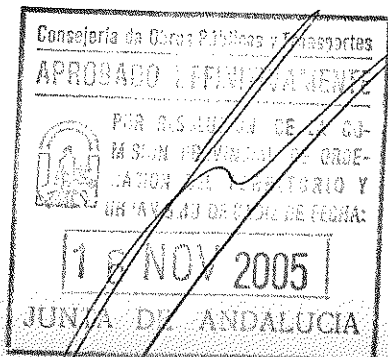
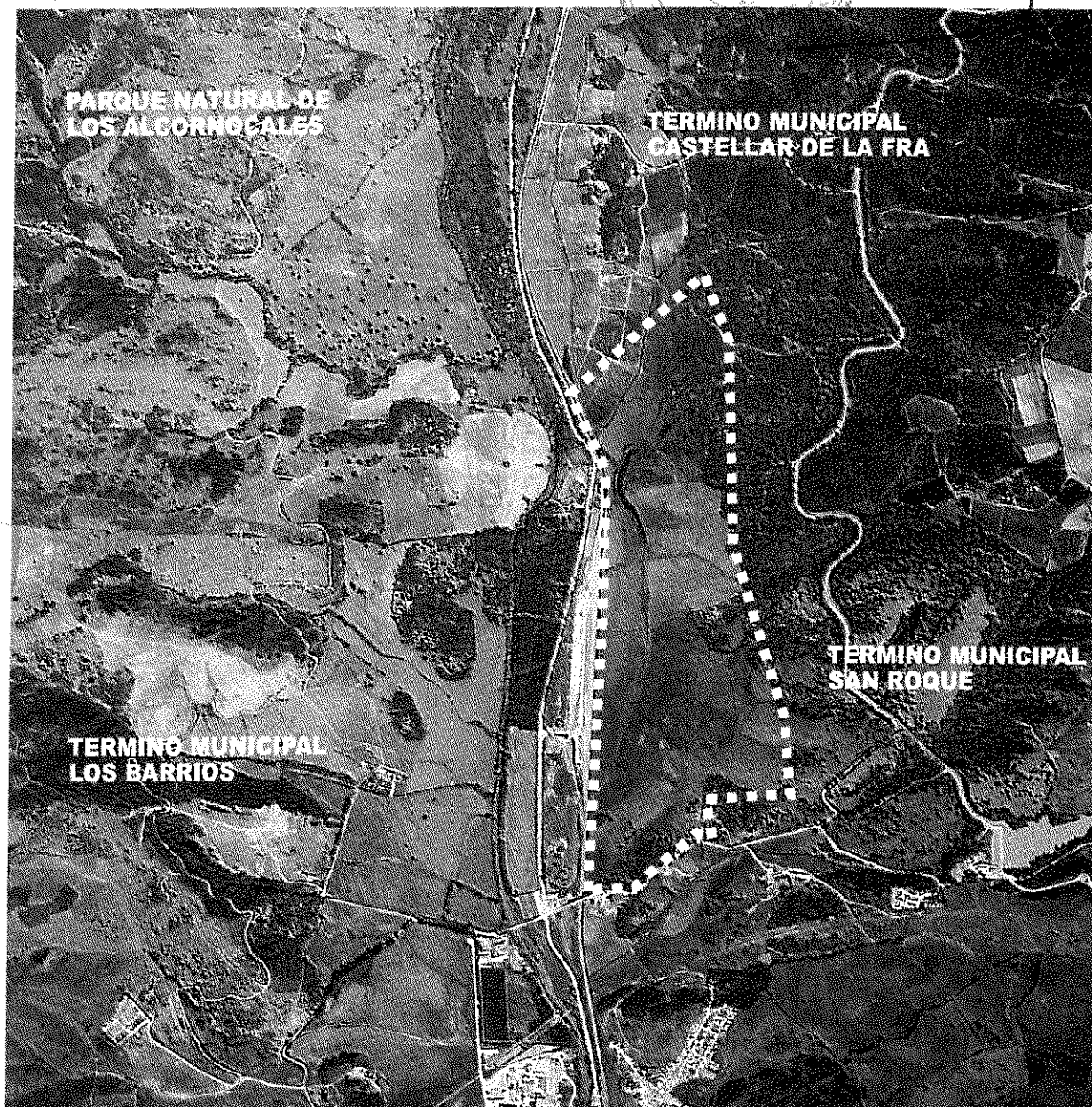
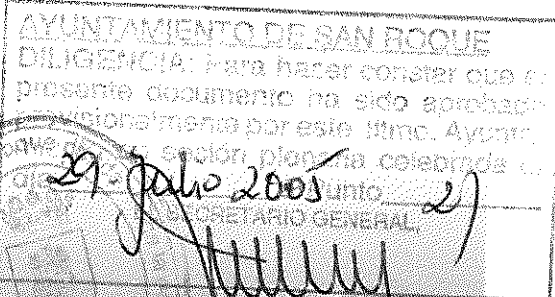




ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE
SAN ROQUE



DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA
MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CADIZ), PARA LA IMPLANTACION
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS)

ARQUITECTO
LUIS MODET VAUGHAN

JULIO 2005

MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CADIZ) PARA LA IMPLANTACION DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS.

“ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS”

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

PROMOTOR: ILUSTRE. AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE.

ARQUITECTO: D. LUIS MODET VAUGHAN.

EXPTE. Nº P0602

INDICE DE MEMORIA

1. ANTECEDENTES.

- 1.1. ANALISIS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.
- 1.2. PLANIFICACION TERRITORIAL.
- 1.3. PLANIFICACION SECTORIAL.

2. JUSTIFICACION DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA PRESENTE MODIFICACION.

3. ALCANCE Y CONTENIDO.

4. INFORMACION URBANISTICA.

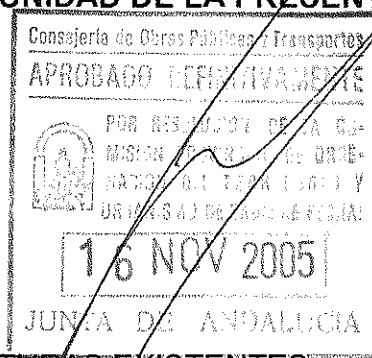
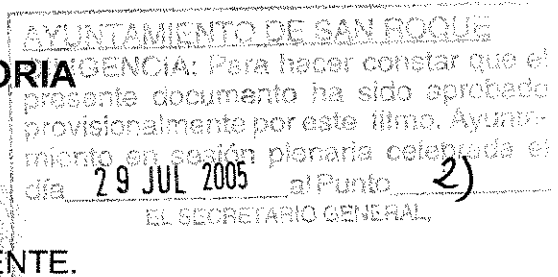
- 4.1. AMBITO TERRITORIAL.
- 4.2. TOPOGRAFIA.
- 4.3. VEGETACION.
- 4.4. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.
- 4.5. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.

5. CARACTERIZACION AMBIENTAL.

- 5.1. EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL.
- 5.2. CONCLUSIONES DE LOS ESTUDIOS DE LA CARACTERIZACION HIDRAULICA DE LA CUENCA VERTIENTE DEL RIO GUADARRANQUE EN EL ENTORNO DEL NUCLEO URBANO DE LA ESTACION DE SAN ROQUE.
- 5.3. CONCLUSIONES DE LA DECLARACIÓN PREVIA DE IMPACTO AMBIENTAL

6. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION.

- 6.1. OBJETIVOS.
- 6.2. CRITERIOS.



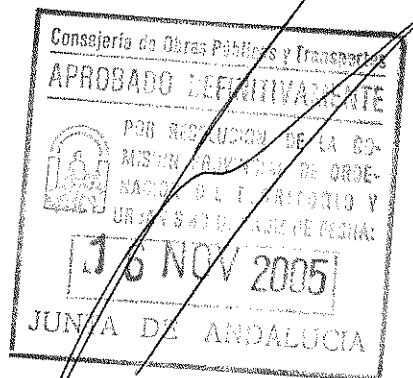
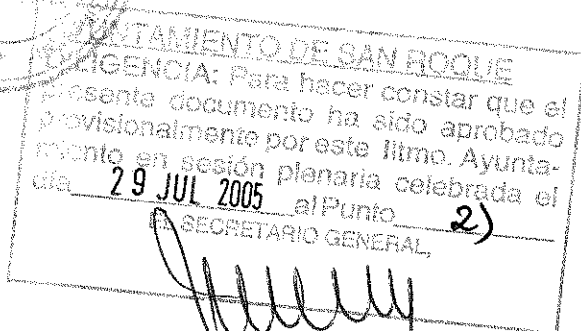
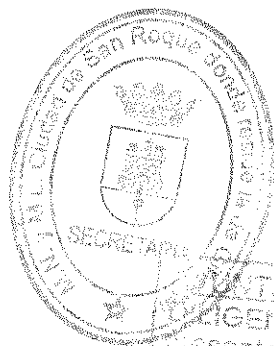
7. DESCRIPCION DE LA ORDENACION PROPUESTAS Y DETERMINACIONES URBANISTICAS.

