonte y tratamiento urbano de la carretera H-9021

Integración de Villablanca y San Silvestre de Guzmán con el sector central y oriental del ámbito, mediante su conexión a la A-49 en el enlace de Lepe oeste.

### Propuesta de localización de dotaciones supramunicipales que contribuyan a la cohesión interna del ámbito

Localizaciones que minimicen los desplazamientos y próximas a la red viaria de primer nivel, reforzando el sistema policéntrico de ciudades. Punta Umbría, Cartaya, Lepe, Isla Cristina y

Ayamonte poseen mayor accesibilidad que el resto de la comarca

Propuesta de consolidación del transporte público interurbano de viajeros en los desplazamientos internos al ámbito

El transporte público de viajeros por carretera tendrá un tratamiento prioritario frente al vehículo privado, mejorando su eficacia y su velocidad comercial y propiciando una mayor competitividad para captar tráficos de viajeros intracomarcales. Para ello se propone incorporación de paradas, carriles de aceleración en los ejes principales y reserva de suelo para plataforma reservada en el eje básico de interrelación de viajeros, la N-431, entre Cartaya y el cruce de la carretera de Isla Cristina

Los núcleos turísticos costeros contarán en período estival con conexión mediante transporte público de viajeros por carretera con las respectivas cabeceras municipales y Huelva. Asimismo, se dispondrá de instalaciones adecuadas al carácter estacional de la demanda

Las cabeceras municipales contarán con instalaciones de acceso al transporte público de viajeros

### 3 Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los diferentes usos del suelo.

Propuesta de compatibilización de los usos productivos y residenciales en la franja costera

A excepción las zonas que conforman los Espacios Naturales Protegidos, el planeamiento urbanístico ordenará las áreas para el crecimiento teniendo en cuenta los requerimientos de la normativa sectorial

Propuesta de establecimiento del marco general de organización del espacio urbano para las actividades productivas industriales y logísticas

Su localización será definida por los PGOU de acuerdo con criterios de orden territorial.

- En los núcleos de vocación turística y vacacional no estarán permitidas las actividades industriales.
- En los nuevos desarrollos de uso turístico y vacacional el planeamiento establecerá reservas de suelo destinado a usos comerciales y para dotaciones de equipamientos vinculados a la población estacional.

Propuesta de determinación de criterios para el desarrollo de los núcleos urbanos residenciales y turísticos

En la franja costera litoral los nuevos crecimientos deberán garantizar la creación de una plaza hotelera por cada dos plazas residenciales, mientras que al norte de la N-431 esta proporción se establece en una hotelera por cada cuatro residenciales, a excepción de los posibles crecimientos en el entorno de Puente Esuri y la Dehesilla en donde la relación se limita a 1/1

### 4 Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y vacacional y su más adecuada integración territorial.

Propuesta de integración de los recursos y potencialidades del interior del ámbito en el espacio costero.

Localización de actuaciones turísticas de interés supralocal, garantizando la accesibilidad viaria.

Ordenación e integración del río Guadiana basada en su carácter fluvial, como soporte de tránsito, paseo y actividades recreativas. Se proponen tres bases náuticas que pueden acoger un embarcadero. Se elaborará un programa de usos náuticos y fluviales para potenciar usos deportivos y recreativos.

Establecer una zona dotacional terciaria en torno al paso transfronterizo de Ayamonte, en la zona al norte del Estero de la Nao, conocida como La Fuente, para el desarrollo de equipamientos Dotacional, Hotelero, Comercial y Deportivo.

Propuesta de articulación del espacio turístico y vacacional, considerando las necesidades específicas de movilidad de la población no residente y la accesibilidad

Diseño de una red de interconexión del litoral por medios no motorizados que enlazará todo el eje litoral desde Punta Umbria a Ayamonte mediante paseos marítimos, senderos y pasos fluviales.

Propuesta de establecimiento de límite en la capacidad de carga por unidades del espacio turístico y vacacional del litoral

Dos plazas residenciales por una hotelera en suelos urbanizables de la franja litoral que no respondan las demandas de crecimiento de la población existente. La ejecución de las viviendas será siempre simultánea o posterior a la de los establecimientos hoteleros.

### 5 Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.

Propuesta de mejora de la articulación territorial de las actividades agrarias

Mantener las condiciones actuales de seguridad y velocidad de trazado de los colectores estructurantes principales del tráfico agrícola

- N-431 Ayamonte – Huelva
- A-499 cruce de la N-431 a San Silvestre de Guzmán
- HU-4400 Lepe – Villablanca
- HU-3402 El Rompido – Tariquejo
- Ronda Agrícola de Lepe

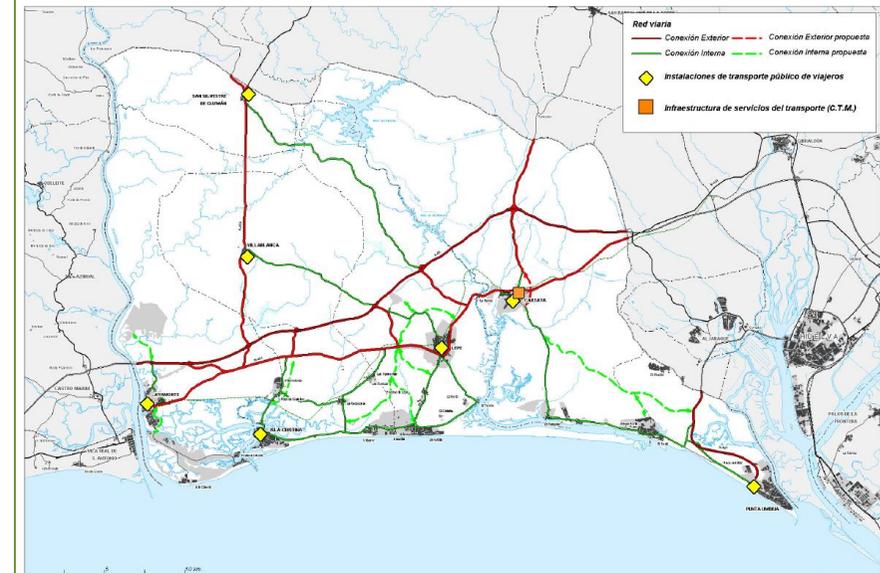
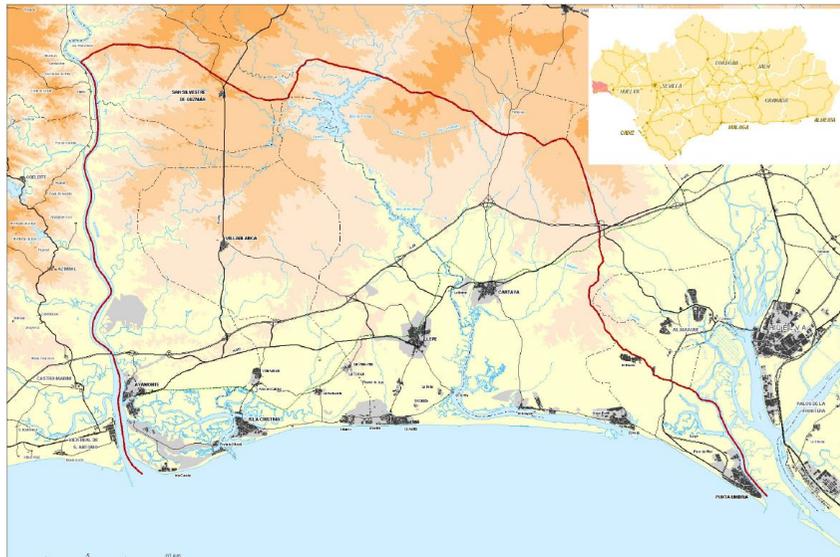
Propuesta de concentración y ordenación de los espacios productivos urbanos con dedicación preferente a las actividades agrícolas.

Los municipios de Cartaya y Lepe deberán prever en sus planeamientos suelos con destino a actividades productivas conexas a la agricultura.

Se ha de prever una nueva Central de Servicios al Transporte de Mercancías integrada en un área logística comarcal.

**Planos más representativos del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva**

Se incluyen, a efectos de este PTM y para una mejor comprensión del sistema de movilidad y transporte del ámbito Huelva, los planos correspondientes a los siguientes apartados: ámbito, red viaria y sistema de transportes, actividad productiva de base urbana e integración de la Comarca en el territorio como elementos determinantes de la movilidad en el ámbito de estudio.



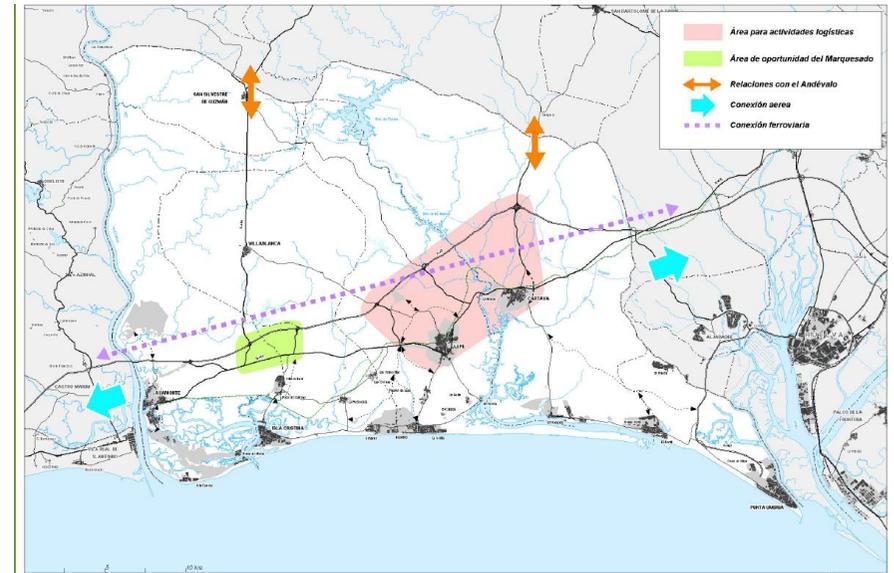
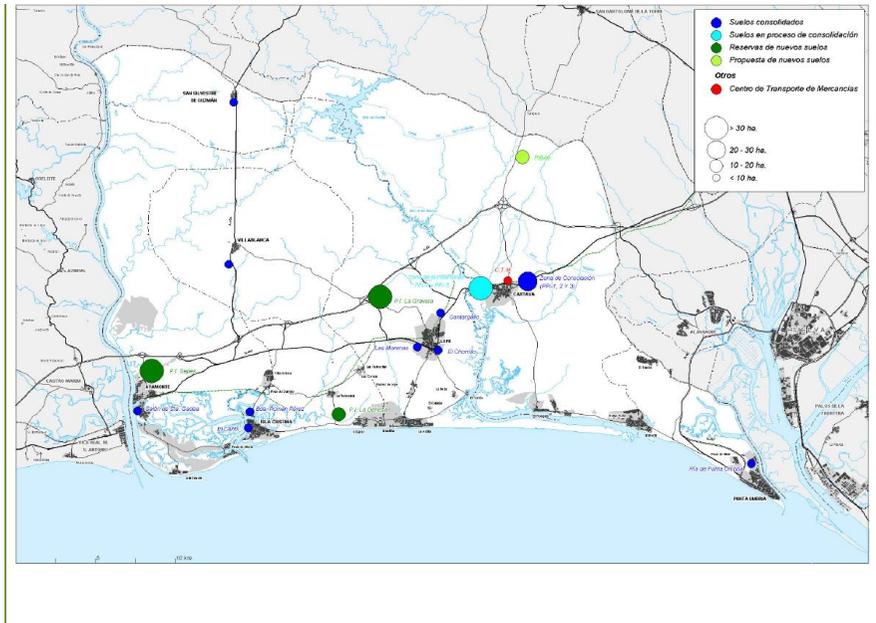


Tabla 8: Ficha resumen POT Litoral Occidental de Huelva.

### 1.1.3 Los Planes Generales de Ordenación Urbana

Se contempla este análisis territorial y urbanístico con el análisis de los Planes de Ordenación de todos los municipios del ámbito, tanto los no incluidos en los POT analizados como los que sí, pero con el análisis centrado en la escala urbana. Se analiza fundamentalmente tanto la infraestructura del transporte, como la infraestructura viaria, el sistema de aparcamiento y la red peatonal y ciclista de los PGOU.

| NNSS/AP a la LOUA de Aljaraque  |   |
|---|---|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Aljaraque |
| <b>Formato</b>  | Pdf   |
| <b>Fecha</b>  | 2009  |
| <b>Elaborado por</b>  | Servicios técnicos municipales de Aljaraque   |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Aljaraque   |
| <b>Contenido</b>  |   |
| <p>Las Normas Subsidiarias de Aljaraque fueron aprobadas en 1999, siendo sometidas a revisión con motivo de su Adaptación Parcial a la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía en 2009. El alcance de dicha adaptación se centra básicamente en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Clasificación del suelo, adaptándola a las nuevas categorías recogidas en la LOUA pero sin alterar la delimitación de suelo urbano o urbanizable previsto en las NNSS.</li> <li>&gt; Disposiciones para cubrir las necesidades mínimas de viviendas protegidas según la LOUA.</li> <li>&gt; Definición de Sistemas Generales constituidos por terrenos y construcciones destinadas a parques, jardines y espacios públicos según estándar LOUA, así como servicios, infraestructuras, dotaciones y equipamientos de carácter supramunicipal.</li> <li>&gt; Usos, densidades y edificabilidades en suelo urbano consolidado y no consolidado, así como en suelo urbanizable ordenado y sectorizado.</li> <li>&gt; Asimilación como Aprovechamiento medio del Aprovechamiento tipo existente en los suelos urbanizables.</li> <li>&gt; Delimitación de espacios, ámbitos o elementos especialmente protegidos.</li> <li>&gt; Programación y gestión de los elementos estructurantes.</li> </ul> <p>La LOUA también establece que para los municipios de relevancia territorial como Aljaraque tendrá carácter preceptivo las determinaciones relativas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Definición de la red de tráfico motorizado, no motorizado y peatonal, de aparcamientos, y de elementos estructurantes de la red de transporte público.</li> <li>&gt; Identificación de los sistemas generales existentes de incidencia o interés regional o singular.</li> </ul> |   |

En cuanto al contenido específico de la adaptación destacan los siguientes apartados:

- > **C.1. PARQUES, JARDINES Y ESPACIOS PÚBLICOS**  
En este apartado se fija la población existente en el momento de redacción de la AP NNSS en 16.368 habitantes, y un crecimiento estimado en 12.149 habitantes más en el horizonte temporal de las NNSS.  
Para dicha población, y teniendo en cuenta los estándares exigidos por la LOUA para los Sistemas Generales de Espacios Libres, se propone un total de 178.148 m<sup>2</sup> de SG-EL, que con la población total futura alcanza una ratio de 6,12 m<sup>2</sup>/habitante.
- > **C.2.1. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS**  
Se Recoge como Sistema General Viario tanto las vías definidas por el planeamiento como las definidas por la legislación sectorial.
  - A-497 Carretera de Huelva a Punta Umbría
  - A-492 Carretera desde la A-497 a la A-49
  - HV-7000 Salida de Carretera A-497 hasta A-492
  - Viario Corrales-Gibraleón
  - Nueva conexión de A-497 con A-492 (proyecto de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía)
- > **G.1.2. PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES.SG VIARIO.**  
Se prevé la ejecución de los dos viales propuestos para el primer cuatrienio de la AP NNSS mediante expropiación. La conexión de la A-497 con la A-492 dependerá de la Consejería de Obras Públicas y la conexión de Corrales con Gibraleón dependerá del Ayuntamiento de Aljaraque.
- > **H. DEFINICIÓN DE RED DE TRÁFICO**
  - H.1. RED DE TRÁFICO MOTORIZADO, NO MOTORIZADO Y PEATONAL.**  
Este apartado refleja la infraestructura vial existente de carácter estructurante, tanto para motorizados, no motorizados y peatonal, estableciendo las distintas categorías existentes en el municipio.
  - H.2. APARCAMIENTOS**  
Únicamente se recoge la playa de aparcamientos situada en el entorno del centro comercial de Corrales, pero no hace alusión al sistema de aparcamiento público en vial o posibles aparcamientos subterráneos de carácter público o privado.
  - H.3. ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO**  
Refleja lo relativo tanto a las infraestructuras de transporte, como pueden ser estaciones de tren y autobuses en cuyo caso Aljaraque depende de Huelva, así como el servicio de líneas de autobuses interurbanas que a su vez hacen las funciones de autobús urbano gracias a la cantidad de paradas en los núcleo poblados y la comunicación interna entre ellos que facilita dicho servicio.