- 7.1. LA INSTRUMENTACION URBANISTICA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA.
- 7.2. INSTRUMENTACION URBANISTICA PROPUESTA PARA LA INNOVACION CON CARACTER DE MODIFICACION PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE.

8. MODIFICACIONES EN LAS NORMAS URBANISTICAS.

- 8.1. MODIFICACION DEL TITULO II, CAPITULO 2 – CALIFICACION DEL SUELO.
- 8.2. MODIFICACION DE LAS FICHAS URBANISTICAS.

9. ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO Y PROGRAMACION.



MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CADIZ) PARA LA IMPLANTACION DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS.

“ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS”

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

PROMOTOR: ILUSTRE. AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE.

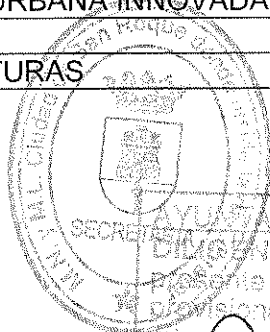
ARQUITECTO: D. LUIS MODET VAUGHAN.

EXPTE. Nº P0602

INDICE DE PLANOS



Nº	TITULO
I.1	SITUACIÓN EN EL AMBITO DEL MUNICIPIO
I.2	SITUACIÓN EN EL MARCO DE ASENTAMIENTO
I.3.1	ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS Y AMBITO DE LA MODIFICACIÓN
I.3.2	ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS TOPOGRAFÍA DETALLADA
I.4.1	CLASIFICACION DE SUELO SEGÚN P.G.O.U. VIGENTE
I.4.2	ESTRUCTURA URBANA SEGÚN P.GO.U. VIGENTE
I.5.1	ESQUEMA DIRECTOR DE USOS P.O.T. CAMPO DE GIBRALTAR (en tramitación)
I.5.2	ARTICULACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA AGLOMERACIÓN DE LA BAHIA P.O.T. BAHIA DE ALGECIRAS (en tramitación)
I.5.3	SÍNTESIS DE ORDENACIÓN DE LA BAHIA P.O.T. CAMPO DE GIBRALTAR (en tramitación)
I.6.1	Estudio Impacto Medioambiental. USOS DEL SUELO
I.6.2	Estudio Impacto Medioambiental. AREAS AMBIENTALES RELEVANTES
I.6.3	Estudio Impacto Medioambiental. UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS
I.6.4	Estudio Impacto Medioambiental. CAPACIDAD DE USO
I.7	INFRAESTRUCTURAS
I.8	ALTERNATIVAS DE TRAZADOS DE LA VARIANTE NORTE DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALGECIRAS PREVISTO EN DISTINTOS DOCUMENTOS DE ORDENACION
O.1	CLASIFICACION DE SUELO INNOVADA
O.2	ESTRUCTURA URBANA INNOVADA
O.3	ZONIFICACION.
O.4	INFRAESTRUCTURAS



AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE
DECLARACION: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado provisionalmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2)
EL SECRETARIO GENERAL,

MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CADIZ) PARA LA IMPLANTACION DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS.

"ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICA"

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

PROMOTOR: ILUSTRE. AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE.
ARQUITECTO: D. LUIS MODET VAUGHAN.
EXPTE. Nº P0602

MEMORIA

1. ANTECEDENTES.

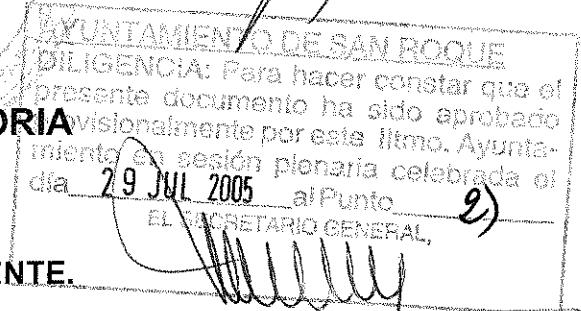
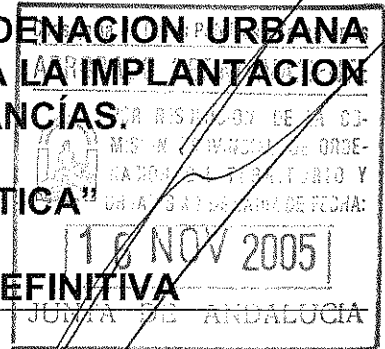
1.1. ANALISIS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.

El municipio de San Roque dispone, para la ordenación de su territorio, de un Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo, en sesión celebrada en noviembre de 1.987, publicado en el B.O.P. núm. 292 de 19 de diciembre de 1.987. Para la subsanación de las deficiencias señaladas en el acuerdo aprobatorio se redactó un Texto Refundido que fue aprobado el 18 de abril de 1.996.

El Plan General vigente clasifica los terrenos objeto de esta modificación como suelo no urbanizable NU-47 y NU-48 de protección general y común respectivamente.

Desde el punto de vista estructural no hay ningún elemento que tenga incidencia sobre el área objeto de actuación, dado que los elementos estructurales que establece el planeamiento vigente se limitan al reconocimiento y protección de los existentes, proponiendo como elementos constitutivos del sistema general de comunicaciones las carreteras N-340, A-369 y CA-5121 y la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, así como la estación de clasificación de mercancías.

Actualmente está en tramitación la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana, cuyo Avance de Ordenación fue aprobado el 2 de septiembre de 1.999 y sometido a información pública. En este documento la mayor parte de los terrenos objeto de modificación se clasifican como urbanizables, calificándolos como parque industrial. Del mismo modo se prevén dos elementos pertenecientes al sistema general de comunicaciones con incidencia sobre los mismos: la variante norte de la Aglomeración Urbana de la Bahía de Algeciras (conexión de la A-381 con N-340) y la variante de la A-369 que iniciándose en el término municipal de



Castellar de la frontera conecta con la N-340 en el enlace del KM.117. El primero transcurre por la zona más meridional de los terrenos y el segundo se determinará una vez se fije el trazado del primer tramo y su enlace con la variante norte de la aglomeración urbana de La Bahía.

El 11 de febrero de 2.005 se aprobó inicialmente el documento de Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística en el cual los terrenos objetos de la presente modificación se clasifican como suelo urbanizable sectorizado asignándole el uso global de "industria almacenaje" y una edificabilidad de 0,50 m²/m²s.

1.2. PLANIFICACION TERRITORIAL.

Por acuerdo del Consejo de Gobierno de 17 de mayo de 1.994 (BOJA nº98 de 30 de junio) se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Campo de Gibraltar.

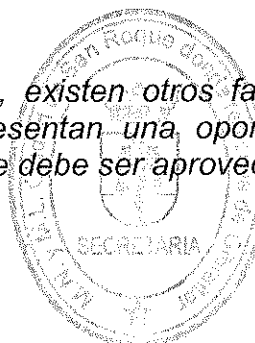
La Comisión de Redacción, creada en el Acuerdo del Consejo de Gobierno por el que se formula el Plan, e integrada por los siete municipios del ámbito y representantes de las Consejerías sectoriales, la Administración Central y Diputación Provincial, en su sesión de 27 de mayo de 1.999 informa favorablemente la Memoria y Planos de Ordenación con los ajustes recogidos en la propuesta de Resolución presentada a la Comisión, resultado de las sugerencias al documento aportados en el proceso de participación institucional llevado a cabo sobre el mismo.

Entre las determinaciones contenidas en el documento referenciado figuran como primer objetivo relativo a los determinantes básicos de la ordenación el aprovechar la potencialidad geoestratégica de la comarca para la implantación de un **centro de transporte y comercio internacional del sur de Europa y del oeste Mediterráneo**, en base a las consideraciones siguientes:

La comarca del Campo de Gibraltar posee unas características diferenciales y unas potencialidades específicas en las que debe apoyarse para dotarse de un proyecto de futuro que oriente la actuación y el desarrollo de la misma.

Su enunciada posición estratégica a escala internacional, la presencia de factores productivos especializados, ligados principalmente al sistema portuario y la existencia de un importante flujo de transporte a través de su entorno cercano y un mercado internacional con agentes experimentados, son potencialidades que ya están presentes en la comarca.

Pero además, existen otros factores en el marco internacional, que también representan una oportunidad de futuro para el Campo de Gibraltar y que debe ser aprovechada.



Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado provisionalmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2)

EL SECRETARIO GENERAL,

Así, el peso comercial de la Unión Europea, el aumento de la globalidad de la economía internacional y los cambios que se observan en las relaciones comerciales internacionales y en la logística mundial, pueden representar una oportunidad para captar importantes flujos comerciales internacionales y favorecer la potenciación de la zona como centro logístico de transporte intermodal.

Por otra parte, el necesario y previsible desarrollo del norte de Africa y la búsqueda de un mayor equilibrio territorial en Europa y en el Mediterráneo, disminuyendo la amenaza de aumento de sus zonas periféricas, pueden coadyuvar a reforzar las relaciones comerciales en la zona y potenciar el puente Africa-Europa.

En este contexto interno y externo, la comarca debe aprovechar sus ventajas competitivas para dar un salto cualitativo en su nivel de desarrollo, configurándose en el futuro como el CENTRO DE TRANSPORTES Y COMERCIO INTERNACIONAL DELSUR DE EUROPA, Y DEL OESTE MEDITERRÁNEO, debiendo superarse para ello situaciones problemáticas, como la alta perifericidad, agravada por las deficientes conexiones exteriores, que para ello puede representar su carácter de región fronteriza y las posibilidades de colaboración con la colonia británica y con Marruecos.

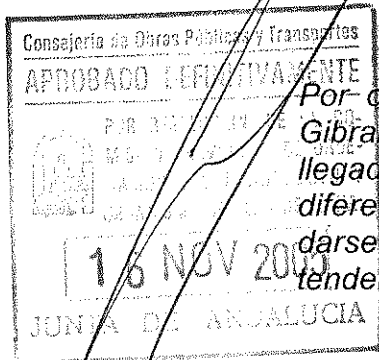
Del mismo modo en los objetivos globales respecto de la base económica se indica lo siguiente:

La economía comarcal gira en torno a las actividades industriales y portuarias existiendo una fuerte dependencia, directa e indirecta, de la población respecto a éstas. Son por tanto dichas actividades las que más empleo proporcionan en la comarca, con aproximadamente el 35% de la población ocupada total.

La industrialización, iniciada a mediados de los sesenta, abrió un período durante el cual se ha modificado intensamente la estructura sectorial de la economía del Campo de Gibraltar. La regresión de las actividades tradicionales, el notable crecimiento de la industria hasta la segunda mitad de los setenta y, desde esas fechas, el inicio de un nuevo proceso de terciarización, aún no finalizado, son los principales aspectos del cambio y que tienen claras repercusiones territoriales.

Ahora bien, la desconexión entre las grandes industrias y los recursos de la zona supone su caracterización como industrias-enclaves dependientes del transporte marítimo, cerrándose a partir de 1.981 el ciclo expansivo del empleo industrial sucediendo un período de estancamiento en la generación de puestos de trabajo así como en la demanda de suelo industrial.

El presente documento por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2) EL SECRETARIO GENERAL,



Por otro lado, la presencia de grandes industrias en el Campo de Gibraltar es en sí misma una fuerte potencialidad. Aunque no ha llegado a consolidarse un tejido industrial, en el que se integren las diferentes ramas y actividades entre sí y con el exterior, empiezan a darse las circunstancias necesarias para inducir la ruptura de dicha tendencia.

El Puerto Bahía Algeciras destaca en el sistema portuario regional y nacional en las siguientes funciones: petróleo y derivados, contenedores en régimen de trasbordo internacional, binomio pasajeros-automóviles y, en menor medida, pesca. Sin embargo, al no existir una buena integración con el tejido productivo comarcal ni con los otros centros económicos regionales el tipo de actividad predominante es la logística portuaria y el tránsito de contenedores. El déficit de infraestructuras territoriales de alta capacidad, viarias y ferroviarias, ha conducido a la desconexión con el interior, impidiendo el desarrollo de un verdadero "hinterland".

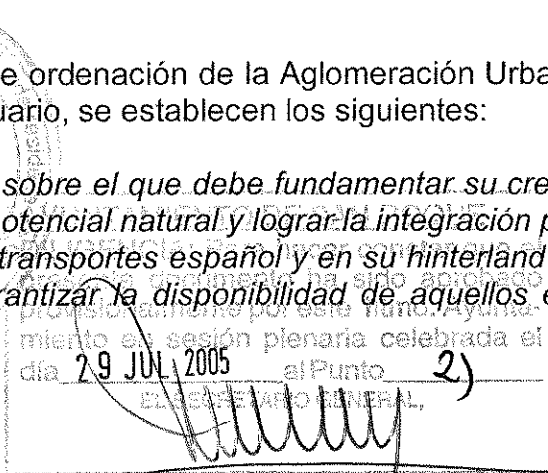
En ese sentido, el puerto ha alcanzado una dimensión a partir de la cual se ha convertido en un pilar del crecimiento endógeno y en un factor positivo de la modificación de las deficiencias, con repercusiones sobre la economía global de la zona. La destacada función comercial de la Unión Europea y los cambios en las relaciones internacionales y en la logística mundial son factores positivos para la captación de los flujos comerciales internacionales que favorezcan la potenciación del sistema portuario como centro logístico de transporte intermodal.

Ahora bien, las limitaciones de las posibilidades de crecimiento marítimo plantea la necesidad de suelo donde localizar las nuevas funciones portuarias. Esto contempla, precisamente, la consecución de una mayor articulación del tejido productivo apoyado en industrias o servicios auxiliares, la generación de un verdadero "hinterland" y la consolidación como centro de transporte y distribución de mercancías.

La misión de transformar el Campo de Gibraltar en un centro de transporte y comercio internacional, debe ser impulsada y a la vez aprovechada por todos sus sectores productivos presentes y futuros. El reto principal consiste tanto en generar actividades productivas en torno a este proyecto como integrar las actividades tradicionales ya existentes en el mismo.

Entre los objetivos y criterios de ordenación de la Aglomeración Urbana de la Bahía referidos al espacio portuario, se establecen los siguientes:

El modelo de desarrollo sobre el que debe fundamentar su crecimiento es el de aprovechar su potencial natural y lograr la integración plena del puerto en el sistema de transportes español y en su hinterland regional y para ello se debe garantizar la disponibilidad de aquellos espacios



interiores que presentan las mejores aptitudes y potencial de utilización para actividades asociadas al transporte marítimo que suplan la posible escasez de terrenos situados cerca de las terminales marítimas.

Para la concreción de los objetivos y criterios enunciados en las propuestas de ordenación relativas al uso portuario, industrial y terciario, se plantea la creación de un gran área industrial y de actividades vinculadas al transporte en el entorno del río

Guadarranque, señalando como actuación prioritaria la implantación de una Zona de Actividades Logísticas (Z.A.L.).

Los objetivos básicos de la Z.A.L. serían:

- Crear un nuevo polo logístico de 1º orden a escala nacional e internacional, con las características de Centro Multimodal de ámbito internacional y centro de distribución del Sur de Europa de determinados tipos de tráfico.
- Contribuir a la estructuración logística de Andalucía.
- Servir como elemento de conexión entre la instalación portuaria y la comarca.
- Constituirse en elemento de competitividad diferencial de la instalación portuaria y la comarca.
- Generar los efectos positivos a nivel local y regional ligados a este tipo de actuaciones: generación de empleo, atracción inversión, mejora del atractivo de la región, etc.

En los planos de información números I.5.1., I.5.2. e I.5.3. se reflejan las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio en tramitación.

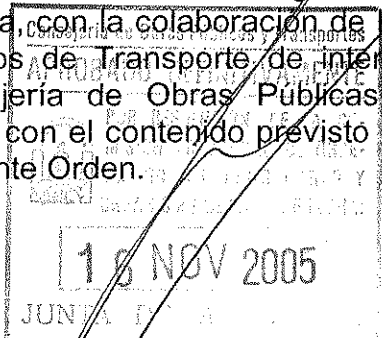
1.3. PLANIFICACION SECTORIAL.

La Ley 5/2.001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía establece, en su artículo 12, que el procedimiento para la promoción y el establecimiento de los Centros de Transportes de Mercancías de interés autonómico se iniciará, con carácter exclusivo, por la Consejería competente en materia de transportes, a cuyo objeto deberá elaborar un Plan Funcional del Centro con los contenidos mínimos indicados en el mencionado artículo.