Tabla 9: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Aljaraque.

| PGOU de Almonte  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana de Almonte |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2006   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Almonte                      |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Almonte                      |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>El modelo territorial propuesto por el PGOU recoge todas las singularidades del territorio del término municipal, para lo que estipula una serie de criterios generales para su ordenación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Integrar las actividades urbanas y económicas en el territorio, sobre la base de la protección y potenciación de los valores naturales, en un modelo espacial de desarrollo sostenible.</li> <li>&gt; Aprovechar los valores del conjunto del término municipal para propiciar una reconversión del sector turístico.</li> <li>&gt; Mejorar la accesibilidad general del territorio reduciendo su impacto sobre el medio.</li> </ul> <p>A cada uno de estos criterio se asocia una serie de objetivos a alcanzar a través del PGOU, entre los que destacan los siguientes que tienen incidencia sobre el tráfico y la movilidad a efectos del PTM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <i>OBJ.1:</i> Rentabilizar las infraestructuras existentes, evitando la creación de nuevas redes viarias generales en los espacios protegido y su entorno.</li> <li>&gt; <i>OBJ.2:</i> Mejorar el drenaje del territorio con la potenciación de la red de caminos, favoreciendo la transversalidad este-oeste y las conexiones entre las actividades urbanas y económicas y los espacios naturales.</li> <li>&gt; <i>OBJ.31:</i> Mantener el trazado del viario Almonte-Matalascañas en su estado actual, mejorando exclusivamente aspectos relativos a la segregación funcional del tráfico incorporando un tratamiento paisajístico en todo su trazado.</li> <li>&gt; <i>OBJ.32:</i> Resolver las deficiencias en la red viaria con actuaciones puntuales sobre los estrangulamientos funcionales.</li> <li>&gt; <i>OBJ.33:</i> Proponer la mejora del transporte público en el término municipal.</li> <li>&gt; <i>OBJ.34:</i> Establecer una jerarquía de la red de caminos que permita la accesibilidad no motorizada al territorio.</li> <li>&gt; <i>OBJ.35:</i> Deslindar, restaurar y recuperar la totalidad de las vías pecuarias del término municipal con objeto de que cumplan la función de articulación territorial asignado en el modelo propuesto.</li> </ul> <p>A nivel de modelo urbano se distinguen distintos objetivos y propuestas de actuación orientadas a cubrir las necesidades existentes y de la población futura fijada en 31.023 habitantes para el año horizonte del plan. Entre ellas destacamos aquellas que tienen relevancia a nivel de movilidad</p> |  |

para cada uno de los núcleos:

#### Núcleo de Almonte

- > *OBJ.6:* Crear itinerarios alternativos y de carácter ecuestre que articulen el medio natural con el territorio.  
Para ello se propone la integración de la movilidad ecuestre en el Plan, permitiendo los tránsitos radiales, transversales y de conexión con el medio urbano por caminos históricos.
- > *OBJ.17:* Articular los nuevos suelos para el desarrollo urbano en una estructura urbana compatible con el modelo radio concéntrico tradicional.

#### Núcleo de El Rocío

- > *OBJ.5:* Resolver el trazado de la carretera A-483 a su paso por el núcleo urbano.  
Para conseguirlo se propone el trazado de una variante por el exterior del Arroyo de la Venta.
- > *OBJ.9:* Estructurar el área central mediante la implementación y regeneración de espacios libres.  
Se propone una red de itinerarios peatonales, plazas interiores y paseo de la marisma, dotados de infraestructura suficiente para atraer población al uso de dichos espacios, y articular de ese modo el sistema de espacios libres existentes y futuros.
- > *OBJ.11:* Mantener el carácter rural de la aldea.  
Establece criterios y parámetros para definir entre otros los viarios y sus acabados.

#### Núcleo de Matalascañas

- > *OBJ.1:* La ordenación de las fachadas principales de Matalascañas: la Puerta Norte, el Paseo Doñana, y el Paseo marítimo frente al Parque Nacional, al Parque Natural, la playa y el mar.  
Plantea la intervención y reordenación de determinados tramos de viario, tanto rodado como peatonal.
- > *OBJ.3:* establecer una nueva ordenación del tráfico, con criterios de filtrado y calmado de los distintos tipos que invaden materialmente la ciudad durante la temporada estival, sustituyendo los conceptos de "accesibilidad" por "proximidad".  
Establece los criterios de movilidad basados en pautas sostenibles y la recuperación del espacio urbano.
- > *OBJ.9:* Asumir los planteamientos de la modificación puntual nº26 del PGOU de Almonte.  
Propone la eliminación del vial de borde en su fachada al Parque Nacional y la creación de una nueva plaza y parque urbano.

Cabe destacar que en algunas de las actuaciones cuyo objetivo principal no está vinculado a la movilidad, también se llevan a cabo intervenciones que inciden en la infraestructura vial y de manera colateral en el tráfico y la movilidad.

En cuanto al Sistema General de Comunicaciones el plan prevé tres intercambiadores, en Puerta Doñana, y en Parque Dunar uno terrestre y uno marítimo.

Tabla 10: Ficha resumen PGOU Almonte.

| <b>NNSS/AP a la LOUA de Ayamonte</b>  |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Ayamonte |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 2009   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Ayamonte.  |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Ayamonte   |
| <b>Contenido</b>  |  |
| <p>En 2010 se aprueba la Adaptación Parcial del PGOU de Ayamonte a la LOUA. Dicho documento recoge las consideraciones de adaptación así como la corrección de errores indicada por la Delegación Territorial sobre dicho documento.</p> <p>El documento final refleja por tanto las determinaciones relativas tanto a la ordenación urbana como a los distintos Sistemas Generales que existen y se proyectan sobre el municipio. En cuanto al ámbito de incidencia sobre el tráfico y la movilidad cabe destacar lo relativo al Sistema General de Comunicaciones integrado por la red viaria, puertos, terminal de transporte fluvial y estación de autobuses.</p> <p>El principal cambio de la AP respecto del planeamiento anterior radica en la eliminación del Sistema General Ferroviario, ya que durante el transcurso del documento se eliminó el trazado ferroviario en el municipio y se procedió a la desafectación de los terrenos.</p> <p>Además destaca como Sistema General de incidencia o interés regional el Puerto Pesquero de Ayamonte y Terminal de Transporte Fluvial.</p> <p>En el apartado de la memoria 3.7. Red de tráfico, aparcamientos y elementos estructurantes de la red de transporte público se establece que Ayamonte se considera municipio con relevancia territorial, y por lo tanto, serán determinaciones de carácter estructural la definición de la red de tráfico motorizado y peatonal, de aparcamientos y de elementos estructurantes de la red de transportes públicos, así como sistemas generales de incidencia o interés regional.</p> <p>Como consecuencia se grafian en los correspondientes planos de ordenación la jerarquía de la red motorizada y lo elementos de la red de transporte público.</p> <p>Sin embargo, tanto las áreas peatonales como el sistema de aparcamientos no se recoge de manera pormenorizada al no considerar que cuentan con relevancia suficiente a escala municipal, estando asociados de manera puntual a zonas de carácter comercial.</p> |  |

Tabla 11: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Ayamonte.

| <b>NNSS/AP a la LOUA de Beas</b>  |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Beas |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 2014   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Beas   |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Beas   |
| <b>Contenido</b>  |  |
| <p>El municipio de Beas cuenta con la Adaptación Parcial a la LOUA, siendo la base de dicha adaptación las Normas Subsidiarias de 1987. La adaptación realizada únicamente actualiza la información y adapta el contenido de dichas NNSS a las determinaciones de la nueva legislación. Resultado de ello y en lo relativo a la movilidad destaca principalmente las referencias a la infraestructura viaria, que mientras que en otros planeamientos municipales se clasifica como Sistemas Generales de Comunicación o de Infraestructuras, en este caso se clasifica como suelo No Urbanizable directamente.</p> <p>Establece los viarios sometidos a dicha clasificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; N-435, que cruza el término municipal y el municipio de Beas de Norte a Sur.</li> <li>&gt; HU-3107, partiendo al sur del núcleo de Beas, comunica con Niebla, pasando por los núcleos urbanos de Clarines y Candón.</li> <li>&gt; HU-3104, Carretera de la Estación, que nace del Oeste del núcleo de Beas y lo comunica con los diseminados existentes.</li> <li>&gt; HU-3103, desde la N-435 hasta Fuente de la Corcha.</li> <li>&gt; HU-3102, desde la N-435 hasta Navahermosa.</li> <li>&gt; Autovía Ruta de la Plata, A-66, sin ejecutar en la actualidad.</li> </ul> <p>Así mismo se prevé un total de 31.125 m<sup>2</sup> de Sistemas Generales de Espacios Libres (incluyendo los consolidados y los proyectados), y un total de 46.410 m<sup>2</sup> de Sistemas Generales de Equipamientos.</p> <p>También se proyectan 88.091,6 m<sup>2</sup>T residencial imputado a los nuevos desarrollos, a sumar a los 635.980 m<sup>2</sup>T que existen repartidos en los distintos núcleos urbanos.</p> |  |

Tabla 12: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Beas.

| PGOU/AP a la LOUA de Bollullos Par del Condado   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Bollullos Par del Condado |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   | 2010  |
| <b>Elaborado por</b>   | Bufete Tornay S.L.  |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Bollullos Par del Condado   |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>La Adaptación Parcial a la LOUA toma las directrices del PGOU vigente para adaptar dicho documentos a las directrices de la nueva legislación, pero sin incorporar ninguna modificación de carácter estructurante.</p> <p>En lo relativo a las infraestructuras relacionadas con la movilidad el PGOU contempla la Categoría Especial Protección por Legislación Específica incluye los suelos destinados a comunicaciones como carreteras, vías pecuarias deslindadas y caminos rurales.</p> <p>A su vez, se califican como Sistemas Generales de Transportes e Infraestructuras las siguientes vías:</p> <p>Dentro de la Red Autonómica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Red Básica de Articulación: A-483, de La Palma del Condado a Valverde del Camino.</li> <li>&gt; Red Intercomarcal: A-483, de Bollullos Par del Condado a Matralascañas A-438R Ramal de la A-483 en Bollullos Par del Condado.</li> </ul> <p>Dentro de la Red provincial y Estatal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Red de la Diputación Provincial: HU-4104, de Bollullos Par del Condado a Rociana del Condado.</li> <li>&gt; Red Estatal: A-49</li> </ul> <p>También se propone un total de 124.571 m<sup>2</sup> de Sistema General de Espacios Libres y se planifican nuevos 8.000 m<sup>2</sup> de Suelo No Urbanizable a imputar a los Sistemas Generales de Equipamientos ubicados en suelo urbano, donde se ubicará el nuevo cementerio municipal.</p> <p>Otro dato de relevancia lo encontramos en la población proyectada para el horizonte temporal del plan, que se fija en 18.114 habitantes.</p> |   |

Tabla 13: Ficha resumen PGOU/AP a la LOUA Bollullos Par del Condado.

| PGOU de Bonares  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana de Bonares |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2009   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Bonares                      |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Bonares                      |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>El documento de adaptación relata dentro de los objetivos del plan en Suelo Urbano, se propone la definición de la Red Vial Urbana principal, a fin de mejorar la conectividad entre las distintas zonas de suelo urbano mediante la apertura de nuevos viarios, a desarrollar a través de las diversas Áreas de Reforma Interior que se prevén.</p> <p>En lo relativo al campo de las infraestructuras de carácter vial apenas se proponen las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Apertura de los nuevos viarios que se proponen y pavimentación de cierto número de ellos, principalmente de la periferia del núcleo urbano, con pavimentos terrizos y en mal estado de conservación.</li> <li>&gt; Fijación de alineaciones de los nuevos viarios.</li> <li>&gt; Previsión de viarios que conecten las distintas áreas periféricas y éstas, a su vez, con el núcleo urbano consolidado, con el objeto de evitar zonas aisladas.</li> </ul> <p>Cabe destacar que el documento incluye un Estudio de Movilidad, tanto sobre la situación actual en el momento de redacción de la adaptación como teniendo en cuenta las propuestas del plan para el horizonte temporal del mismo.</p> <p>Este estudio se recoge en el <i>Capítulo XXVIII: Estudio de movilidad</i>, donde destacan las actuaciones urbanísticas previstas de incidencia en la movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Potenciación del transporte público, en especial la línea de autobuses interurbana actual y la conexión con la capital a través de la Autovía A-49, con la creación de una línea de autobuses directos con frecuencia mínima de una hora.</li> <li>&gt; Servicio de transporte público para las parcelaciones existentes en el municipio.</li> <li>&gt; Creación de una línea de microbús que conecte de manera constante todas las zonas o barrios en el núcleo urbano de Bonares.</li> <li>&gt; Moderación del tráfico urbano en vehículo privado, con la creación de <i>Plataformas de Aparcamiento para el Transporte Público</i> cercanas a los <i>Recorridos Peatonales Principales</i> y a los <i>Espacios Libres Singulares</i>.</li> <li>&gt; Promoción de viajes en modos no motorizados, a pie y en bicicleta, con la creación de un carril bici en las carreteras del término municipal de Bonares y en el interior del núcleo urbano principal.</li> </ul> <p>El estudio de movilidad además recoge la caracterización de la demanda futura en función de</p> |  |

cómo se distribuirá en el territorio la población proyectada en base a la ordenación propuesta en el Plan General.