Por su parte, el artículo 22 de la indicada Ley establece que la dirección y gestión de los Centros de Transportes de Mercancías de Interés autonómico corresponden a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que las desarrollará mediante la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Asimismo, la Disposición Adicional 1ª tras declarar como Centro de Transportes de Mercancías de interés autonómico, el Centro del Campo de Gibraltar una vez se constituya su entidad de promoción y gestión, establece

el mandato de que, en el plazo de 6 meses, a partir de la entrada en vigor de la Ley, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, con la colaboración de las Entidades que rigen y/o promueven los Centros de Transporte de interés autonómico, deberá presentar ante la Consejería de Obras Públicas y Transportes, los planes funcionales respectivos, con el contenido previsto en el Art. 12 de dicha Ley para su aprobación mediante Orden.

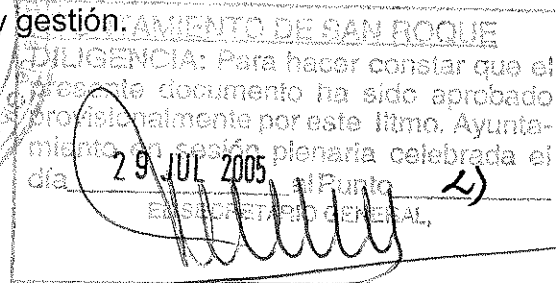
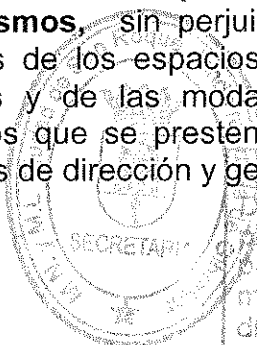


Por otra parte, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1.997/2.007, prevé, en su punto 6.2.2., la implantación en el Campo de Gibraltar de una Zona de Actividades Logísticas como una infraestructura logística de primer orden, a escala nacional e internacional, apoyada en las excelentes condiciones de su puerto y con las características de centro multimodal, capaz de acoger un amplio abanico de funciones logísticas estratégicas y servir como elemento de conexión entre las instalaciones portuarias y la comarca.

Para dar cumplimiento a lo previsto en la mencionada Ley, la Consejería de Obras Públicas y Transportes mediante orden de 3 de diciembre de 2.001, ha ordenado la formulación del Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de interés autonómico "Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar".

Las características básicas de los centros de transportes según la Ley 5/2.001 del 4 de junio son:

- **Integran una zona dotacional**, destinada a la prestación del servicio público al transporte de mercancías (servicios a las empresas y empleados del sector del transporte), y otras **zona integrada por espacios de titularidad pública o privada**, destinada al establecimiento y desarrollo por las empresas del sector del transporte de sus propias actividades e instalaciones.
- Se implantarán en **recintos preferentemente acotados**. A fin de dar adecuada respuesta a las demandas planteadas por el transporte de mercancías en el área territorial a la que sirven, los centros de transporte de mercancías podrán estar integrados por más de un recinto distribuidos en dicha área.
- **La dirección y gestión de los centros de transporte de mercancías corresponderá a la Administración o ente titular de los mismos**, sin perjuicio de las facultades dominicales de los titulares de los espacios de titularidad privada integrados en los mismos y de las modalidades de participación privada en los servicios que se presten en ellos, así como, en su caso, en sus órganos de dirección y gestión.



2. JUSTIFICACION DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA PRESENTE MODIFICACION.

El objeto del presente documento de Innovación del Plan General de Ordenación Urbana de San Roque, con el carácter de Modificación Puntual, es alterar la clasificación de un suelo actualmente No Urbanizable, incluyéndolo en la propuesta de Suelo Urbanizable en el marco del Plan General vigente, con destino a la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías (Zona de Actividades Logísticas "Z.A.L.") de promoción pública, a desarrollar bajo la dirección de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (E.P.P.A.).

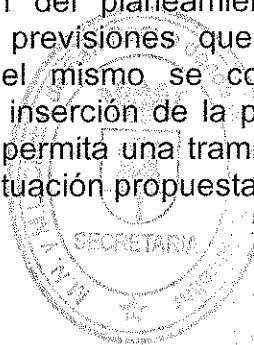
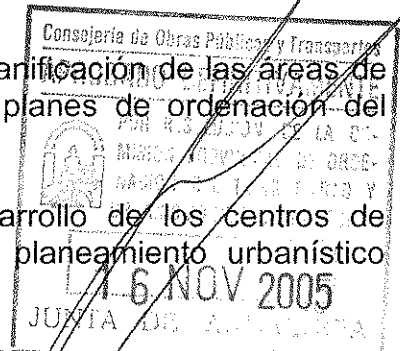
La Ley 5/2.001 del 4 de junio, establece que la planificación de las áreas de transporte de mercancías se contendrán en los planes de ordenación del territorio y en los planes sectoriales de transporte.

La calificación del suelo necesario para el desarrollo de los centros de transporte de mercancías se establecerá en el planeamiento urbanístico general mediante su previsión específica.

En el apartado anterior se ha puesto de manifiesto que en el Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Campo de Gibraltar, en su fase de tramitación actual, se contempla como actuación prioritaria la implantación de una Zona de Actividades Logísticas en el área central de la aglomeración urbana de la Bahía de Algeciras. Del mismo modo, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1.997/2.007, prevé, la implantación en el Campo de Gibraltar de una Zona de Actividades Logísticas como una infraestructura logística de primer orden, a escala nacional e internacional, apoyada en las excelentes condiciones de su puerto y con las características de centro multimodal, capaz de acoger un amplio abanico de funciones logísticas estratégicas y servir como elemento de conexión entre las instalaciones portuarias y la comarca.

La Administración competente en materia de planificación del transporte, tras la realización de diversos estudios sectoriales, ha acordado la formulación del Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de interés autonómico "Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar", mediante orden de 3 de diciembre de 2.001.

La necesaria coordinación e integración entre la planificación sectorial y la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico, aconsejan, en el marco de la revisión del planeamiento general del municipio de San Roque, adelantar las previsiones que en el Avance y el documento aprobado inicialmente del mismo se contemplan mediante una modificación que, garantizando la inserción de la propuesta en la estructura general y orgánica del municipio, permita una tramitación más ágil para el impulso y plazos que demanda la actuación propuesta.



ILICENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado provisionalmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005, en el Punto 2) EL SECRETARIO GENERAL,

3. ALCANCE Y CONTENIDO.

El artículo 36 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre establece el régimen de la innovación de la ordenación establecida por los instrumentos de planeamiento. Dicha innovación se podrá llevar a cabo mediante su revisión o modificación.

Cualquier innovación de los instrumentos de planeamiento deberá ser establecida por la misma clase de instrumento, observando iguales determinaciones y procedimiento regulados para su aprobación publicidad y publicación, teniendo idénticos efectos.

Los instrumentos de planeamiento previsto para innovar la ordenación establecida son los dos ya mencionados, es decir, "revisión" o "modificación".

En los artículos 37 y 38 se regulan los conceptos y procedencia de cada uno de ellos, estableciendo lo siguiente:

Revisión:

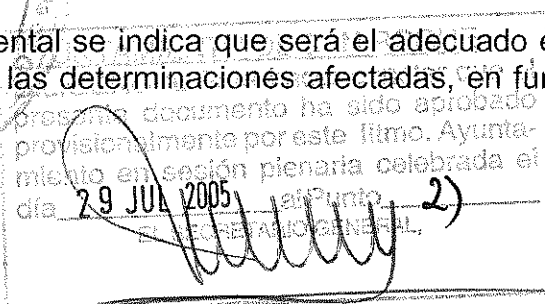
1. Se entiende por revisión de los instrumentos de planeamiento la alteración integral de la ordenación establecida por los mismos, y en todo caso la alteración sustancial de la ordenación estructural de los Planes Generales de Ordenación Urbanística.
2. La revisión puede ser parcial cuando justificadamente se circunscribe a una parte, bien del territorio ordenado por el instrumento de planeamiento objeto de la misma, bien de sus determinaciones que formen un conjunto homogéneo, o ambas a la vez.

Modificación:

1. Toda alteración de la ordenación establecida por los instrumentos de planeamiento no contemplada en el artículo anterior se entenderá como modificación.

La modificación planteada tiene un doble alcance, proponiendo un cambio en la clasificación del suelo no urbanizable que afecta los suelos adquiridos por la Administración para la implantación del Centro de Transportes de Mercancías que se clasifican como suelo urbanizable sectorizado, constituyendo un único sector con una extensión superficial de 119,90 Has. y asignándole el uso global de centro de transporte y la introducción de un nuevo elemento del sistema viario para su integración en la ordenación estructural mejorando su capacidad y funcionalidad, sin desvirtuar las opciones básicas de la ordenación originaria.

En cuanto al contenido documental se indica que será el adecuado e idóneo para el completo desarrollo de las determinaciones afectadas, en función de su naturaleza y alcance.