Tabla 14: Ficha resumen PGOU Bonares.

| NNSS/AP a la LOUA de Cartaya  |   |
|---|---|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Cartaya |
| <b>Formato</b>  | Pdf   |
| <b>Fecha</b>  | 2009  |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Cartaya   |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Cartaya   |
| <b>Contenido</b>  |   |
| <p>Los Sistemas Generales de Comunicación que recoge el la Adaptación Parcial a la LOUA de las NNSS son las siguientes infraestructuras:</p> <p>Viarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; A-49 Autovía</li> <li>&gt; N-431 Carretera Nacional</li> <li>&gt; A-5052</li> <li>&gt; A-5053</li> <li>&gt; HU-3402</li> <li>&gt; HU-3401</li> <li>&gt; A-5058</li> <li>&gt; A-5059</li> </ul> <p>Portuarias:</p> <p><u>El Rompido</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; SGCM-1 (Puerto del Rompido)</li> <li>&gt; SGCM-2 (Club náutico El Rompido)</li> <li>&gt; SGCM-3 (Instalación náutica Nuevo Rompido)</li> <li>&gt; SGCM-4 (San Miguel)</li> </ul> <p><u>Nuevo Portil</u></p> <p>SGCM-5 (Nuevo Portil)</p> <p>En el último apartado de la Memoria justificativa de la adaptación, en el 4.4. <i>Red de tráfico</i>, se define la localización en varios planos de ordenación que acompañan el plan (en concreto los planos 5,6 y 7 a escala 1:4.000) de los elementos estructurantes de la red de transportes públicos, situando las paradas del autobús y los centros de transporte.</p> <p>En estos planos se incluye tanto la jerarquía viaria como la infraestructura del transporte vinculada al transporte público, en este caso, tanto estación de autobuses como paradas.</p> |   |

Tabla 15: Ficha resumen NNSS/AP a la LOUA Cartaya.

| NNSS/PGOU AP a la LOUA de Gibraleón  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Normas Subsidiarias y Plan General de Ordenación Urbana para Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Gibraleón |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2009   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Gibraleón  |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Gibraleón  |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>La Adaptación Parcial del PGOU de Gibraleón recoge todas las directrices del PGOU vigente. Se recapitulan por tanto los datos relativos a las distintas clases de suelos así como a las características de edificabilidad y densidades de las distintas áreas de desarrollo, tanto en suelo urbano como urbanizable.</p> <p>En lo relativo a los Sistemas Generales se detallan en el capítulo 4.3., donde en lo relativo a las infraestructuras viarias apenas establece que como determinaciones sobrevenidas del planeamiento anterior como que los terrenos adscritos a las nuevas vías de tráfico motorizado de gran capacidad que atraviesan el término municipal, pasarán a integrar la red de sistemas generales de carácter supramunicipal.</p> <p>Así mismo, el documento dedica el capítulo 4.7. a la Definición de la red de tráfico y transporte público.</p> <p>Se establece que en base a la legislación vigente se considera Gibraleón un municipio de relevancia territorial, por lo que tendrá carácter preceptivo la definición de la red de tráfico motorizado, no motorizado y peatonal, de aparcamientos, y de elementos estructurantes de la red de transporte público.</p> <p>El municipio está atravesado por las siguientes vías de tráfico motorizado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; A-49 Autovía, atraviesa longitudinalmente el municipio.</li> <li>&gt; N-431 Carretera Nacional, atraviesa transversalmente el municipio, envolviendo el casco urbano a modo de circunvalación.</li> <li>&gt; A-495 Carretera Autonómica, atraviesa el término municipal en dirección Noroeste.</li> <li>&gt; HV-3105 Carretera provincial, atraviesa el término municipal en sentido longitudinal Este-Oeste.</li> </ul> <p>En cuanto a las redes de tráfico no motorizado se distinguen las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vía verde del ferrocarril Ayamonte-Sevilla.</li> <li>&gt; Vía verde del ferrocarril Huelva-Tharsis.</li> </ul> <p>En lo relativo a la red de aparcamientos cabe destacar que no existen aparcamientos disuasorios, únicamente aparcamiento vinculado al viario, no obstante el aparcamiento del propio Recinto Ferial puede hacer dichas funciones cuando no se estén realizando eventos.</p> <p>Los elementos estructurantes de la red de transportes públicos queda conformada por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; El ferrocarril Huelva-Zafra, el cual dispone de estación y parada en el casco urbano de la</li> </ul> |  |

localidad, atravesando el término municipal en sentido Sur-Norte.  
> La línea de autobuses urbanos regulares Gibraleón-Huelva.  
Además, en el plano de ordenación correspondiente a los Sistemas Generales se recogen todos los SG tanto de Espacios Libres como de Equipamientos existentes y propuestos, que conformarán parte de los centros atractores de movilidad en el municipio de Gibraleón.

Tabla 16: Ficha resumen NNSS/PGOU AP a la LOUA Gibraleón.

| PGOU de Hinojos  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana de Hinojos |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2014   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Hinojos                      |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Hinojos                      |
| <b>Contenido</b>   |  |
| El documento del plan incorpora un estudio de tráfico en el que se determinan las situación actual y las actuaciones propuestas tanto para la accesibilidad a edificios, como desde el punto de vista de las comunicaciones y transporte. Se extrae la información de estas dos últimas por ser de incidencia directa sobre el plan.   |  |
| <u>Transporte</u>  |  |
| El municipio no tiene competencia en materia de transporte, por lo que la solución que se plantea para resolver los problemas de las paradas de autobús con las que cuenta, se propone que se regulen las características de las mismas a fin de garantizar las condiciones de funcionalidad, confortabilidad y accesibilidad.   |  |
| <u>Comunicación</u>  |  |
| En relación con la señalización de las vías públicas y en los parques y plazas, que en la mayoría de los casos no existe o es confusa, sería necesario realizar un proyecto específico de ubicación de señales de tráfico e indicadores de edificios, instalaciones o lugares de interés, lo que contribuye a una gestión más eficaz de los desplazamientos y como consecuencia una mejora del tráfico, evitando desplazamientos innecesarios en los recorridos. |  |

Tabla 17: Ficha resumen PGOU Hinojos.

| PGOU/AP a la LOUA de Huelva  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Huelva |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2011   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Huelva   |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Huelva   |
| <b>Contenido</b>   |  |
| El último documento de planificación del PGOU de Huelva es el propio documento de Adaptación Parcial a la LOUA. Tras el análisis de la Adaptación recogemos aquellas cuestiones de incidencia directa sobre el tráfico y la movilidad.<br>En primer lugar, la AP determina los Sistemas Generales de Infraestructuras propuestos desde el PGOU, los cuales provienen de dos fuentes distintas. En el caso del Sistema General viario y de transporte distingue:<br><u>Definidos por el planeamiento</u>                                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Puerto Autónomo</li> <li>&gt; Estación de autobuses</li> <li>&gt; Estación FF.CC. mercancías</li> <li>&gt; Estación FF.CC. viajeros</li> <li>&gt; Prolongación A-49</li> <li>&gt; Ronda exterior – Tramo Norte</li> <li>&gt; Ronda exterior – Tramo Marismas del Odiel</li> <li>&gt; Ronda exterior – Cierre Sur</li> <li>&gt; Ronda exterior – Tramo Sureste</li> <li>&gt; Desdoble N-431 – Huelva-Peguerillas</li> <li>&gt; Subida al Conquero</li> <li>&gt; Viaducto del Tinto</li> </ul> |  |
| Para cada uno de estos elementos refleja los m <sup>2</sup> de suelo con el que cuentan así como el grado de ejecución, quedando pendiente de ejecutar en el momento de redacción de la AP del PGOU, la estación de FF.CC. de viajeros, el cierre Sur de la Ronda exterior, el desdoble de la N-431 Huelva-San Juan del Puerto, la subida al Conquero y el viaducto del Tinto.   |  |
| <u>Sistemas Generales de carácter supramunicipal.</u>  |  |
| De entre todos los anteriores el plan considera que tienen este carácter:  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Puerto Autónomo</li> <li>&gt; Prolongación A-49</li> <li>&gt; Viaducto del Tinto</li> </ul>  |  |
| Adicionalmente el documento dedica un apartado de manera específica, el <i>apartado 7</i> , a la   |  |

Definición de la red de tráfico.

Red viaria para tránsito motorizado, no motorizado y peatonal.

Describe la red viaria a partir de los distintos accesos a la ciudad:

- > Accesos desde el este:
  - o Carretera H-31, estatal, desde la autopista A-49, hasta la circunvalación H-30.
  - o Carretera A-5000, autonómica, desde San Juan del Puerto hasta la circunvalación H-30. Enlaza en su punto medio con la H-31 y N-431 mediante la A-5000 R también de competencia autonómica.
- > Accesos desde el norte:
  - o Carretera N-441, estatal, desde el cruce de Peguerillas con la N-431 hasta enlazar con la A-497 (puente sobre el Odiel)
- > Accesos desde el sur:
  - o Carretera N-442, estatal desde el cruce de Mazagón, donde conecta con la carretera autonómica A-495 hasta la H-30 en la Punta del Sebo.
- > Accesos desde el oeste:
  - o Puente sobre el Odiel, A-497 Huelva, Punta Umbría, autonómica, enlaza la N-441 y el viario arterial urbano, con la A-492 en Aljaraque, y a través de ésta con la N-431.

En proyecto existen dos accesos más, uno hacia levante, cruzando el río Tinto, y otro hacia poniente cruzando el Odiel, mediante sendos puentes.

Además de los accesos la circunvalación H-30 rodea la ciudad por el norte, este y sur conectando las distintas radiales, N-441, HU-3101, H-31, A-5000 y N-442.

Por otro lado se distingue el tránsito de paso, representado principalmente por un pequeño tramo de la A-49 que atraviesa el término municipal al norte de la ciudad de este a oeste. En paralelo a la A-49, la carretera N-431 de carácter estatal, enlaza con las carreteras de la Diputación H-31, A-5000 y HU-3101, así como la N-441, que continua hasta Gibrleón, Cartaya, Lepe y Ayamonte.

Por tanto la AP del PGOU a la LOUA define el siguiente sistema viario:

Viario para tránsito motorizado

- > Viario estatal: A-49, N-431, N-441, N-442, H-31 y H-30
- > Viario autonómico: A-5000, A-5000 R y A-497
- > Viario provincial: HU-3101
- > Viario municipal: Viario principal y viario secundario

Viario para tránsito no motorizado

- > Vía multimodal (carril bici y peatonal)
- > Vía peatonal
- > Carril bici

En este punto el documento recoge los planos relativos al Sistema de transporte público y el Sistema de transporte viario que se incluye dentro del Avance de propuestas de Julio de 2009 del POT de Aglomeración urbana de Huelva.

A continuación se define el sistema de aparcamientos de la ciudad, existiendo dos tipos de regulaciones:

- > La regulación en la vía pública: se identifican dos tipos de zona con plazas de aparcamiento reguladas y de pago, las denominadas Zona Azul y Zona Naranja, en las calles no peatonalizadas del casco antiguo y zonas aledañas, con horarios y tarifas distintas.
- > Aparcamientos públicos: en zonas aledañas al casco antiguo se han implantado aparcamientos públicos a fin de absorber las plazas en viario que se han eliminado en procesos de peatonalización. Además sirven como elemento disuasorio para evitar el tráfico en el centro de la ciudad.

En lo relativo al transporte público, el plan recoge la infraestructura existente en el momento de su redacción. Huelva cuenta con autobuses de carácter urbano, así como estación de autobuses interurbanos y estación de ferrocarril, con servicios de largo recorrido y trenes regionales.

El PGOU proyecta el desplazamiento de la estación de ferrocarril hacia el este y favorecer la creación de un nodo intermodal.

Además el plan añade que existe un estudio para la implantación de un aeropuerto comercial que se implantaría entre el término municipal de Huelva y la localidad vecina de Gibrleón, lo que influiría de manera directa sobre el sistema de movilidad de la ciudad de Huelva.

En última instancia, en relación a la programación de los Sistemas Generales Varios y de Transportes, se prevé que en el caso de los SG con suelo pendiente de obtención, como el desdoble de la carretera A-5000, tanto el tramo Huelva- La Nicoba como el Tramo La Nicoba-límite del término municipal, y el viaducto del Tinto. En el primero de los casos se plantea como sistema de gestión la compensación, y en los otros dos la expropiación. En cualquier caso se contempla su programación para el primer cuatrienio de ejecución del plan, siendo la administración competente en el caso del desdoblamiento de la A-5000 el propio Ayuntamiento de Huelva, y en el caso del viaducto del Tinto la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

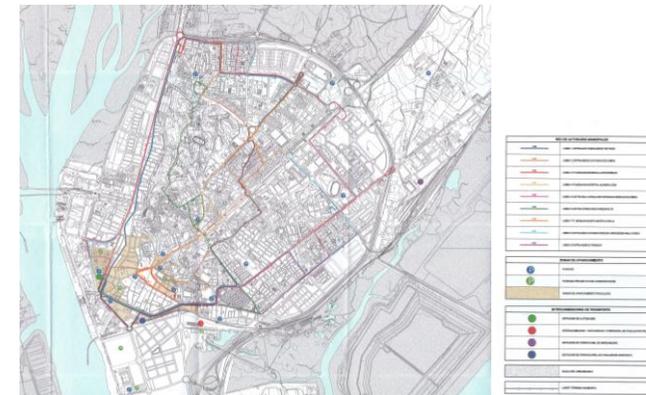


Ilustración 2. Plano Elementos estructurantes del transporte público y aparcamientos de la AP del PGOU de Huelva a la LOUA

Tabla 18: Ficha resumen PGOU/AP a la LOUA Huelva.

| PGOU de Isla Cristina   |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 1987   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Isla Cristina                      |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Isla Cristina                      |
| <b>Contenido</b>  |  |
| <p>El PGOU de Isla Cristina data de 1987, por lo que está totalmente desactualizado de la realidad del municipio. En la actualidad está en redacción un nuevo PGOU que no ha culminado su aprobación por diversas irregularidades que lo han invalidado tanto en el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía como en el Tribunal Supremo.</p> <p>Si nos ceñimos al documento vigente de 1987 encontramos que no existen propuestas tanto a nivel de desarrollo como de infraestructuras que tengan relevancia sobre el modelo de movilidad actual, ya que la evolución del municipio ha ido ejecutándolas a lo largo de los años.</p> <p>Adicionalmente se habrán ejecutado determinadas infraestructuras resultado de las necesidades de la demanda que se estudiarán en el diagnóstico de dicho municipio.</p> <p>Respecto a las previsiones de desarrollo de suelos se han ejecutado al 100% las de Islantilla y aproximadamente al 70% en el núcleo de Redondela, donde quedan sin ejecutar dos planes parciales, que por su dimensión no se prevé generen conflicto alguno en el sistema viario o las condiciones del tráfico.</p> <p>En lo relativo al planeamiento urbanístico, se considera que no tiene ningún grado de incidencia para el trabajo del Plan de Transporte Metropolitano de Huelva.</p> |  |

Tabla 19: Ficha resumen PGOU Isla Cristina.

| PGOU de Lepe   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana de Lepe |
| <b>Formato</b>   | Pdf                                       |
| <b>Fecha</b>   | 2005                                      |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Lepe                      |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Lepe                      |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>El PGOU de Lepe establece los criterios de la estructura urbana para cada uno de sus núcleos, atendiendo a las singularidades de cada uno de ellos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; En el caso del núcleo de Lepe, núcleo tradicional de interior y donde se concentra la mayoría de la población residente, a nivel de sistema viario se propone tanto los Sistemas Generales como los Sistemas Locales, estableciendo las características mínimas de los mismos. Del mismo modo se relacionan las distintas categorías de vías, tanto para tráfico motorizado como no motorizado.</li> <li>A nivel de Sistemas Generales de espacios libres se plantea el ratio que deben cumplir los nuevos desarrollos, y como sistemas de dotaciones destacan los vinculados a centros escolares, así como la ampliación del polideportivo o la delimitación del recinto ferial.</li> <li>&gt; En el núcleo de Pinares de Lepe se propone alguna mejora de la infraestructura viaria así como una zona de posible desarrollo.</li> <li>&gt; En La Bella, se fijan tres tipologías edificatorias a fin de homogeneizar el conjunto, y a nivel viario la sistematización del mismo y la construcción de dos puertas de acceso mediante rotondas. Se proponen dos sectores de desarrollo y un sector terciario.</li> <li>&gt; En El Terrón se encuentra en fase de tramitación (al momento de redacción del PGOU), el Plan Especial del Puerto de El Terrón, para la regulación de todo el conjunto consolidado.</li> <li>&gt; En el sector Compañía Sevillana de Electricidad se mantiene intacto en las determinaciones del PGOU.</li> <li>&gt; En La Barca, pequeño sector de suelo urbano, las determinaciones del plan se centran en la regulación de los elementos existentes y la redefinición de su límite.</li> <li>&gt; En cuanto a los desarrollos turísticos, La Antilla e Islantilla establece un sistema viario que a partir del núcleo de La Antilla estructura los crecimientos residenciales al norte y al este. Se establecen los criterios sobre las dimensiones que deben tener los viales estructurantes, no siendo tan estricto en lo referente a los viales locales. En cuanto a los sistemas generales de espacios verdes se establecen el mínimo de cesiones obligatorias y en cuanto a los equipamientos destaca el deportivo del golf, y el resto de equipamientos de carácter privado vinculado al desarrollo de las urbanizaciones.</li> </ul> <p>El PGOU incorpora como Anexo el Estudio de movilidad y tráfico en Lepe redactado en 2001. Tras aportar lo datos relativos a la oferta y la demanda en el momento del estudio y contextualizar en</p> |   |

nuevo contexto en políticas de movilidad, el documento incorpora las propuestas de actuación que se estructuran en tres bloques para la primera fase:

Plan general de circulación

- > Se elimina la continuidad en la antigua carretera.
- > Se potencia la circunvalación por el oeste.
- > Se racionaliza mediante sentido único alguno de los ejes actualmente de doble sentido más aparcamiento sin anchura suficiente.
- > Se modifica el sentido único de algunas calles del centro.