4. INFORMACION URBANISTICA.

4.1. AMBITO TERRITORIAL.

Los terrenos objeto de la presente modificación del Plan General se encuentran ubicados en el extremo noroccidental del término municipal de San Roque, abarcando una superficie total de 119,90 Has. reflejada en los planos de información números I.2. e I.3.

Sus límites están constituidos por los siguientes linderos:

- Al norte: por el límite del término municipal, en una longitud de 710 metros.
- Al oeste: por la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, en una longitud de 1.930 metros.
- Al sur: por la cañada Real de Manilva a Los Barrios, en una longitud de 900 metros según deslinde provisional.
- Al este: por terrenos de titularidad privado, con una longitud de 2.030 metros.

4.2. TOPOGRAFIA.

Dentro del conjunto de los terrenos cabe distinguir dos zonas: la vega en el entorno del arroyo Dulce, cuyas alturas varían entre los 4,5 metros, en la zona más próxima a la red ferroviaria, y los 10,00 metros con pendientes que oscilan entre el 1% y 2%; y la zona de colinas que ocupan la mitad más oriental y la zona meridional, cuyas alturas máxima alcanzan la cota 43 y pendientes medias entre el 8% y 10%.

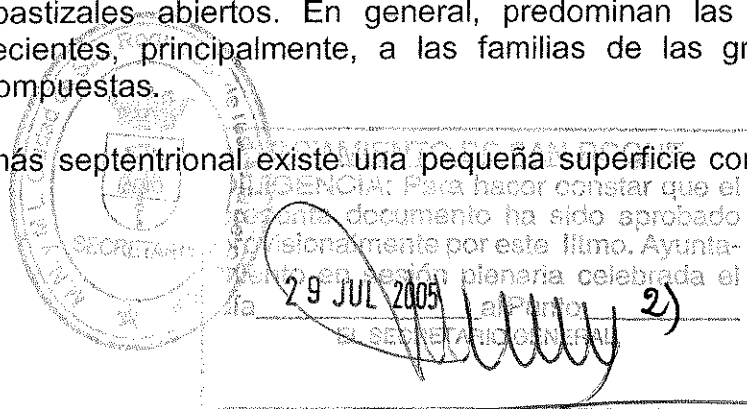
En el gráfico de la página siguiente se señalan las dos zonas cuyas extensiones superficiales son respectivamente de 59,26 Has. y 60,64 Has.

Los terrenos están atravesados en sentido norte-sur por el arroyo Dulce que presenta cierta degradación al estar canalizado en la mitad sur de la vega, pero que conserva un meandro, más al norte, que retiene aguas alrededor del cual existe vegetación de interés. El Arroyo Dulce no forma parte del Dominio Público Hidráulico, según informe de la Confederación Hidrográfica del Sur.

4.3. VEGETACION.

Los pastizales ocupan la mayor extensión del suelo objeto de intervención donde domina el estrato herbáceo con variaciones que van desde muy densos hasta pastizales abiertos. En general, predominan las especies terófitas pertenecientes, principalmente, a las familias de las gramíneas, leguminosas y compuestas.

En el extremo más septentrional existe una pequeña superficie con cultivos cítricos.



Junto a los linderos oriental y meridional se localizan algunas áreas de bosque claro adehesado con pastizal donde predomina la serie del acebuchal junto con matorral donde se identifican lentiscales, coscojares o palmitares.

Por último cabe reseñar la vegetación junto al remanso del arroyo Dulce compuesta por fresnos, álamos y olmos.

En la fotografía de la página siguiente se observa el estado actual de los terrenos y las zonas que ocupa la vegetación antes mencionada.

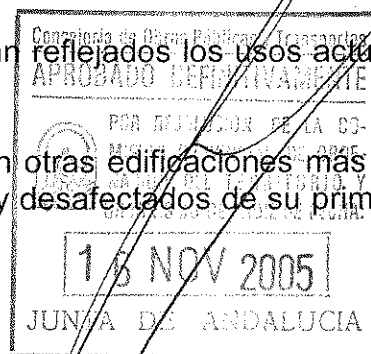
4.4. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

4.4.1. Usos y edificaciones.

Los terrenos sobre los que se plantea la modificación se destinan en la actualidad a actividades económicas primarias y en concreto las agrícolas en la vega con regadío y secano y la ganadería extensiva.

En el plano de información número I.6.1. quedan reflejados los usos actuales del suelo.

Dentro del ámbito de la modificación no existen otras edificaciones más que unos antiguos fortines militares hoy en desuso y desafectados de su primitiva actividad.



4.4.2. Infraestructuras.

Las infraestructuras más significativas con incidencia en los terrenos reflejados en el plano de información número I.7., o su entorno inmediato son los siguientes:

a) Red viaria.

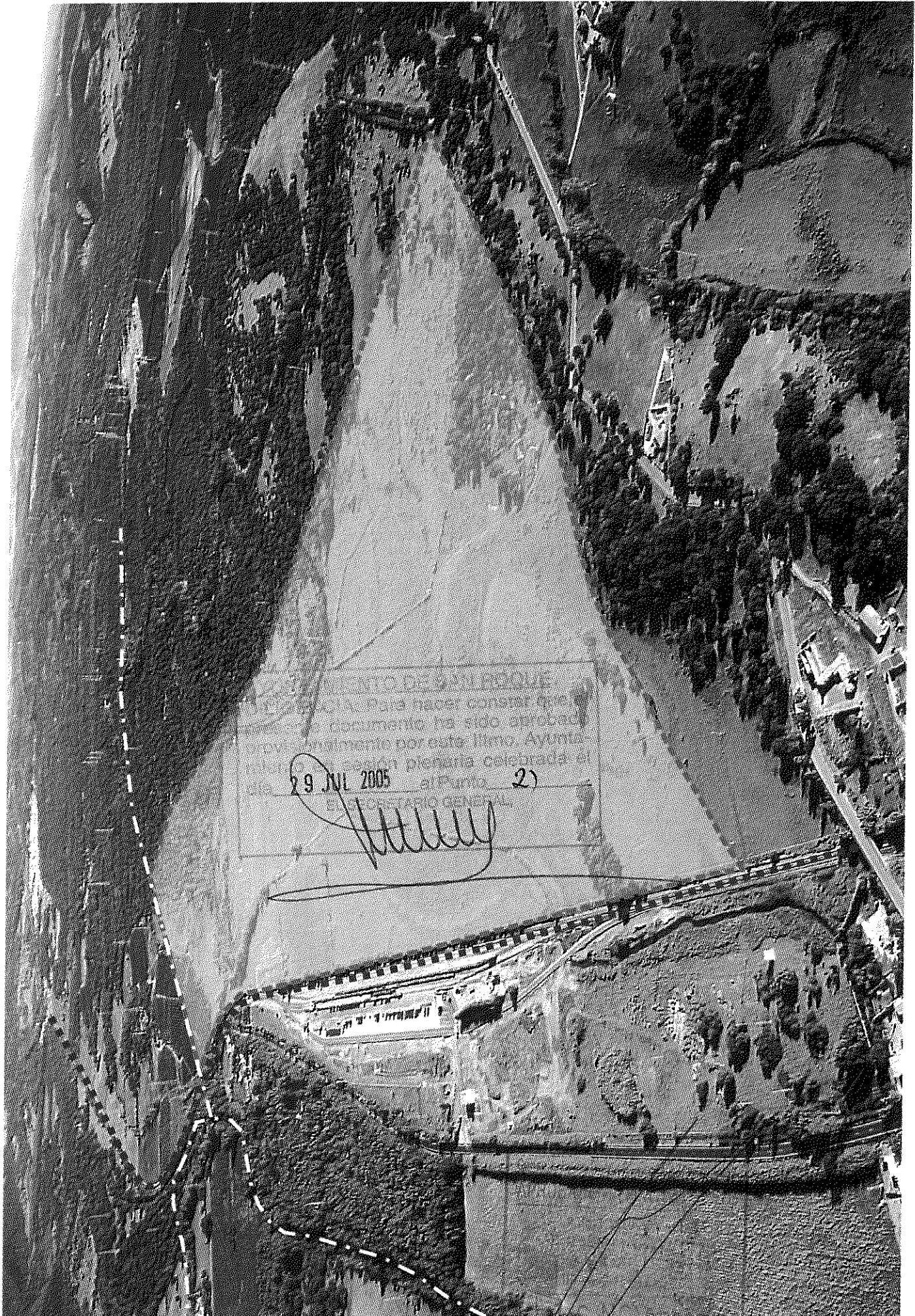
Los terrenos se apoyan por su lindero sur en la carretera provincial CA-5121 desde la cual puede accederse a los mismos. Esta carretera ocupa parte de la cañada real Manilva-Los Barrios, cuyo expediente de deslinde se encuentra aprobado provisionalmente.