Plan de centro

Se plantean dos alternativas diferentes:

- > Alternativa A
  - o Se elimina la continuidad en la antigua carretera
  - o Se modifica el sentido único del acceso al Mercado por la calle Iglesia. Se modifica el sentido de la calle Traspalacio.
  - o El sistema permite una racionalización del espacio viario de la antigua carretera, aunque presenta dos problemáticas, como son la excesiva facilidad en atravesar el centro y complicaciones en dos intersecciones.
- > Alternativa B
  - o Se elimina la continuidad de a antigua carretera.
  - o Se modifica el sentido único del acceso al Mercado por la calle Iglesia. Se modifica el sentido de la calle Feria y el último tramo de Juan Santana.
  - o El sistema permite una racionalización del espacio viario de la antigua carretera, creando un triángulo de moderación de tráfico, que deberá reforzarse con plataformas peatonales en sus accesos.
  - o Posible cierre eventual al tráfico en el tramo central de la Avenida Real, para lo que será necesario definir un sistema inteligente de tráfico (SIT).

Plan de ordenación de La Antilla

- > Cierre temporal de la Avenida Castilla, que deberá reforzarse con la reurbanización mediante pavimento único para todos los tráfico.
- > Ampliación al último tramo de la Avenida de la Antilla, con accesos controlados mediante pilonas retráctiles.

En una segunda fase se propone:

- > Adecuación de los tres planes a la demanda estivala (se incluye en este punto la formulación de un Plan de Circulación de la Antilla)
- > Plan de movilidad y transporte público

Tabla 20: Ficha resumen PGOU Lepe.

| NNSS/PGOU AP LOUA Lucena del Puerto   |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Plan General de Ordenación Urbana para Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Lucena del Puerto |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 2012   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Lucena del Puerto  |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Lucena del Puerto  |
| <b>Contenido</b>  |  |
| El documento se redacta para la Adaptación Parcial de las vigentes NNSS del municipio a la LOUA. Se recogen todas las determinaciones del planeamiento vigente adaptadas a los nuevos parámetros de la legislación.   |  |
| En lo relativo a los Sistemas Generales se establece la definición de los elementos que conforman el SG Viario:   |  |
| <u>Con carácter general</u>   |  |
| Red autonómica básica, intercomarcal  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; A-494 (San Juan del Puerto-Matalascañas)</li> <li>&gt; A-486 (San Juan del Puerto-Bonares)</li> </ul>   |  |
| <u>Con carácter local</u>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Carretera de Santa Catalina HV-6249</li> </ul>  |  |
| Además se enumeran las vías pecuarias y la dimensión de las mismas  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Colada del C° de Las Tablas</li> <li>&gt; Vereda de las Marismas</li> <li>&gt; Vereda del C° de Las Tablas</li> <li>&gt; Vereda del C° del Loro</li> <li>&gt; Vereda de la Rocina</li> <li>&gt; Vereda de la Rijeta</li> </ul>                                      |  |
| En cuanto a los SG de espacios libres se cifra un total de 6.440 m2 y en los SG de equipamientos destacan tanto el polideportivo como el centro de salud por los desplazamientos generados, en el primer caso con carácter eventual pero alto volumen y en el segundo caso menos volumen pero mayor frecuencia. |  |

Tabla 21: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Lucena del Puerto.

| NNSS/PGOU AP LOUA Moguer   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Normas Subsidiarias y Plan General de Ordenación Urbana para Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Moguer |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   | 2010  |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Moguer  |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Moguer  |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>La AP del PGOU de Moguer recoge las especificaciones del PGOU vigente para su adaptación a la LOUA.</p> <p>Respecto a los Sistemas Generales de Comunicación clasifica los siguientes:</p> <p>SG-CO-01: Carretera N-442<br/>           SG-CO-02: Carretera A-486<br/>           SG-CO-03: Carretera A-494<br/>           SG-CO-04: Carretera HU-3110<br/>           SG-CO-05: Carretera HU-3200<br/>           SG-CO-06: Carretera HV-6231<br/>           SG-CO-07: Carretera HV-6244<br/>           SG-CO-08: Carretera HF:6249</p> <p>En base a la normativa vigente, el apartado 8.1. lo dedica a la definición de la red motorizada, no motorizada peatonal, de aparcamiento y de los elementos estructurantes de la red de transporte públicos. Incluye la siguiente información:</p> <p><u>Red de carreteras</u></p> <p>Incluye todas las clasificadas como Sistema general de Comunicaciones enumeradas anteriormente.</p> <p><u>Accesos y viales estructurantes de la red de tráfico motorizado</u></p> <p>A través de la A-949 que atraviesa el término norte-sur y la A-49, hasta el límite con Lucena del Puerto dirección Matalascañas. Estos accesos se concretan en cuatro enlaces con los viales que se adentran en la población. Estos, se consideran vías estructurantes de la red de tráfico</p> <p><u>Viarío no motorizado</u></p> <p>En este punto se centra en identificar las vías pecuarias como soporte de movilidad no motorizada, apoyado en el "Proyecto de Corredores y Puertas Verdes" de la Conejería de Medio Ambiente. Estas pueden cobrar un papel relevante en las comunicaciones del núcleo de Moguer y Mazagón.</p> <p><u>Red peatonal</u></p> <p>Está compuesta por plazas señeras del casco antiguo junto con los principales monumentos de Moguer, plazas que equipan al casco antiguo y lo articulan mediante recorridos peatonales, destacando las Calles reyes Católicos y Andalucía.</p> |   |

|   |
|---|
| <u>Aparcamientos</u>  |
| Además de los aparcamientos asociados al viario existen cuatro grandes bolsas de aparcamientos para cubrir las necesidades de los usuarios del centro, así como del polideportivo y equipamientos escolares de la zona este:  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Calle Castillo</li> <li>&gt; Plazas de Portocarrero</li> <li>&gt; Plaza de la Coronación</li> <li>&gt; Recinto Ferial</li> </ul>  |
| <u>Elementos estructurantes de la red de transportes públicos</u>   |
| Moguer carece de infraestructura ferroviaria, por lo que los elementos estructurantes se ciñen a las tres paradas de autobuses interurbanos y a la parada de taxi.  |
| En relación a las previsiones de crecimiento reseñadas en el planeamiento, los desarrollos se ciñen a completar las irregularidades del perímetro exterior del casco urbano y en la zona de Mazagón se establece reserva de suelo para desarrollos residenciales y usos terciarios. |
| Será necesario valorar el grado de ejecución del mismo.   |

Tabla 22: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Moguer.

| NNSS/AP LOUA Niebla   |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Niebla |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 2009   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Niebla   |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Niebla   |
| <b>Contenido</b>  |  |
| <p>La Adaptación Parcial a la LOUA se realiza para adaptar las Normas Subsidiarias vigentes a las nuevas determinaciones de la legislación autonómica.</p> <p>El plan prevé una población de 4.967 habitantes durante el horizonte del plan, por lo que se proyectan los Sistemas Generales de Espacios Libres necesarios para cumplir con los estándares recogidos en la legislación vigente.</p> <p>En relación a los Sistemas Generales de Equipamientos se reflejan todos los existentes así como aquellos que han sido aprobados por algún planeamiento previo pero que se encuentran sin ejecutar, por lo que la propia adaptación no incorpora ninguno de nueva creación.</p> <p>No establece ninguna clasificación específica en relación a los Sistemas Generales de</p> |  |

Comunicación o Viarios. Únicamente se enumeran las vías pecuarias que atraviesan el término municipal y su ancho de protección dentro del capítulo de Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

En los planos de ordenación se indica la localización de un apeadero de Renfe, así como de todos los elementos catalogados, que de manera global puedan generar desplazamientos vinculados a la actividad turística.

Tabla 23: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Niebla.

| <b>PGOU Palma del Condado (La)</b>   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana de Palma del Condado (La) |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   | 2005  |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Palma del Condado (La)                      |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Palma del Condado (La)                      |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>El PGOU establece como Suelo No Urbanizable Protegido por la legislación específica, en este caso la Ley de Carreteras, los siguientes elementos de la red viaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Autovías A-49</li> <li>&gt; Carreteras autonómicas A-472 y A-493</li> <li>&gt; Carreteras locales HU-4103</li> </ul> <p>Cabe destacar las propuestas de actuaciones desde el plan vinculadas al SG de Comunicaciones que tendrán incidencia directa sobre el PTM en desarrollo:</p> <p><u>Red viaria</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Desdoble de la conexión entre la A-493 y la A-49 con el núcleo, con la finalidad de absorber los tráfico generados por las actividades que allí se localizan y por otro lado aumentar la capacidad de tránsito intermunicipal.</li> <li>&gt; Nueva conexión entre la A-472 y la A-49, alargándose hasta la A-493 de la Palma a Valverde, para la que se plantea dos alternativas.</li> <li>&gt; Formación de la vía de servicio a lo largo de la A-472, estableciéndose un nuevo acceso a la ciudad.</li> <li>&gt; Culminación de la avenida de la Constitución y su conexión con la A-472, estableciéndose un nuevo acceso a la localidad.</li> <li>&gt; Establecimiento de un sistema de comunicaciones que elimine la barrera ferroviaria, de forma que se conecta la zona Norte y Sur del núcleo urbano.</li> </ul> |   |

> Con cargo a la iniciativa privada, la formalización de los accesos a Complejo recreativo denominado Campo de Golf, que junto con el circuito de velocidad se prevé asentar en el suroeste del término municipal de Palma del Condado.

#### Comunicaciones

Está prevista la reserva de un suelo para la construcción de una nueva estación de autobuses ligada a la estación de ferrocarril, de forma que ambas puedan complementarse. Esta estación se plantea sobre suelo de cesión gratuita dentro de la Unidad de Ejecución de la Avenida de la Constitución.

La idoneidad de la localización proviene no solo de cercanía a la estación de ferrocarril, sino también a su situación central respecto al núcleo urbano consolidado.

En cuanto a los criterios generales del modelo de desarrollo se fundamenta en:

- > Crecimiento del núcleo con destino a absorber las demandas de usos dotacionales, terciario, industriales y de equipamientos.
- > Apuesta por la localización de actividades productivas, y de carácter residencial y terciario en el entorno del acceso desde la A-49.
- > Apuesta por la implantación de equipamientos privados ligados al Sector Terciario en el entorno del acceso desde la A-49.

Tabla 24: Ficha resumen PGOU Palma del Condado (La).

| NNSS/AP LOUA Palos de la Frontera  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Palos de la Frontera |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2010   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Palos de la Frontera   |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Palos de la Frontera   |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>Al igual que muchos de los planes o normas subsidiarias más antiguas, en el caso de Palos de la Frontera también fue necesaria la adaptación de su planeamiento vigente a la legislación autonómica, LOUA.</p> <p>La adaptación establece una población futura de 12.731 habitantes en el horizonte temporal de las normas, para lo que se proyecta un total de 238.349 m<sup>2</sup> de SG de Espacios Libres entre los existentes y los propuestos por el planeamiento.</p> <p>En relación con los SG de Equipamientos destaca el Campus de la Universidad de Huelva en La Rábida, término municipal de Palos de la Frontera. Este equipamiento se configura como un gran centro atractor, más teniendo en cuenta que el planeamiento prevé su ampliación prácticamente al doble de superficie.</p> <p>En cuanto al sistema viario, se establecen los siguientes elementos dentro del conjunto de Sistema General de Comunicaciones:</p> <p><u>Carreteras de titularidad estatal</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nacional N-442 de Huelva a Mazagón</li> </ul> <p><u>Carreteras de titularidad autonómica</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; A-494 de Matalascañas a San Juan del Puerto</li> <li>&gt; A-5025 de la Nacional 442 a Palos</li> <li>&gt; A-5206 de Palos a la A-494</li> </ul> <p><u>Carreteras de titularidad provincial</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; HU-3200 "A-494 a Mazagón (Campamento) (1,07 km)</li> <li>&gt; HU-3201 "A-5025 a la Rábida (1,38 km)</li> </ul> <p>También establece como Sistema General la Infraestructura general portuaria, en las que se distinguen dos espacios diferenciados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Puerto de Huelva, con 3.466.846 m<sup>2</sup></li> <li>&gt; Puerto Deportivo Colón, con 176.256 m<sup>2</sup></li> </ul> <p>La zona de los puertos también configura un importante centro atractor, con dos motivos de viajes diferenciados, desplazamientos laborales o desplazamientos de ocio. Además estos dos puertos se enmarcan dentro de los denominados Sistemas Generales de incidencia o interés regional o singular, junto con estos otros sistemas generales:</p> |  |

- > Parque de la Rábida
- > Universidad de Huelva
- > Universidad Internacional de Andalucía (Sede de la Rábida)
- > Foro Iberoamericano de la Rábida
- > Muelle de las Carabelas

El planeamiento centro el suelo urbanizable y los nuevos desarrollos en el entorno del núcleo de Palos, completando el vacío entre las dos áreas de suelo urbano consolidado. En la zona de la Rábida únicamente se proyecta un sector para ampliación de la universidad, y en cuanto a la gran área industrial al sur del término no se contempla ningún tipo de desarrollo.

Tabla 25: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Palos de la Frontera.

| NNSS/PGOU AP LOUA Punta Umbría  |   |
|---|---|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Plan General de Ordenación Urbana para Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Punta Umbría |
| <b>Formato</b>  | Pdf   |
| <b>Fecha</b>  | 2009  |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Punta Umbría  |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Punta Umbría  |
| <b>Contenido</b>  |   |
| La Adaptación Parcial a la LOUA establece los Sistemas Generales de Comunicaciones compuesto por los siguientes elementos:  |   |
| <u>Red de carreteras</u>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Red básica <ul style="list-style-type: none"> <li>o A-497 Vía de gran capacidad</li> </ul> </li> <li>&gt; Red complementaria <ul style="list-style-type: none"> <li>o A-5050</li> <li>o A-5051</li> <li>o A-5052</li> </ul> </li> <li>&gt; Carretera de la Noriega a Malpica. A-5058</li> </ul>   |   |
| <u>Viarío urbano</u>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Red viaria principal <ul style="list-style-type: none"> <li>o Avenida de Huelva</li> <li>o Avenida Ciudad de Almería y Avenida de la Marina</li> <li>o Avenida del Océano y Paseo del Mar</li> <li>o Avenida del Atlántico</li> <li>o Avenida de Andalucía</li> <li>o Paseo de la Ría</li> </ul> </li> <li>&gt; Red viaria secundaria <ul style="list-style-type: none"> <li>o Avenida Mar de Leva</li> </ul> </li> </ul> |   |
| <u>Estación de autobuses (SGC-6)</u>  |   |
| <u>Instalaciones portuarias</u>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Puerto pesquero SGC-1</li> <li>&gt; Club náutico SGC-2</li> <li>&gt; Instalación náutica Las Canoas SGC-3</li> <li>&gt; Instalación náutico-deportiva La Peguera SGC-4</li> <li>&gt; Nuevo puerto pesquero SGC-5</li> </ul>   |   |
| El documento incluye un apartado específico a la Red de tráfico. En este apartado se recogen los elementos estructurantes de la red viaria tanto del núcleo de Punta Umbría como de El Portil y El  |   |

Rincón.