Al oeste de los terrenos y separada de los mismos por la estación de clasificación de RENFE, transcurre la carretera autonómica A-369, desde la cual y por el extremo norte de los terrenos tiene acceso a través de un paso a nivel sobre el ferrocarril.

b) Red ferroviaria.

A lo largo de todo el lindero oeste de los terrenos transcurre la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla.

A large, stylized handwritten signature in black ink, located at the bottom right of the page.



AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE
Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado en sesión plenaria celebrada el 29 JUL 2005 en el Punto 2)
[Signature]

17/0 NOV 2005
JUNTA DE ANDALUCIA

c) Abastecimiento de agua.

Próximas al área de actuación ~~existen diversas redes~~ de abastecimiento de agua en alta, cuya titularidad corresponde a la Confederación Hidrográfica del Sur, que suministran agua bruta desde el embalse de Guadarranque a la estación depuradora del "cañuelo" y las redes que enlazan ésta con la antigua depuradora junto al embalse de Miraflores.

Al este de los terrenos transcurre un canal abierto que conecta los embalses de Guadarranque y Miraflores.

d) Energía eléctrica.

La zona central de los terrenos está atravesada en sentido este-oeste por dos líneas eléctricas áreas de transporte. Una de ellas de 66 KV. Conecta la subestación Pinar del Rey con la subestación Estrecho en el municipio de Algeciras y la otra con origen en la Central Térmica de Puente Mayorga alimenta la subestación "Cartuja" en el municipio de Sevilla.

4.5. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.

El ámbito de la modificación afecta a dos fincas: una de ellas, de titularidad privada, situada al norte de los terrenos lindando con el término municipal de Castellar con superficie de 4,64 Has.; y la otra de titularidad pública con superficie total de 124,63 Has. de las cuales se encuentran incluidas dentro del ámbito de la modificación 115,26 Has., con distintos porcentajes de participación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y Empresa Pública de Suelo de Andalucía.

Por otra parte, el trazado del sistema general viario que conecta la carretera CA-5121 con la N-340, afecta a diversos propietarios, al igual que la ampliación de la CA-5121.



5. CARACTERIZACION AMBIENTAL.

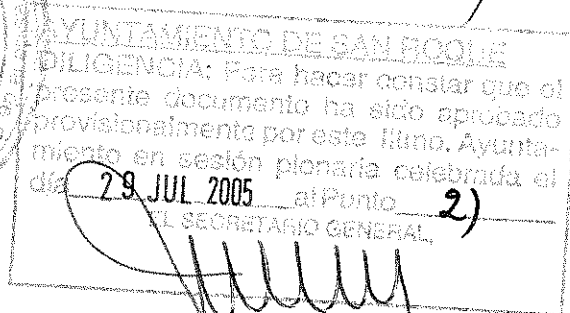
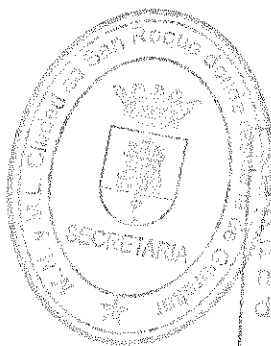
5.1. EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL.

La modificación propuesta debe someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/1994 de 18 de mayo de Protección Ambiental, así como el Reglamento que la desarrolla, al suponer modificación en la clasificación del suelo no urbanizable, que pasa a clasificarse como suelo urbanizable sectorizado, y por tanto quedar incluido dentro de las incidencias previstas en el artículo 2.1.

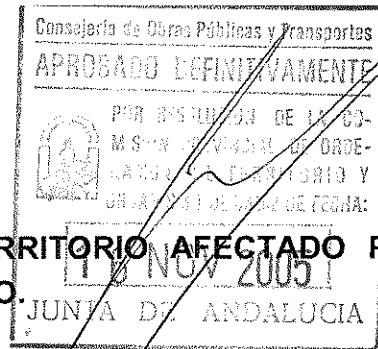
Por ello, conjuntamente con el presente instrumento de planeamiento, se presenta el Estudio de Impacto Ambiental del territorio afectado para someter la actuación al proceso de evaluación ambiental.

No obstante, se incluye en este capítulo el "análisis" y estudio ambiental del territorio afectado y en los planos de información I.6.1. a I.6.4. se refleja la información gráfica relativa a:

- Usos del suelo.
- Afecciones territoriales.
- Areas ambientales relevantes.
- Unidades ambientales homogéneas.
- Capacidad de uso.



ANÁLISIS Y ESTUDIO AMBIENTAL DEL TERRITORIO AFECTADO POR LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLANEAMIENTO.

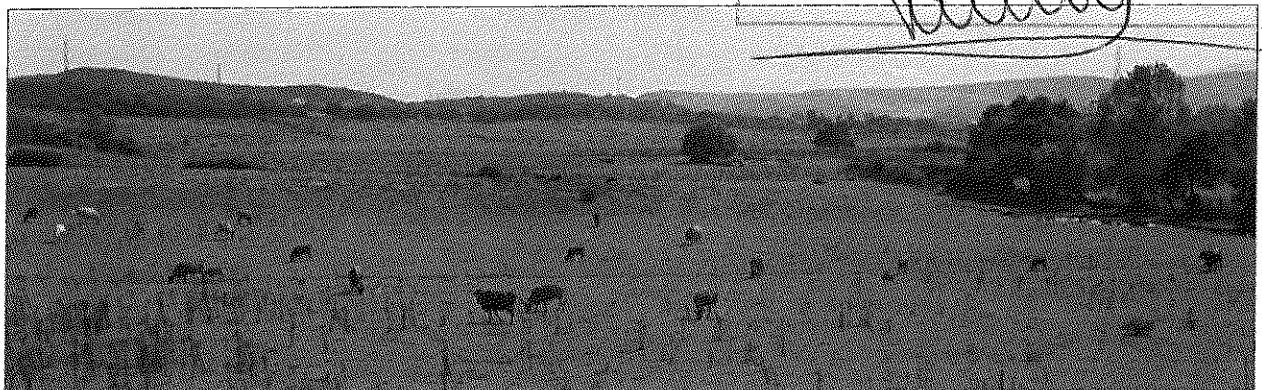


a.) DESCRIPCIÓN ESQUEMÁTICA DE LAS UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS DEL TERRITORIO Y ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DE USO DE DICHAS UNIDADES.

El análisis ambiental del territorio afectado por la implantación de la Zona de actividades Logísticas (ZAL) del Puerto Bahía de Algeciras se fundamenta en un método iterativo en el que los aspectos físico-ambientales del territorio, que nos permiten delimitar las Unidades de Paisaje, y a una escala de mayor detalle las Unidades Ambientales Homogéneas, conducen a la valoración de la adecuación ambiental de las propuestas concretas de intervención sobre el territorio. El ámbito de estudio se caracteriza por la gran variedad de usos que presenta, integrándose en un mismo área usos como el agrícola (secano y regadío, siendo este último bastante extenso dada la cercanía de un importante recurso hídrico), usos que vienen caracterizados por una profunda antropización del terreno (industrial, residencial) y zonas con una importante calidad ambiental, como son el cauce y ribera del Río Guadarranque, su vega y las lomas y cerros que lo flanquean.

En los siguientes apartados, se va a proceder primeramente a delimitar las Unidades de Paisaje y, dentro de estas, las Unidades Ambientales Homogéneas identificadas en el ámbito de estudio, luego se describen y caracterizan estas últimas de manera sintética mediante fichas individuales y, por último, se determina su capacidad global de uso clasificándose las distintas Unidades Ambientales Homogéneas en función de su Calidad Ambiental y de la Fragilidad del Medio, es decir, de su Capacidad de Uso. La consideración, en el apartado siguiente de valoración de impactos de los Riesgos y Limitaciones presentes determinará la Capacidad de Acogida diferencial del territorio. Las Unidades de Paisaje (UP) presentes en la zona que nos atañe, son las siguientes:

Unidad de Paisaje 1- VEGA DEL RÍO GUADARRANQUE.



Esta unidad de paisaje se caracteriza por la presencia de un flujo hídrico como factor determinante de cara a su delimitación. El importante caudal natural de este río, así como su sistema de drenaje (superficial y subterráneo) posibilitan la conformación de una unidad paisajística de alta calidad visual donde se integran elementos de vegetación importante y bien desarrollada en su ribera (destacando la frondosa aliseda) y factores antrópicos que dinamizan el paisaje (cultivos de regadío).

Nos encontramos pues frente a un sistema fluvial poco energético, dada la localización en el curso bajo del río, donde existe un predominio de los procesos de sedimentación. Este factor provoca un balance morfoedáfico muy positivo que viene caracterizado por la formación de fluvisoles calcáreos (saturados en base con carbonato cálcico libre), muy aptos para el cultivo de regadío en vegas.