En Punta Umbría, la estructura viaria se basa en un anillo en torno al casco y tres vías de acceso que se conectan mediante distribuidores zonales, perpendiculares a las vías de acceso para permitir la permeabilidad entre la ría y la playa. Estos accesos son Avenida Ciudad de Huelva, Avenida del Océano y Avenida de la Marina, las tres avenidas se encuentran incluidas como Sistemas Generales de Comunicaciones tal y como se han detallado anteriormente.

En El Portil, la estructura se basa en el viario principal que parte de la A-5052 y que discurre por la calle Avoceta para convertirse en una ronda de acceso a las distintas urbanizaciones. Del mismo modo que en Punta Umbría, se plantean distribuidores zonales para conectar con el viario interurbano.

A nivel de crecimientos únicamente se plantean bolsa de suelo urbanizable adosado al núcleo de Punta Umbría en la zona noroeste, y en El Rincón, a fin de consolidar mediante un planeamiento de desarrollo la urbanización existente.

Tabla 26: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Punta Umbría.

| <b>NNSS/AP LOUA Rociana del Condado</b>   |   |
|---|---|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Rociana del Condado |
| <b>Formato</b>  | Pdf   |
| <b>Fecha</b>  | 2011  |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de Rociana del Condado   |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de Rociana del Condado   |
| <b>Contenido</b>  |   |
| <p>El documento de adaptación a la LOUA establece la clasificación de los Sistemas Generales de Comunicaciones del siguiente modo:</p> <p><u>Red Nacional</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o SSGG-C1: A-49 (Interés regional)</li> </ul> <p><u>Red autonómica</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Básica           <ul style="list-style-type: none"> <li>o SSGG-C2: A-484 (interés regional)</li> </ul> </li> <li>&gt; Complementaria           <ul style="list-style-type: none"> <li>o SSGG-C3: A-5100</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Red Provincial</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; General           <ul style="list-style-type: none"> <li>o SSGG-C4: HU-4105</li> </ul> </li> <li>&gt; Intermunicipal           <ul style="list-style-type: none"> <li>o SSGG-C5: HU-4102</li> <li>o SSGG-C6: HU-4104</li> <li>o SSGG-C7: HU-3109</li> </ul> </li> </ul> <p>A nivel de Sistemas Generales de Espacios Libres se propone un total de 52.266 m<sup>2</sup> y de Equipamientos 87.043 m<sup>2</sup>, para cubrir con las necesidades de la población futura proyectada para el horizonte temporal del plan.</p> <p>En el capítulo de Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Legislación específica se recogen las vías pecuarias que atraviesan el término municipal.</p> <p>En cuanto a las previsiones de crecimiento se plantean dos pequeños sectores de suelo urbanizable, que previsiblemente no generarán conflictos futuros de tráfico en el entorno.</p> |   |

Tabla 27: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Rociana del Condado.

| <b>NNSS/PGOU AP LOUA San Bartolomé de la Torre</b>  |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Normas Subsidiarias y Plan General de Ordenación Urbana para Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de San Bartolomé de la Torre |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 2010   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de San Bartolomé de la Torre  |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de San Bartolomé de la Torre  |
| <b>Contenido</b>  |  |
| <p>La adaptación parcial del PGOU establece los siguientes elemento dentro del Sistema General de Comunicaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; SG-C-01: Carretera Autonómica A-495</li> <li>&gt; SG-C-02: Variante de la Carretera Autonómica A-495</li> <li>&gt; SG-C-03: Carretera Autonómica A-490</li> <li>&gt; SG-C-04: Carretera Provincial H-9013</li> </ul> <p>Además todos los caminos y veredas del término municipal son considerados Sistemas Generales de Comunicaciones.</p> <p>A nivel de Sistemas Generales Espacios Libres se prevé un total de 80.362 m<sup>2</sup>, a nivel de Equipamientos se resalta que el proyecto de la EDAR es un proyecto sobrevenido que se incluye dentro del PGOU para su ejecución.</p> <p>Se considera un total de 8.100 habitantes en el horizonte temporal del plan, lo que se traduce prácticamente en el doble de la población actual en el momento de redacción del plan cuando se lleguen a ejecutar los desarrollos planificados. Por lo tanto, existirá un nuevo patrón en la movilidad del municipio en el futuro que se deberá considerar.</p> <p>Al no ser considerado por la legislación vigente un municipio de relevancia territorial, el plan prescinde de incorporar la definición de la red de tráfico motorizado, no motorizado y peatonal, de aparcamientos, y de los elementos estructurantes de la red de transporte público.</p> |  |

Tabla 28: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA San Bartolomé de la Torre.

| PGOU San Juan del Puerto  |  |
|---|--|
| <b>Título</b>   | Plan General de Ordenación Urbana de San Juan del Puerto |
| <b>Formato</b>  | Pdf  |
| <b>Fecha</b>  | 2005   |
| <b>Elaborado por</b>  | Ayuntamiento de San Juan del Puerto                      |
| <b>Institución</b>  | Ayuntamiento de San Juan del Puerto                      |
| <b>Contenido</b>  |  |
| <p>El PGOU establece un techo de población de 15.000 habitantes, que supone prácticamente triplicar la población actual en el momento de redacción del plan. Para ello se propone un conjunto de Sistemas Generales de Comunicaciones que engloba los siguientes elementos del sistema viario y del sistema ferroviario:</p> <p><u>Sistema viario</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <b>Ámbito nacional</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Autovía A-49</li> <li>o Carretera N-435</li> </ul> </li> <li>&gt; <b>Ámbito autonómico</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carretera A-472</li> <li>o Carretera A-494</li> </ul> </li> <li>&gt; <b>Ámbito provincial</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carretera HV-1413 que une Trigueros con Gibrleón</li> <li>o Carretera HV-1417 que une Trigueros con Huelva</li> </ul> </li> <li>&gt; <b>Ámbito urbano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Red viaria urbana de Primer Nivel           <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vial longitudinal 1: Desde el canal de aguas hasta el Prado de San Sebastián, rotonda del cruce de Moguer. Tramo I(Canal – Plaza de la Iglesia) y Tramo II (Plaza de la Iglesia hasta rotonda de Moguer).</li> <li>▪ Vial longitudinal 2: Gran Avenida Central de los nuevos desarrollos del noroeste del núcleo urbano. Tramo I (Plan Parcial La Bodeguilla) y Tramo II (Plan Parcial Camino de Gibrleón).</li> <li>▪ Red viaria transversal: viario transversal que conecta la A-49 de manera perpendicular a la línea del río. Compuesto por los tramos de Avenida Andalucía, Calle Trigueros, Avenida de Arroyo Bregillo y Avenida de los Olivos.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p><u>Sistema ferroviario</u></p> <p>Atraviesa de este a oeste el término municipal por lo que discurre la línea férrea Sevilla Huelva. Está pendiente la definición de la línea de alta velocidad que previsiblemente discurrirá de manera paralela a la actual línea, y por lo tanto atravesará el término municipal.</p> |  |

Los desarrollos propuestos se plantean a continuación del núcleo existente y colmatando el espacio residual entre este y las principales carreteras que estructuran los accesos y delimitan el área de crecimiento posible del núcleo.

Tabla 29: Ficha resumen PGOU San Juan del Puerto.

| NNSS/AP LOUA Trigueros   |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Normas Subsidiarias y Adaptación Parcial a la LOUA. de Trigueros |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2009   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Trigueros  |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Trigueros  |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>La adaptación del planeamiento a la LOUA establece en lo relativo al tráfico y la movilidad, la clasificación de los Sistemas Generales de Comunicaciones. En la memoria justificativa de las NNSS se señala el viario de Sistema General como el conformado por los siguientes ejes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Carretera Nacional CN-435, San Juan del Puerto-Cáceres, que atraviesa el núcleo, constituyendo la travesía urbana del mismo.</li> <li>&gt; Carretera Autonómica A-472, Huelva-Madrid, pequeño tramo al sur del término municipal.</li> <li>&gt; Autopista del Quinto Centenario, A-49, pequeño tramo al sur del término municipal.</li> <li>&gt; Carretera Local HV-1413, Trigueros-Gibrleón, pequeño tramo al oeste del núcleo de Trigueros.</li> <li>&gt; Circunvalación norte de enlace de la carretera HV-1413 con la CN-435, enlace ejecutado por la Diputación Provincial.</li> <li>&gt; Red viaria básica del interior del núcleo urbano principal, según recoge el correspondiente plano de ordenación.</li> <li>&gt; Recorrido de la Vía verde a su paso por el término municipal.</li> </ul> <p>Además de entre estos, diferencia los que tienen interés regional, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; SS GG CO 1: Autopista A-49</li> <li>&gt; SS GG CO 2: Carretera Nacional CN-435</li> <li>&gt; SS GG CO 3: Carretera Autonómica A-472</li> <li>&gt; SS GG CO 4: Carretera Provincial HU-3105</li> </ul> <p>Y añade los Sistemas Generales conformados por el ferrocarril:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; SS GG CO 5: Línea de ferrocarril Sevilla-Huelva</li> <li>&gt; SS GG CO 6: Línea de ferrocarril Zafra-Huelva</li> </ul> <p>El documento también incorpora un apartado específico, el 3.4., dedicado a la definición de red de tráfico, de aparcamientos y de transporte público.</p> <p>Se establece que la red de tráfico motorizado está constituido por todos los elementos identificados como Sistemas Generales de Comunicación, además de por la red de calles existentes en el núcleo urbano de Trigueros.</p> |  |

En cuanto a la red no motorizada y peatonal la configura tanto la Vía Verde a su paso por el término municipal como los acerados y espacios libres del casco urbano de Trigueros. La red de aparcamientos por su parte, está limitada a las bandas de aparcamiento incluidas en el entramado de las calles del casco urbano de Trigueros. En última instancia, en relación a la red de transporte público destacan las dos paradas de autobuses existentes en las calles de Moguer y Beas.

Tabla 30: Ficha resumen NNSS/AP LOUA Trigueros.

| <b>NNSS/PGOU AP LOUA Valverde del Camino</b>   |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Normas Subsidiarias y Plan General de Ordenación Urbana para Adaptación Parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de Valverde del Camino |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2009   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Valverde del Camino  |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Valverde del Camino  |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>La Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU de Valverde del Camino. La finalidad principal del documento consiste en adaptar la clasificación de los suelos provenientes del planeamiento anterior a las nuevas determinaciones de la ley. No obstante, al margen de lo relativo a las sistemas generales de comunicaciones no se reflejan otro tipo de criterios específicos en relación a la movilidad.</p> <p>El documento recoge que dentro de la clase de Suelo No Urbanizable se integran por los espacios vinculados al sistema de comunicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Las vías principales de circulación, quedarán protegidas por franjas de anchuras, según establezca la legislación correspondiente en materia de carreteras de los organismos competentes.</li> <li>&gt; Las Vías Pecuarías existentes con una anchura de 20 metros.</li> <li>&gt; La Vía Verde del antiguo ferrocarril FEVE con una anchura de 50 metros.</li> <li>&gt; Una franja perimetral de 1 km de anchura desde el límite exterior del núcleo urbano.</li> </ul> <p>En esta adaptación además se establece la distinción entre Sistemas Generales y Sistemas Locales.</p> <p>Las siguientes vías se encuentran clasificadas dentro de Sistemas Generales de Infraestructuras correspondientes al viario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Carretera nacional CN-435</li> <li>&gt; Carretera autonómica A-496</li> <li>&gt; Carretera autonómica A-493</li> <li>&gt; Carretera provincial HU-3106</li> <li>&gt; Carretera provincial HU-4100</li> </ul> |  |

> Vía Peatonal "Vía Verde"  
> Viario general en casco urbano  
A nivel gráfico se reflejan los viarios considerados parte del Sistema General, además del reto de viarios tanto para tráfico motorizado como a nivel peatonal.

Tabla 31: Ficha resumen NNSS/PGOU AP LOUA Valverde del Camino.

| <b>PGOU Villablanca</b>  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan General de Ordenación Urbana de Villablanca |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2012   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ayuntamiento de Villablanca                      |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Villablanca                      |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>El PGOU de Villablanca se encuentra aprobado con fecha de 21 de marzo de 2012, no obstante, el propio documento no se encuentra publicado en la propia web de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del territorio para su consulta.</p> <p>Desde el punto de vista de las propuestas a nivel urbanístico no parece que puedan existir demasiadas diferencias respecto a la propia adaptación parcial a la LOUA que se realizó en 2009, por lo que se analizará dicho documento directamente.</p> <p>El documento de la adaptación no establece ninguna jerarquía ni definición de Sistema General Viario debido a la escala municipal. Se recogen los sectores previstos para el crecimiento del núcleo, siendo todos estos localizados como continuación del suelo urbano actual.</p> <p>No obstante esta información será actualizada cuando se disponga del documento del Plan General de Ordenación Urbana vigente.</p> |  |

Tabla 32: Ficha resumen PGOU Villablanca.

## 1.2 Instrumentos de Planificación del Transporte

Los Instrumentos de planificación del Transporte vigentes en el ámbito de estudio, al igual que en el caso de los instrumentos de planificación territorial, se estructuran en una escala jerárquica según la escala de estudio a la que se refieren:

| Nivel    | Instrumentos de Planificación del Transporte  | Aprobación                                   |
|----------|---|--|
| Nacional | Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. PITVI  | 2012   |
| Regional | Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía. PISTA <sup>2</sup> | Decreto 191/2016, de 27 de diciembre de 2016 |
|          | Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB <sup>3</sup>  | Decreto 9/2014, de 21 de enero de 2014       |

<sup>2</sup> Se remarca que en la elaboración de este Plan también se ha tenido en cuenta en materia de planificación del transporte, el **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030)**, aprobado el 2 de noviembre de 2022 en Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. El PITMA 2030, tras su aprobación, sustituye y actualiza el PISTA 2020.

<sup>3</sup> Aunque el PAB 2014-2020 es un instrumento de planificación que, a la fecha de redacción del presente PTM, ya no está vigente, no obstante, por el carácter estratégico del mismo, se han tenido en consideración sus principales determinaciones para la redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Actualmente el PAB 2014-2020 ha sido sustituido por el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, aprobado por Orden de 3 de febrero de 2023 que dicta el marco estratégico de los modos no motorizados en la comunidad andaluza. El Programa, alineado con el PITMA 2030, surge de su "Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa", dentro del "Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal", con el objetivo de "incrementar la participación del transporte público, la intermodalidad, la competitividad y la participación de la movilidad activa en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano; mejorando los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano".

| Municipal | Instrumentos de Planificación del Transporte  | Aprobación |
|-----------|---|------------|
|           | Aljaraque. Plan de Movilidad linterurbana Sostenible DE Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría. PMIS. | 2011       |
|           | Almonte. Plan de Movilidad Urbana Sostenible. PMUS  | 2010       |
|           | Plan de Movilidad Ciclista de Ayamonte, Isla Cristina y Lepe. PMC   | 2011       |
|           | Huelva. Plan de Movilidad Urbana Sostenible. PMUS   | 2014       |

### PITVI 2012-2024

|               |   |
|---------------|---|
| Título        | Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 |
| Formato       | Pdf   |
| Fecha         | 2012  |
| Elaborado por | Ministerio de Fomento                                     |
| Institución   | Ministerio de Fomento                                     |

### Contenido

La finalidad del PITVI radica en establecer una planificación que dé respuestas efectivas a las necesidades de movilidad y transporte, así como de acceso a la vivienda. En lo que a movilidad se refiere, proporciona una visión estratégica en el horizonte 2024, en sintonía con la línea europea trazada en la nueva definición de la Red Transeuropea de Transporte.