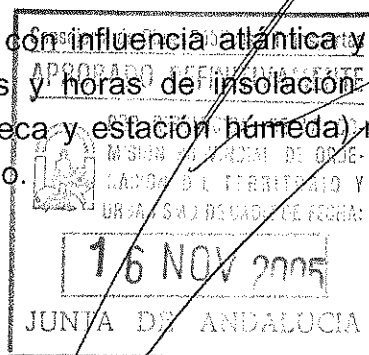
Se trata pues de suelos desarrollados sobre materiales típicamente aluviales, constituidos por arenas, conglomerados, arcillas y limos, poco o nada consolidados, que tienen su origen en la Era Cuaternaria y representativos de una morfogénesis fluvio-coluvial. Son suelos profundos, poco diferenciados y con un contenido medio bajo de materia orgánica.

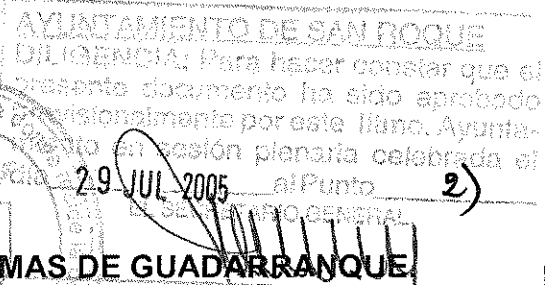
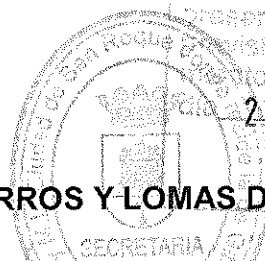
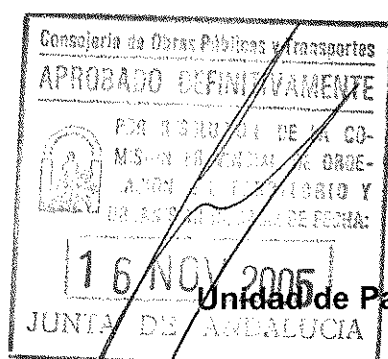
El relieve que se observa destaca por su suavidad, como corresponde a las llanuras aluviales.

Siendo la distribución de lluvias irregular en la zona, donde los mayores registros pluviométricos se registran los meses de invierno y el resto en primavera y otoño, la existencia de lluvias torrenciales en invierno provoca movimientos de tierra que modifican notoriamente el paisaje. En este sentido se destaca la presencia de flujos de agua discontinuos y torrenciales en ambas márgenes del Guadarranque, al que afluyen predominantemente encauzados al atravesar la vega. Los períodos de retorno de estas lluvias torrenciales resultan considerables para la zona del Campo de Gibraltar.

La vegetación, elemento clave que sintetiza las variables climáticas y geomorfológicas, viene caracterizado en esta unidad de paisaje por la integración armónica existente entre el alto nivel de desarrollo de la vegetación riparia, en el cauce del Guadarranque y en el meandro relicto del cauce del Arroyo Dulce, y la actividad antrópica desarrollada en los cultivos de regadío a lo largo de la vega.

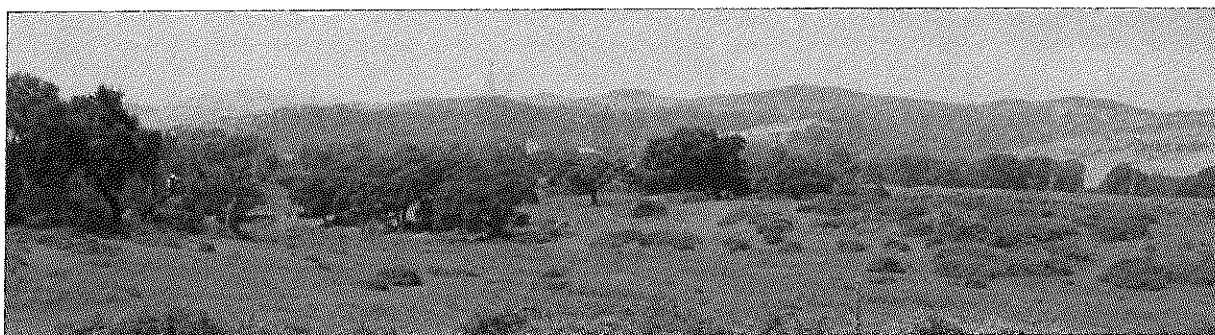
La presencia de un clima mediterráneo con influencia atlántica y cercano al litoral donde las temperaturas, precipitaciones y horas de insolación poseen un carácter marcadamente estacional (estación seca y estación húmeda) redundando en cambios cromáticos del paisaje a lo largo del año.





Unidad de Paisaje 2 – CERROS Y LOMAS DE GUADARRANQUE

Esta unidad de paisaje se puede inscribir dentro de los sistemas de vertientes, a través del cual la materia y energía están en movimiento, siendo las salidas de este sistema (escorrentías, derrubios...) entradas en otros sistemas, como el fluvial. De este modo, los procesos activos que se desarrollan sobre las laderas de los cerros y colinas ejercen controles fundamentales en otras partes de los paisajes.



Las laderas de los cerros y lomas pueden ser consideradas como *sistemas abiertos de proceso-respuesta*, cuyas entradas (procesos) proceden de los aportes de la atmósfera, de la meteorización de la litosfera y de la actividad de la biosfera, y sus respuestas (efectos) desembocan en las formas y en los sistemas de drenaje.

El relieve, como parte de este sistema de vertientes, ejerce un efecto directo sobre la actividad humana, en particular sobre la agricultura y las construcciones. Su interés se explica por la combinación de factores como la altitud, exposición, ángulo de pendiente, suelo, vegetación, naturaleza de los cultivos y técnicas empleadas. De este modo, el límite de los suelos laborables y el uso de los tractores varía mucho de unos países a otros, como reflejo parcial de la susceptibilidad de erosión del suelo, la estabilidad de las laderas, la proporción y cantidad de las escorrentías, y sobre todo de las diferencias en los métodos y técnicas de cultivo y presión de la población.

Los derrubios surgidos de los procesos de meteorización mecánica y física pueden formar parte de las llamadas formaciones superficiales *in situ*. Sin embargo, cuando se trata de sedimentos poco consolidados, son susceptibles de ser desplazados, incluso habiendo sufrido una alteración débil.

Los procesos de transporte sobre los cerros y colinas pueden clasificarse en función de su rapidez, del carácter colectivo o individual del desplazamiento y por el origen de las fuerzas que intervienen. Los derrubios son desplazados en función de su propio peso, bien por el impulso de las aguas fluviales y de escorrentía, o bien por perturbaciones de origen biológico.

En el proceso y transporte de derrubios influyen muchos aspectos combinados aunque se pueden resumir en dos fuerzas fundamentales:

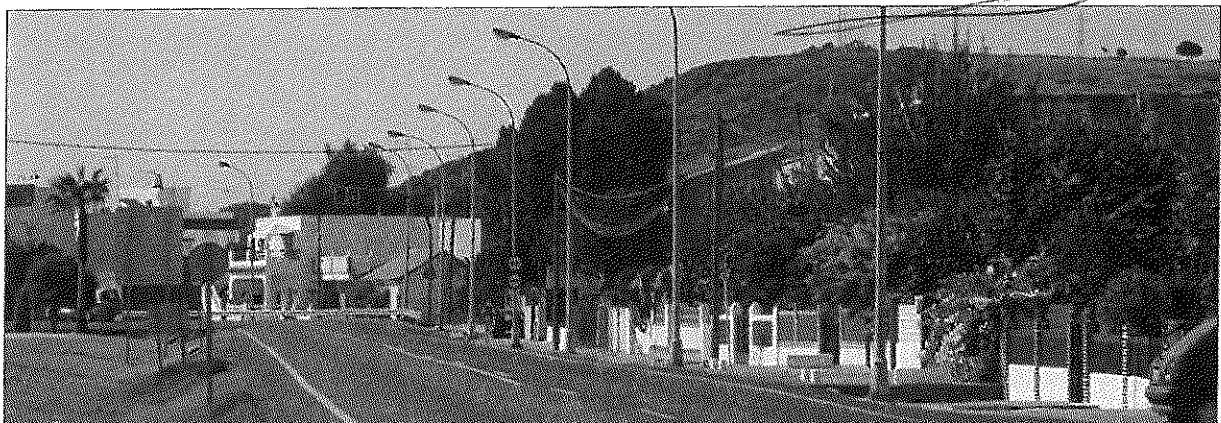
- Esfuerzo cortante o de cizalla que tiende a producir el movimiento pendiente abajo.
- Resistencia al corte que se opone al anterior.