Se estructura en dos bloques diferentes para el diagnóstico y propuesta del Plan de Infraestructuras y Transportes, y Plan de Vivienda. Nos centramos en estudiar las propuestas que son de incidencia directa en el objeto de estudio del PMT de Huelva.

Los objetivos estratégicos del PITVI establecen el nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes del país, y son los siguientes:

1. Mejorar la eficiencia y competitividad del Sistema global del transporte optimizando la

utilización de las capacidades existentes.

2. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
3. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
4. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del Sistema de transporte.
5. Favorecer la integración funcional del Sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

De dichos objetivos destaca elementos diferenciales como:

- > Liberalización de la gestión de infraestructuras y servicios de transporte.
- > Potenciar participación del sector privado en el transporte.
- > Mejorar la eficiencia del transporte de mercancías.
- > Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Las actuaciones propuestas se enmarcan en tres Programas básicos:

- > Programa de regulación, control y supervisión
- > Programa de gestión y prestación de servicios
- > Programa de actuación inversora.

Es dentro de este último programa inversor donde se encuadran las actuaciones para cada uno de los siguientes modos de transporte, detallando en este caso aquellas que sean de incidencia directa sobre el ámbito de estudio.

#### Transporte por carretera

- > Nuevas infraestructuras. Autovías interurbanas.
  - A-83 Conexión Autovía Ruta de la Plata (A-66). Tramo Zafra-Huelva (en estudio en el horizonte del plan)
- > Mejora de la red de gran capacidad
  - A-49 Ampliaciones de capacidad entre Huelva y Sevilla y mejora de conectividad
- > Acondicionamientos (red convencional)
- > Variantes de población y supresión de travesías
  - N-435 Variante en Beas y Trigueros
- > Circunvalaciones
- > Plataformas metropolitanas
- > Accesos a puertos
  - Acceso al puerto exterior de Huelva
- > Accesos directos a aeropuertos
- > Otras actuaciones en entorno urbano
- > Red viaria a desarrollar mediante convenios de colaboración

#### Transporte ferroviario

- > Nuevas inversiones en cercanías
- > Nuevas inversiones en red convencional

- Mejora integral de la infraestructura en tramos con limitaciones de velocidad en la línea Huelva-Sevilla
- > Nuevas inversiones en Alta Velocidad
  - L.A.V. Sevilla-Huelva-Frontera Portuguesa
- > Accesibilidad a estaciones
- > Actuaciones de integración urbana del ferrocarril
  - Huelva

#### Transporte aéreo

- > Actuaciones de ampliación de capacidad
- > Actuaciones de adecuación a normativa
- > Actuaciones de reposición, mantenimiento y mejora de la operatividad
- > Actuaciones para la ampliación y remodelación de las zonas comerciales de los principales aeropuertos, para la mejora de los ingresos comerciales
- > Actuaciones a medio y largo plazo consideradas

#### Transporte marítimo

- > Actuaciones con puesta en servicio en el horizonte del PITVI
- > Actuaciones singulares previstas

A continuación se adjuntan los mapas de la situación futura:



Ilustración 3. Red de carreteras de gran capacidad. PITVI.



Ilustración 4. Red de carreteras de gran capacidad. PITVI.

Tabla 33: Ficha resumen PITVI 2012-2024.

| PISTA 2020 <sup>4</sup> |   |
|-------------------------|---|
| <b>Título</b>           | Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía |
| <b>Formato</b>          | Pdf   |
| <b>Fecha</b>            | 2013  |
| <b>Elaborado por</b>    | Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda                        |
| <b>Institución</b>      | Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda                        |
| <b>Contenido</b>        |   |

<sup>4</sup> Vigente al inicio de la elaboración de los trabajos del PTMHU. No obstante, se remarca que en la elaboración de este Plan también se ha tenido en cuenta en materia de planificación del transporte, el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030), aprobado el 2 de noviembre de 2022 en Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. El PITMA 2030, tras su aprobación, sustituye y actualiza el PISTA 2020.

El PISTA 2020 se redacta como instrumento de actualización del PISTA 2007-2013, realizando en primer lugar la revisión de las actuaciones propuestas por su predecesor para estimar el grado de ejecución y éxito alcanzado por las mismas, comprobando la evolución de los indicadores propuesto en el propio Plan de Seguimiento y Evaluación del PISTA 2007-2013.

En esta actualización además se tendrán en cuenta las nuevas figuras de planeamiento aprobadas y de incidencia directa sobre el PISTA, así como la legislación vigente en el momento de redacción del mismo.

Una vez realizado el balance del PISTA 2007-2014, el documento se centra en el diagnóstico de la situación actual y el establecimiento de los escenarios futuros, para valorar las actuaciones a implementar.

Las propuestas del plan se estructuran en base a los objetivos generales y específicos que se plantean para distintas áreas temáticas y territoriales.

#### Objetivos generales

- > Considerar las políticas de movilidad sostenible como esenciales para el desarrollo de la sociedad andaluza e impulsar los modos de transporte no motorizados.
- > Favorecer en el transporte el uso racional y sostenible de los recursos naturales y disminuir la emisión de gases de efecto invernadero
- > Facilitar a los ciudadanos la accesibilidad a los bienes y servicios en condiciones óptimas de movilidad.
- > Sensibilizar a la sociedad para la adopción de un modelo de movilidad sostenible, igualitario y equilibrado con su participación en las decisiones que afecten a la movilidad de la ciudadanía.
- > Evaluar la rentabilidad socioeconómica de las inversiones que utilizando procedimientos que objetiven el diseño, ejercicio y financiación de los mismos.
- > Mejorar la eficiencia económica y energética del transporte como elemento clave para la organización y funcionamiento de las actividades productivas territorio y de las ciudades.
- > Mejorar la calidad de vida de la población de Andalucía, interviniendo de manera diferenciada en las ciudades y pueblos de las áreas rurales, en las ciudades medias y en las aglomeraciones urbanas andaluzas.
- > Impulsar el papel de las infraestructuras del transporte como instrumento para mejorar la competitividad de Andalucía, así como la sostenibilidad del transporte favoreciendo el uso del transporte público colectivo.
- > Contribuir a la consolidación de un nuevo modelo productivo para la Comunidad Autónoma.
- > Contribuir a una mejor integración de las políticas de movilidad con las de ordenación del territorio y urbanismo.
- > Mejorar la articulación de las infraestructuras de Andalucía internamente y con el conjunto de España y Europa, contribuyendo a la cohesión territorial.
- > Preservar, desarrollar, ordenar e impulsar el patrimonio viario, ferroviario, portuario y aeroportuario de competencia autonómica, para asegurar que la movilidad andaluza de

personas y mercancías se realice en condiciones adecuadas de calidad y seguridad.

- > Desarrollar políticas que favorezcan un transporte de mercancías que se rija por principios de movilidad sostenible, y en este sentido apoyar las áreas logísticas como elemento fundamental del sistema de intercambio modal.
- > Cumplir los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima en lo que concierne a la movilidad, así como la adecuación a las políticas comunitarias sobre esta materia.

Para las propuestas nos centramos exclusivamente en aquellos que tienen incidencia directa en el ámbito de estudio del área metropolitana de Huelva.

#### Objetivos específicos y propuestas

- > **Objetivos y propuestas para el transporte de mercancías**
  - Propuesta de Red de Áreas Logísticas de Interés Autonómico de Andalucía.  
En este punto destaca la propuesta realizada sobre el nodo logístico de Huelva, donde se establece que dicho nodo cuenta con el segundo puerto andaluz por volumen de mercancías y el complejo industrial a él asociado. Se ha potenciado la diversificación de los tráficos y se potencia que el puerto sirva en el futuro de punto de salida, vía marítima, de los productos hortofrutícolas de la provincia.  
Las inversiones realizadas en estos últimos años y la mejora de la red ferroviaria para dotar a todos los muelles exteriores de terminal, sitúan al puerto en una excelente posición para el despegue de sus funciones logísticas, integrándose en las grandes cadenas de suministro.
  - El anterior Plan ya preveía una actuación específicamente logística para la competitividad del ámbito, recogiendo la iniciativa autonómica de implantar un área logística en el ámbito metropolitano de Huelva vinculado a la actividad portuaria.  
En los primeros años del nuevo horizonte se debe avanzar en concretar el ámbito de la actuación e iniciar el procedimiento para su desarrollo, con el objetivo de poder iniciar las obras de la primera fase del Área Logística de Huelva antes de 2020.
- > **Objetivos y propuestas para la articulación exterior de Andalucía**
  - Completar el esquema ferroviario de conexión exterior. En este punto, además de recoger las conexiones exteriores existentes desde los distintos puntos de Andalucía, se recoge tanto las planificaciones de infraestructura ferroviaria para el esquema de conexión exterior, donde encontramos reflejado el corredor conformado por la Línea de Alta Velocidad Huelva-Frontera Portuguesa.
  - A nivel viario destaca la conexión Huelva-Badajoz-Lisboa, Autovía A-83, cuya conexión con la Autovía de la Plata (A-66) se tiene prevista mediante el tramo Zafra-Huelva, conexión que se encuentra en estudio en el horizonte 2024.  
A nivel de las conexiones marítimas y aeroportuarias se establecen criterios generales para toda la CCAA.
- > **Objetivos y propuestas para la interconexión de los centros regionales**
  - Es necesario completar y aprovechar la malla viaria de alta capacidad para la conexión de

los nodos principales. En el caso de Huelva destaca la actuación relativa a completar la mejora de las conexiones entre las provincias de Huelva y Cádiz con ampliaciones de capacidad de autopista A-49 entre Huelva y Sevilla y mejora de conectividad, actuación planificada por el estado.

- > **Objetivos y propuestas para la accesibilidad del territorio y transporte público de personas**
  - Dentro de las actuaciones orientadas a mejorar la seguridad de la red de carreteras, orientado principalmente a reducir los índices de accidentabilidad en determinados tramos críticos, destacan entre dichas actuaciones la realización de una variante en Palma del Condado en la A-493.
- > **Objetivos y propuestas para el transporte no motorizado**
  - En el caso de la movilidad ciclista el PISTA recoge las directrices y actuaciones indicadas en el Plan Andaluz de la Bicicleta aprobado con carácter previo.
  - En cuanto a la movilidad peatonal se establecen propuestas de carácter general a implantar en toda Andalucía.
- > **Objetivos y propuestas para los ámbitos metropolitanos**
  - Para la mejora de las infraestructuras del transporte público se propone la consolidación del tráfico de pasajeros en las aglomeraciones urbanas de Huelva, Sevilla y la Bahía de Cádiz, mejorando las condiciones de seguridad, comodidad y puntualidad del transporte marítimo de pasajeros.
  - Respecto a las infraestructuras viarias en los centros regionales, para garantizar el óptimo funcionamiento de las relaciones viarias se propone completar el esquema viario de los distribuidores metropolitanos, en el caso de Huelva, mediante la conexión Sur Metropolitana, a ejecutar por la Junta de Andalucía.
  - En cuanto a las actuaciones pendientes de ejecutar se priorizan para el horizonte 2020 aquellas que mejoran la conexión de las áreas urbanas a las redes transeuropeas de transporte eliminando estrangulamientos, contribuyendo a la sostenibilidad ambiental, a la disminución de emisiones y mejora de la competitividad de los sectores productivos, crecimiento y empleo.  
En el caso del ámbito de estudio destaca el aumento de capacidad de la A-492 desde el acceso a Aljaraque a la A-49.
- > **Objetivos y propuestas para el ámbito rural**

No tiene incidencia directa sobre el ámbito del estudio del área metropolitana de Huelva.
- > **Objetivos y propuestas para las áreas litorales**
  - Dentro de las actuaciones sobre la red viaria que se proponen ejecutar para el horizonte del plan, se encuentra el nuevo acceso a Isla Cristina desde lña A-431 y A-49 con variante de Pozo del Camino en la A-5150
  - En relación a las actuaciones sobre el sistema portuario autonómico se plantea la necesidad de consolidar e impulsar el tráfico de pasajeros en las aglomeraciones urbanas de Huelva, Sevilla y la Bahía de Cádiz

- También se propone la dotación de una nueva línea de atraque flotante, así como completar los campos de fondeo para estancia de la flota artesanal en ámbitos marítimo-fluviales de Huelva.

El PISTA incorpora un anexo de otras actuaciones sujetas a inversión financiera. En el caso de Huelva en nuestro ámbito de estudio son las siguientes:

- > Seguridad vial intersección A-493 con A-472 (La Palma del Condado)
- > A-490 elevación construcción rasante PK 3+5 – 4+5
- > Variante sur de Valverde A-493
- > Aumento de la capacidad A-483 Almonte – El Rocío
- > Variante de Moguer A-494
- > Acondicionamiento A-495 San Bartolomé – Alosno
- > Nueva conexión A-497 con A-492 Aljaraque
- > Variante de Villablanca A-499
- > Variante de Ayamonte. Acceso a Isla Canela
- > Conexión sur metropolitana de Huelva
- > Mejora de la A-494 (San Juan del Puerto – Mazagón)
- > Mejora del itinerario intercomarcal A-486, A-484, A-474
- > Mejora intersección A-5051 con A-5052
- > Urbasur a conexión con el itinerario Lepe – La Antilla

También Se propone una serie de determinaciones para la actuación relativa a la implantación de plataformas reservadas para las principales aglomeraciones urbanas.

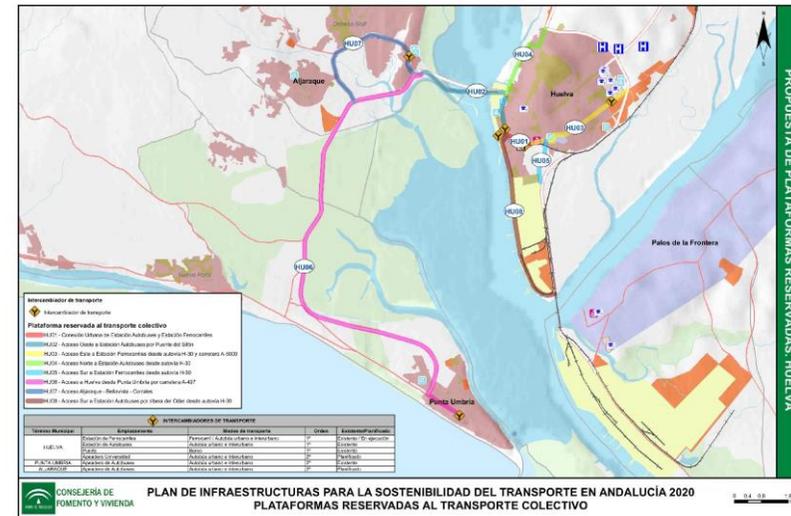


Ilustración 5. Plano propuesta de Red Urbana Huelva. PAB.

Cabe destacar que en todos los apartados mencionados anteriormente, el PISTA propone actuaciones genéricas que si bien no se han relatado pormenorizadamente, por ser excesivamente extensa, son de aplicación a las actuaciones de movilidad que se planteen para el área metropolitana de Huelva.

Tabla 34: Ficha resumen PISTA 2020.

| PAB 2014-2020 <sup>5</sup>   |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020          |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2012   |
| <b>Elaborado por</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda |
| <b>Institución</b>   | Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>El Plan Andaluz de la Bicicleta persigue fomentar este modo de movilidad no motorizado en los desplazamientos de corta y media distancia en toda Andalucía, por lo que se plantea las mejoras de la infraestructura ciclista a través de conexiones interurbanas con las redes ciclistas de carácter municipal existentes y propuestas.</p> <p>El PAB establece una serie de líneas estratégicas de carácter general que se resumen del siguiente modo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coordinar las diferentes iniciativas y soportes territoriales existentes para conseguir que se integren, junto con las actuaciones que se lleven a cabo desde cualquier administración, en una estrategia común que conforme la red de vías ciclistas de Andalucía.</li> <li>2. Impulsar la intermodalidad con el transporte público.</li> <li>3. Realizar un tratamiento integral de redes que supere los posibles conflictos de fragmentación y las disparidades de diseño en su construcción.</li> </ol> |  |

<sup>5</sup> Aunque el PAB 2014-2020 es un instrumento de planificación que, a la fecha de redacción del presente PTM, ya no está vigente, no obstante, por el carácter estratégico del mismo, se han tenido en consideración sus principales determinaciones para la redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Actualmente el PAB 2014-2020 ha sido sustituido por el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, aprobado por Orden de 3 de febrero de 2023 que dicta el marco estratégico de los modos no motorizados en la comunidad andaluza. El Programa, alineado con el PITMA 2030, surge de su "Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa", dentro del "Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal", con el objetivo de "incrementar la participación del transporte público, la intermodalidad, la competitividad y la participación de la movilidad activa en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano; mejorando los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano".

4. Establecer unos criterios técnicos básicos de construcción, diseño, señalización y mantenimiento de las vías ciclistas, que garanticen determinados niveles de calidad en función de su uso.
5. Mejorar el conocimiento en torno a la movilidad en bicicleta.
6. Desarrollar normativa favorecedora del uso de la bicicleta.
7. Desarrollar campañas de formación, promoción y concienciación del uso de la bicicleta.
8. Integrar las estrategias de fomento en las políticas sectoriales.
9. Resolver conflictos con el resto de los modos de transporte, disminuyendo el riesgo de accidentalidad.

A escala de detalle se centra en el entorno de las principales aglomeraciones urbanas, en el caso de Huelva le dedica el Apartado 7.2.7. Área de Huelva:

#### Sobre el diagnóstico.

En la extensa área de Huelva las conexiones entre la zona oeste y este están muy condicionadas por la presencia de los ríos Odiel y Tinto y sus estuarios, lo que obliga a pasar por la ciudad de Huelva para dar continuidad a las conexiones litorales. El área situada al este solo está poblada en el litoral, y las únicas conexiones con interés de transporte metropolitano son las del eje Palos-Mazagón.

Su posición litoral la hace muy adecuada para vías ciclistas de uso mixto transporte-ocio. Las pendientes son reducidas y las distancias medias entre núcleos aceptables. Dispone además de numerosas zonas de interés natural (pinares, marismas) con protección legal, lo que potencia su interés turístico.

Este ámbito cuenta ya con vías ciclistas con firme asfáltico de cierta longitud: Huelva-Punta Umbría, y diversos tramos inconexos en el litoral occidental (Isla Cristina, Ayamonte).

Por otro lado, dispone de una potente infraestructura de carácter ociodeportivo que puede utilizarse también para viajes cotidianos. Entre ellas la Vía Verde del Litoral, situada entre Ayamonte y Gibraleón (que precisa mejoras) y la vía ciclista entre Mazagón y Matalascañas. Ambas vías son de zorra compactada, apta para el tránsito ciclista. También hay que considerar la puerta verde Huelva-Gibraleón-San Juan del Puerto y la del Loro, que conecta las vías anteriores con Mazagón por el parque de Doñana

#### Conexiones

- > Completar el eje litoral oeste entre Punta Umbría y Ayamonte.
- > Obliga a estudiar el paso por zonas de estuarios y marismas menores, como el Río Piedras y Río Carreras.
- > También en la zona oeste, conectar el eje de poblamiento más al interior Lepe-Cartaya-Aljaraque-Huelva, con la vía verde y con la vía litoral.
- > Conectar las zonas oeste y este a través de Huelva, con los problemas derivados de las condiciones físicas de la zona.
- > Conexión de Huelva con la zona noreste: San Juan del Puerto, Trigueros y Gibraleón.
- > En el Este, el eje San Juan del Puerto-Palos-Mazagón
- > Incorporar nuevas vías de ocio ligadas al borde de la marisma.

Actuaciones

| Clave | Denominación                | Longitud (km) | Observaciones   |
|-------|-----------------------------|---------------|---|
| HU-01 | Punta Umbría-El Portil      | 1,86          | Por el borde litoral  |
| HU-02 | El Portil-El Rompido        | 4,50          | Por el borde litoral  |
| HU-03 | Cartaya-El Rompido          | 6,47          | Utilizando una vía paralela a la carretera principal.   |
| HU-04 | El Terrón                   | 4,29          | Paso por el Río Piedras a estudiar  |
| HU-05 | El Terrón-Lepe              | 3,39          | Por la HU-3301. Como alternativa puede utilizarse la Pista del Corchuelo.   |
| HU-06 | El Terrón-La Antilla        | 6,75          | Por caminos y vías paralelos a la A-5054 y A-5055   |
| HU-07 | Isla Antilla-Isla Cristina. | 10,87         | Por el paseo marítimo de Isla Antilla, y caminos entre los pinares, paralelos a la carretera litoral, hasta conectar con el carril bici existente. Incluye conexión con La Redondela por la HU-3400 |

| Clave       | Denominación                                     | Longitud (km) | Observaciones  |
|-------------|--|---------------|--|
| HU-08       | Conexión Isla Cristina con la Vía Verde Litoral  | 1,98          | Vía ciclista ligada a una obra de carreteras de la Consejería de Fomento y Vivienda en la A-5150   |
| HU-09       | Isla Canela y La Isla del Moral                  | 2,53          | Conectando con los Puertos   |
| HU-10       | Ayamonte. Conexiones con la Vía Verde            | 0,95          | Para acceder a la Vía Verde  |
| HU-11       | San Juan del Puerto-Moguer, Palos de la Frontera | 12,24         | Conexión de San Juan del Puerto con Palos de la Frontera, a través de la A-494 y la Vía Verde de la Rábida   |
| HU-12       | Puerta Verde de La Rábida                        | 10,12         | Mejora de la Puerta Verde y adaptación para usos cotidianos. Incluye el paso del Tinto por la Tubería  |
| HU-13       | La Rábida-Huelva                                 | 4,72          | Por la N-442, conectando la vía ciclista del Puerto con la Puerta verde de La Rábida. El paso del Tinto y de las balsas de Fosfoyeso será necesario estudiarla cuando la zona haya quedado restaurada. |
| HU-14       | Palos-Mazagón                                    | 11,53         | Por la A-5026 y A-494  |
| HU-15.      | Huelva-San Juan del Puerto                       | 9,06          | Por la A-5000  |
| HU-Ocio-01. | Vía Verde del Litoral                            | 49,00         | Arreglo y mejora de la Vía verde. Ruta de Ocio y Transporte  |
| HU-Ocio-02. | Huelva-Gibraleón                                 | 10,44         | Camino por el borde de la Marisma  |
| HU-Ocio-03. | Corrales-Vía Verde del Litoral                   | 9,42          | Camino por el borde de la Marisma  |
|             | Transporte                                       | 91,26         |  |
|             | Ocio   | 68,86         |  |

Administraciones implicadas:

- > Consejería de Fomento y Vivienda
- > Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.
- > Ministerio de Fomento



Sobre la red propuesta.

La red básica conecta el Campus Universitario con el centro histórico a través de la Avenida de Andalucía y con la zona de hospitales. Se establece una red mallada con un perímetro que discurre por la Avenida del Nuevo Colombino, Avenida de Italia, Carretera de Gibrleón, Avenida de la Cinta y Avenida de Honduras.

Quedan conectados los principales nodos de transportes y garantizada la continuidad de recorridos.

Esta red básica se densifica con ejes transversales por calle Galaroza y Avenida de Santa Marta y Pio XII con Junípero Serra, así como conexiones con la red existente en el camino de Aljaraque y Paseo de la Ría.

La propuesta incluye 37 nuevos kilómetros de vías ciclistas que completan una red con 53 Km y que supone el porcentaje de vías urbanas dotadas de carril bici más alto en Andalucía, casi el 24%. Se configura así una red que conecta los principales centros de actividad, equipamientos y nodos de transporte.

Relación con la red metropolitana.

La red urbana de Huelva enlaza con la red metropolitana propuesta en este Plan en diversos puntos. Así tiene continuidad a través de Aljaraque y por la vía existente hacia Punta Umbría con el eje litoral hacia Ayamonte, y mantiene enlaces con los municipios situados al norte y este, fundamentalmente a través de diversas actuaciones existentes de vías verdes y puertas verdes.

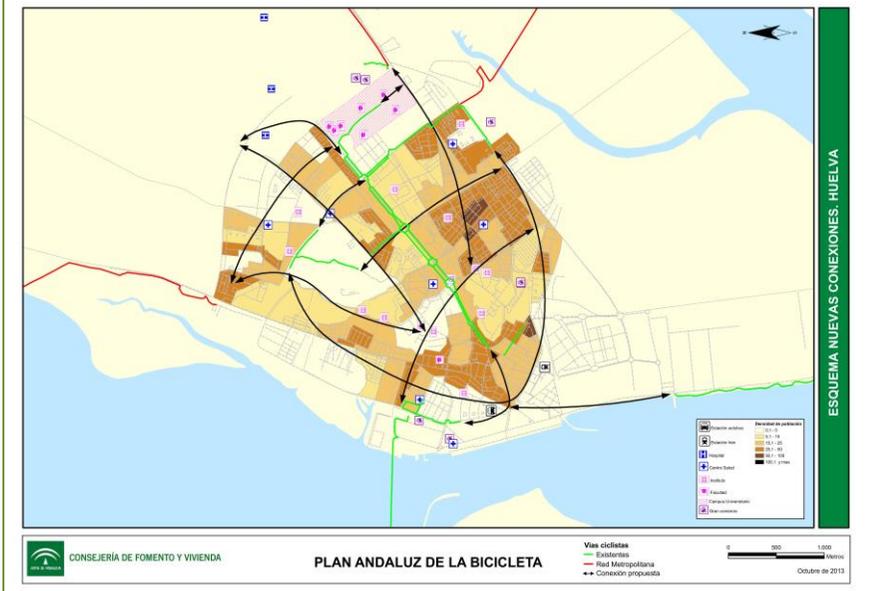


Ilustración 8. Plano Esquema nuevas conexiones municipio Huelva. PAB.



Ilustración 9. Plano propuesta de Red Urbana Huelva. PAB.

Finalmente, el plan incorpora medidas de mejoras relativas a la intermodalidad y aparcamientos con carácter general, centrando los esfuerzos en:

- > Impulso de la intermodalidad Bici + Transporte Público
- > Transporte de la bicicleta en transporte público

Las actuaciones concretas se enmarcan en Programas Sectoriales que se estructuran de la siguiente manera:

- > Programa Sectorial de turismo
- > Programa Sectorial de empleo y economía
- > Programa Sectorial de cultura, ocio y deporte
- > Programa Sectorial de medio ambiente y energía
- > Programa Sectorial de salud y educación

En última instancia se incorporan las fases de ejecución previstas y la inversión necesaria para

materializar las distintas acciones propuestas.

Tabla 35: Ficha resumen Plan Andaluz de la Bicicleta.

| PMUS Huelva  |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   | 2014  |
| <b>Elaborado por</b>   | Buchanan Consultores.                         |
| <b>Institución</b>   | Ayuntamiento de Huelva                        |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>El PMUS de Huelva se centra en establecer un diagnóstico de la situación actual del municipio en lo que a movilidad se refiere, a fin de establecer las actuaciones necesarias que faciliten en un futuro revertir el patrón de movilidad actual basado en el vehículo privado hacia modos más sostenibles.</p> <p>Realiza un barrido por cada una de las temáticas de interés, partiendo de la oferta (tanto a nivel de infraestructura como de servicios) hasta los datos de demanda (actual y futura, a partir de las proyecciones de población y desarrollo del tejido económico y productivo de la ciudad).</p> <p>A partir de ese diagnóstico se propone el Plan de Actuación, en el que se distinguen los objetivos perseguidos para cada una de las áreas de estudio y la propuesta de actuaciones agrupadas por Planes de actuación:</p> <p><u>Plan de circulación y estructura de la red viaria</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; En el ámbito territorial amplio</li> <li>&gt; En el área de influencia inmediata</li> <li>&gt; En el medio urbano</li> </ul> <p><u>Plan de Aparcamiento</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Estrategia</li> <li>&gt; Incremento oferta aparcamiento subterráneo</li> </ul> <p><u>Plan de fomento del transporte público</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Instauración del transbordo</li> <li>&gt; Reordenación líneas</li> </ul> <p><u>Plan de mejora del espacio público y ciudadana</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Itinerarios peatonales preferentes</li> <li>&gt; Red de vías ciclistas</li> <li>&gt; Bicicletas públicas</li> </ul> <p><u>Plan de gestión de la movilidad</u></p> |   |

|   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Coche compartido</li> <li>&gt; Sistema carsharing</li> </ul> <p><u>Plan de accesibilidad y supresión de barreras</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; En vías y espacios públicos</li> <li>&gt; En transporte público</li> </ul> <p><u>Plan de seguridad vial</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Estudio, mejora de la red vial urbana y jerarquización viaria</li> <li>&gt; Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico</li> <li>&gt; Mejora de la señalización horizontal y vertical</li> <li>&gt; Protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables</li> <li>&gt; Atención de la seguridad vial en las empresas y en la movilidad profesional</li> <li>&gt; Mejora de la seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores</li> <li>&gt; Fomento del transporte público colectivo urbano</li> <li>&gt; Creación de instrumentos y mejora de la información sobre la prevención de accidentes</li> <li>&gt; Mejora de la atención a las víctimas de accidentes</li> <li>&gt; Creación e implantación de sistemas de información sobre accidentabilidad vial urbana</li> <li>&gt; Difusión de las actuaciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial</li> <li>&gt; Incremento del control policial de las infracciones y seguimiento de la aplicación de las sanciones</li> </ul> <p><u>Plan de mejora de la distribución urbana de mercancías</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mejorar la seguridad del trayecto</li> <li>&gt; Apoyar el trayecto de los conductores y reducir el número de desplazamientos y kilometraje</li> <li>&gt; Asistir a las empresas de transporte y distribución de mercancías en la entrega y recogida</li> <li>&gt; Reducir el impacto ambiental y el riesgo de accidentes con los vehículos de transporte de mercancías</li> </ul> <p><u>Plan de mejora de la integración de la movilidad en políticas urbanísticas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Recomendaciones en aparcamientos</li> <li>&gt; Recomendaciones en transporte público</li> <li>&gt; Recomendaciones hacia las redes no motorizadas</li> <li>&gt; Recomendaciones para el vehículo eléctrico</li> </ul> <p><u>Plan de mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Conducción eficiente</li> <li>&gt; Gestión de flotas</li> </ul> <p><u>Plan de mejora de accesibilidad a grandes centros de actividad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Centros de trabajo</li> <li>&gt; Centros escolares</li> </ul> <p>Adicionalmente a todas estas actuaciones se propone la creación de una Oficina de Movilidad o un Centro de Información de Movilidad, a fin de coordinar los programas y actuaciones propuestas en el PMUS.</p> |
|---|

Tabla 36: Ficha resumen PMUS Huelva.

| <b>PMIS de Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría</b>  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan de Movilidad Interurbana Sostenible de Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría         |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   | 2014   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ingeniería y soluciones informáticas, S.L. (ISOIN)   |
| <b>Institución</b>   | Diputación provincial de Huelva y Ayuntamientos de Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría. |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>En primer lugar, el plan realiza un diagnóstico de la situación actual a nivel municipal y en lo relativo a las relaciones de carácter intermunicipal. Con ello, se establecen los principales problemas y carencias que presenta el conjunto, así como las oportunidades que brindan la estructura de asentamientos y su infraestructura asociada para establecer criterios de movilidad sostenible en los desplazamientos entre núcleos.</p> <p>El PMIS recoge en su documento de Plan de Actuaciones cada una de las propuestas planteadas para cada una de las áreas temáticas de estudio, incluyendo el coste y tiempo estimado para cada una de las actuaciones.</p> <p>El Plan de Actuaciones se estructura en cinco grandes bloques para los que se establece una serie de objetivos a alcanzar mediante la ejecución de las actuaciones, en los cuales indicamos las propuestas planteadas:</p> <p><u>Movilidad ciclista</u></p> <p>A nivel municipal se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Implantación de un carril bici perimetral en el núcleo urbano de Corrales (Aljaraque)</li> <li>&gt; Implantación de una conexión ciclista entre el Parque de Las Sordas y la pasarela hacia Bellavista (Aljaraque)</li> <li>&gt; Creación de una infraestructura ciclista perimetral en el casco urbano de Cartaya</li> <li>&gt; Creación de una conexión ciclista entre la zona de Malpica y El Rompido (Cartaya)</li> <li>&gt; Creación de un carril bici a lo largo de la zona norte del El Rompido (Cartaya)</li> <li>&gt; Impulso de la conexión proyectada entre Nuevo Portil y El Rompido (Cartaya)</li> <li>&gt; Creación de una infraestructura perimetral en el casco urbano de Gibraleón</li> <li>&gt; Creación de una conexión ciclista entre Gibraleón y el núcleo urbano de El Pintado</li> <li>&gt; Ampliación de la red ciclista urbana por la zona noreste de la ciudad (Punta Umbría)</li> <li>&gt; Conexión ciclista entre la playa de La Bota y la zona de los Enebrales (Punta Umbría)</li> <li>&gt; Conexión ciclista entre El Rincón y el Camino Verde Huelva – Punta Umbría</li> </ul> <p>A nivel intermunicipal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mejora de la Vía Verde Litoral en su primer tramo entre gibraleón y el paso inferior del ramal N-431 – A-49</li> </ul> |  |

|  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mejora de la Vía Verde Litoral en su segundo tramo entre el paso inferior del ramal N-431 – A-49 y la zona del arroyo del Lobo</li> <li>&gt; Mejora de la Vía Verde del Litoral en su tercer tramo entre la zona del arroyo del Lobo y el núcleo urbano de Cartaya</li> <li>&gt; Creación de una conexión interurbana no motorizada entre las localidades de Gibraleón y Corrales (Aljaraque)</li> <li>&gt; Creación de una conexión interurbana no motorizada entre las localidades de Cartaya y Aljaraque</li> <li>&gt; Creación de un sistema público de préstamo de bicicletas comarcal para los municipios de Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría</li> </ul> <p>Propuestas de actuación complementarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Señalización de prioridad de ciclistas en calles internas de los núcleos urbanos</li> <li>&gt; Implantación de aparcabicicletas en la red viaria de todos los núcleos urbanos estudiados</li> <li>&gt; Pavimentado del tramo de la Vía Verde comprendido entre Lepe y Cartaya</li> </ul> <p><u>Transporte Público</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Servicio directo entre Gibraleón y Cartaya</li> <li>&gt; Servicio directo entre Gibraleón y Aljaraque</li> <li>&gt; Servicio directo entre Gibraleón y Punta Umbría</li> <li>&gt; Dos servicios más entre Punta Umbría y Cartaya</li> <li>&gt; Coordinación entre el autobús urbano de Aljaraque con la línea Aljaraque – Huelva</li> <li>&gt; Creación de un carril bus en el puente del sifón</li> <li>&gt; Dar cobertura al Rincón mediante transporte público</li> <li>&gt; Creación de una flota de bicicletas del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva</li> <li>&gt; Mejora de las paradas de transporte público de toda la zona de estudio</li> <li>&gt; Indicación en las paradas de horarios, frecuencias, recorridos y puntos de intercambio modal</li> <li>&gt; Instalación de portabicicletas en los autobuses</li> </ul> <p><u>Gestión de la movilidad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Creación de una plataforma de coche compartido dirigida a los 4 municipios</li> <li>&gt; Creación de la Oficina de la Movilidad del Área Metropolitana de Huelva</li> <li>&gt; Elaboración de Planes de Transporte de Trabajadores en centros de trabajo</li> <li>&gt; Elaboración de Planes de Transporte en Centros de Enseñanza</li> </ul> <p><u>Renovación de la flota de vehículos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Renovación de flotas de vehículos</li> </ul> <p><u>Participación ciudadana</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Plan de Concienciación Ciudadana</li> </ul> |
|--|

Además de las propuestas se incorpora el Plan de Evaluación y Seguimiento del Plan y los indicadores de seguimiento específicos que se aplicarán al PMIS. Igualmente se adjunta un anexo sobre la implantación de un sistema de préstamo público de bicicletas.

Tabla 37: Ficha resumen PMIS Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría.

| <b>PMCI de Ayamonte, Isla Cristina y Lepe</b>  |  |
|--|--|
| <b>Título</b>  | Plan de Movilidad Ciclista Interurbana de los municipios de Ayamonte, Isla Cristina y Lepe       |
| <b>Formato</b>   | Pdf  |
| <b>Fecha</b>   |  |
| <b>Elaborado por</b>   | Ingeniería y soluciones informáticas, S.L. (ISOIN)   |
| <b>Institución</b>   | Diputación provincial de Huelva y Ayuntamientos de Aljaraque, Cartaya, Gibraleón y Punta Umbría. |
| <b>Contenido</b>   |  |
| <p>El Plan se redacta en el contexto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la provincia de Huelva, como una de las actuaciones propuestas por éste para impulsar los modos no motorizados en los desplazamientos entre estos tres municipios, a fin de orientar la movilidad a patrones más sostenibles.</p> <p>El plan recoge la situación actual en el momento de su redacción de los tres municipios a nivel interno y principalmente en lo relativo a sus relaciones intermunicipales, desde la óptica de la movilidad no motorizada, ya que la finalidad del plan radica en impulsar los desplazamientos en bicicleta.</p> <p>Los principales objetivos del plan son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Potenciar e Impulsar la movilidad ciclista en los desplazamientos entre los municipios de Ayamonte, Isla Cristina y Lepe.</li> <li>&gt; Fomentar los desplazamientos internos en bicicleta en cada uno de los tres municipios implicados a través de las conexiones entre los núcleos urbanos que conforman los términos municipales.</li> <li>&gt; Promover el turismo-ocio sostenible en la costa occidental de Huelva.</li> <li>&gt; Facilitar la bicicleta como alternativa al vehículo privado motorizado en los desplazamientos a nivel local, municipal y comarcal.</li> <li>&gt; Concienciar a la población sobre la necesidad de avanzar en una movilidad más sostenible frente al uso desmesurado del vehículo privado y todos sus problemas asociados.</li> </ul> <p>Para alcanzar dichos objetivos se plantean una serie de actuaciones reflejadas en el Plan de Actuación, donde se organizan las actuaciones a nivel municipal, intermunicipal y mediante actuaciones complementarias:</p> |  |

#### Actuaciones nivel municipal

##### *Ayamonte*

- > Conexión del carril bici de la calle Lope de Vega con la Vía Verde Litoral
- > Creación de una plataforma independiente sobre el carril bici señalizado existente en la calle Cádiz
- > Creación de una conexión ciclista entre el Estadio Municipal y la acera bici de Isla Canela
- > Creación de una conexión ciclista entre Coste Esuri y la acera bici de La Rodadera
- > Creación de una conexión ciclista entre las playas de Isla Canela y Punta del Moral (Isla del Moral)
- > Mejora de la acera bici existente en el núcleo urbano de Isla Canela

##### *Isla Cristina*

- > Cierre de la red ciclista urbana de Isla Cristina en su zona este
- > Ampliación de la red ciclista urbana de Isla Cristina
- > Creación de un enlace ciclista desde la Vía Verde hasta Isla Cristina
- > Creación de un enlace ciclista entre Isla Cristina e Islantilla
- > Creación de un enlace ciclista entre La Redondela y la zona de playas

##### *Lepe*

- > Conexión ciclista entre Lepe y La Antilla
- > Conexión ciclista entre Lepe y El Terrón
- > Conexión ciclista entre La Antilla y El Terrón
- > Mejora y ampliación del carril bici existente en los núcleos urbanos de La Antilla e Islantilla

#### Actuaciones nivel intermunicipal

##### *Vía Verde Litoral*

- > Mejora de la Vía Verde Litoral en su primer tramo comprendido entre Ayamonte y Pozo del Camino
- > Mejora de la Vía Verde Litoral en su segundo tramo comprendido entre Pozo del Camino y La Redondela
- > Mejora de la Vía Verde Litoral en su tercer tramo comprendido entre La Redondela y Lepe

##### *Barcotaxi*

- > Transporte de bicicletas en el Barcotaxi entre Punta del Moral e Isla Cristina

##### *Préstamo de bicicletas públicas*

- > Creación de un sistema público de préstamo de bicicletas comarcal para los municipios de Ayamonte, Isla Cristina y Lepe

#### Actuaciones complementarias

##### *Nivel municipal*

- > Señalización de prioridad de ciclistas en calles internas de los núcleos urbanos
- > Implantación de aparcabicicletas en la red viaria de todos los núcleos urbanos estudiados
- > Creación de un Plan de Participación Ciudadana enfocado al fomento de la movilidad ciclista en cada municipio

*Nivel intermunicipal*

- > Creación de la Oficina de la Movilidad Ciclista de la Costa Occidental de Huelva
- > Pavimentado del tramo de la Vía Verde comprendido entre Lepe y Cartaya

El plan también incluye una valoración presupuestaria de las actuaciones y una programación de las mismas, a fin de establecer un orden de prioridad de las mismas. Del mismo modo, mediante el Plan de Evaluación y Seguimiento se podrá estimar el grado de ejecución a través de los indicadores propuestos.

Tabla 38: Ficha resumen PMCI Ayamonte, Isla Cristina y Lepe.

| PMUS Almonte   |   |
|--|---|
| <b>Título</b>  | Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Almonte                                    |
| <b>Formato</b>   | Pdf   |
| <b>Fecha</b>   |   |
| <b>Elaborado por</b>   | Ingeniería y soluciones informáticas, S.L. (ISOIN)                                |
| <b>Institución</b>   | Diputación provincial de Huelva y Ayuntamientos de Ayamonte, Isla Cristina y Lepe |
| <b>Contenido</b>   |   |
| <p>El PMUS se redacta, al igual que otros planes, en el contexto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la provincia de Huelva, como una de las actuaciones propuestas por éste para impulsar los modos no motorizados en los desplazamientos entre estos tres municipios, a fin de orientar la movilidad a patrones más sostenibles.</p> <p>Las actuaciones propuestas recogidas en el Plan de Actuación se agrupan para cada uno de los núcleos de manera independientes, así como las actuaciones conjuntas que tienen carácter general para todo el término municipal.</p> <p><u>Núcleo de Almonte</u><br/><i>Red viaria</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Implantación de elementos de calmado del tráfico</li> <li>&gt; Mejora de la señalización interna de indicación de destino</li> <li>&gt; Cambio de sentido del primer tramo de la calle Santa Ana</li> <li>&gt; Regularización semafórica de la intersección de la gasolinera en la Carretera de El Rocío</li> <li>&gt; Creación de una glorieta en el acceso al Polígono Industrial por la A-474</li> </ul> <p><i>Aparcamientos</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Implantación de zona O.R.A. en toda la zona centro</li> <li>&gt; Creación de un gran parking subterráneo para residentes y rotación bajo la Plaza de la Feria</li> </ul> <p><i>Transporte público</i></p> |   |

- > Creación de un servicio urbano a través de microbús

*Movilidad ciclista*

- > Implantación de una acera bici a lo largo de toda la Carretera de El Rocío

*Transporte mercancías*

- > Vigilancia en las zonas de Carga y Descarga de mercancías, especialmente en la Carretera de El Rocío

*Planeamientos urbanísticos*

- > Planeamiento urbanístico con criterios de sostenibilidad en el transporte

Núcleo de la Aldea de El Rocío

*Red viaria*

- > Regularización semafórica en el giro a la izquierda de acceso por la calle Muñoz y Pavón
- > Pavimentado de la circunvalación interna de El Rocío
- > Plan global de Señalización interna de itinerarios en La Aldea de El Rocío

*Movilidad ciclista*

- > Implantación de una Vía no motorizada de conexión entre Almonte y la Aldea de El Rocío

Núcleo de Matalascañas

*Red viaria*

- > Reasfaltado de todas las calles Distribuidoras/Colectoras
- > Adecuación de todos los pasos de cebra sobreelevados a normativa vigente
- > Plan global de Señalización interna de itinerarios a los principales puntos atractores del núcleo costero
- > Regulación semafórica de la intersección de la Casa de la Cultura con la vía norte principal

*Aparcamientos*

- > Implantación de zona O.R.A. en zonas con carácter atractor durante el periodo estival

*Movilidad ciclista*

- > Implantación de una Vía no motorizada de conexión de El Rocío y Matalascañas
- > Prolongación de la red ciclista interna de Matalascañas

Actuaciones conjuntas

*Aparcamientos*

- > Implantación de aparcamientos para ciclomotores y motocicletas

*Transporte público*

- > Indicación en las paradas de horarios, frecuencias y recorridos
- > Instalación de portabicicletas en los autobuses

*Movilidad peatonal*

- > Campañas de información para el fomento del desplazamiento peatonal en Almonte
- > Metodología para el acondicionamiento de calles
- > Creación de Caminos Escolares
- > Zona 20 y Zona 30

*Movilidad ciclista*

- > Señalización de prioridad de circulación de ciclistas
- > Implantación de aparcabicis
- > Implantación de sistema de préstamo de bicicletas

*Transporte de mercancías*

- > Ordenanza de carga y descarga de mercancías
- > Reserva electrónica de plazas para carga y descarga
- > Fomento de la movilidad sostenible en áreas comerciales

*Gestión de la movilidad*

- > Oficina de la Movilidad del municipio de Almonte
- > Planes de Transporte de Trabajadores
- > Planes de Transporte en Centros de Estudios
- > Promoción de sistemas de coche compartido

*Renovación de flotas de vehículos*

- > Renovación de flotas de vehículos

*Participación ciudadana*

- > Plan de concienciación ciudadana

El plan también incluye una valoración presupuestaria de las actuaciones y una programación de las mismas, a fin de establecer un orden de prioridad de las mismas. Del mismo modo, mediante el Plan de Evaluación y Seguimiento se podrá estimar el grado de ejecución a través de los indicadores propuestos.

Al final del documento, a modo de anexos, se incluyen las especificaciones para la implantación de determinadas actuaciones, como las relativas al sistema de aparcamientos o el sistema de préstamo de bicicletas.

Tabla 39: Ficha resumen PMUS Almonte.



**UNIÓN EUROPEA**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DE LA COSTA DE HUELVA