La estabilidad de los cerros y colinas y sus depósitos depende del equilibrio entre ambas fuerzas: si predomina la primera tenemos inestabilidad, si lo hace la segunda estamos ante pendientes estables. Geológicamente, el relieve de la unidad de paisaje Cerros y Lomas del Guadarranque está constituido por margas, arenas, calcarenitas y lumaquelas del Plioceno, flysch margo-areniscoso-micaceo del Oligoceno-Mioceno, arcillas, margas y calizas del Cretácico sup.-Oligoceno. La presencia de suaves y moderadas pendientes y alturas que oscilan entre los 5 y 70 m da lugar a una tipología alomada del paisaje con alto valor cromático. Se observa en esta unidad un predominio de procesos morfogenéticos denudativos en ladera y edafogenesis por acumulación de derrubios en piedemonte. Los tipos de suelos que se manifiestan son los luvisoles cálcicos, vertisoles crómicos y cambisoles vérticos, de aptitud agroganadera y cinegética. Respecto a la red hidrográfica, destacamos la existencia de cursos de agua torrenciales, como el Arroyo Miraflores y otros, flujos hídricos enormemente energéticos que han alterado de forma sustancial el paisaje ejerciendo sobre el terreno una importante acción erosiva.

Por último, la presencia o ausencia de matorral mediterráneo y de flora antropófila deja constancia del proceso degenerativo al que se ha visto sometido el bosque climácico, acebuchal y alcornocal, o de su preservación, mediante la que se conservan aquí extensas masas y destacables enclaves.

Unidad de Paisaje 3- URBANO-INDUSTRIAL.

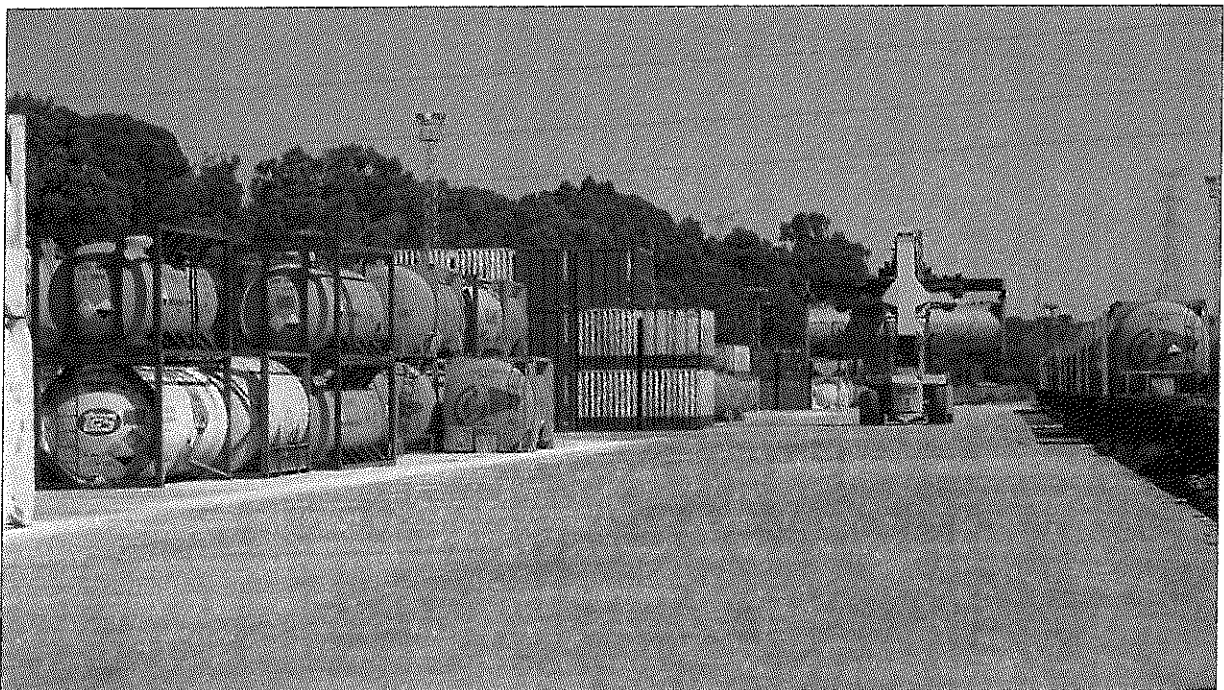
Esta unidad paisajística viene determinada por el alto grado de antropización a la que está sometida, siendo por tanto el ser humano el factor dinamizador de la unidad.



Los diferentes usos que lleva a cabo el ser humano en esta zona, principalmente el uso residencial e industrial dan lugar a la pérdida total de aptitudes primarias del suelo.

Las instalaciones de RENFE destacan por su magnitud superficial, por su dotación de infraestructura y por su significación comarcal. Constituyen un eslabón esencial en la red de transportes de la aglomeración industrial de la Bahía de Algeciras. Entre la carretera y la vía férrea, y a discreta distancia del núcleo urbano, el almacenaje de contenedores de mercancías, incluyendo tóxicas y peligrosas,

proporciona aquí un típico paisaje industrial, recalcado por su franca disonancia con



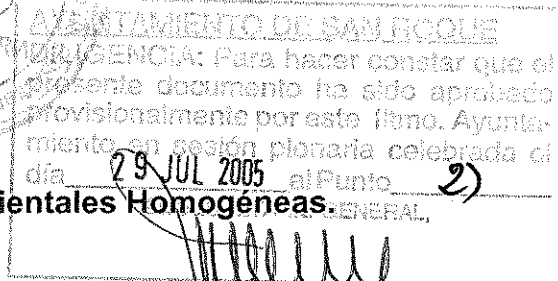
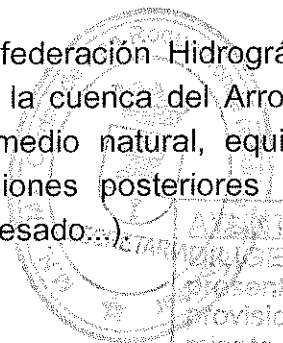
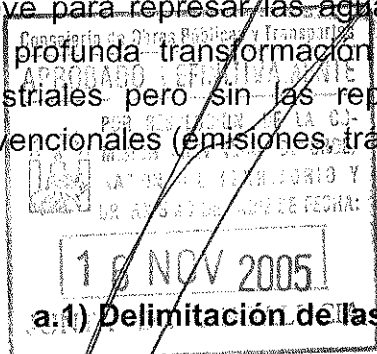
el entorno agrícola.

El núcleo urbano de Estación de San Roque, donde la red viaria y ferroviaria se cruzan entre el Río Guadarranque y la Loma de la Pólvara, consiste en un pueblo-calle erigido sobre las estribaciones de la Loma de la Polvora para eludir los riesgos de inundación, asumidos por la estación y pequeñas instalaciones fabriles (fabrica de maderas) y equipamientos (depuradora), así como por la gran fabrica de tubos de Dragados y Construcciones y una granja porcina, en la otra orilla. La expansión reciente del suelo urbano, con la dotación de un campo de fútbol en las afueras del núcleo, responde a la compresión que el entorno físico y el suelo industrial ejercen sobre el enclave original.

La tensión entre la aptitud residencial y fabril, derivada del valor de posición respecto a las vías de comunicación en las cercanías de dos puentes sobre río, y los

riesgos naturales, en especial el de inundación, han determinado la presente estructuración del núcleo y su periferia industrial.

Las instalaciones de la Confederación Hidrográfica del Sur aprovechan el relieve para represar las aguas de la cuenca del Arroyo Miraflores, constituyendo una profunda transformación del medio natural, equiparable a las instalaciones industriales pero sin las repercusiones posteriores inherentes a las industrias convencionales (emisiones, tráfico pesado...).



El análisis ambiental del territorio afectado se basa en la utilización de un método que permite distinguir diferentes piezas territoriales en función de sus caracteres ambientales pero también de su respuesta ante la intervención humana.

Tras seleccionar los criterios que han de servir de base para el establecimiento de las UAH, que están sumamente relacionados con la escala de trabajo, se ha efectuado un minucioso análisis de los mismos sobre el territorio estudiado.

La interpretación de las relaciones entre los elementos y procesos del medio físico-ambiental ha permitido detectar las discontinuidades que definen un número determinado de unidades territoriales.

Esta primera división territorial basada en los métodos cartográficos de superposición-correlación, se somete a una corrección-refutación mediante la constatación, fotointerpretación y trabajo de campo, de que las discontinuidades detectadas se perciben visualmente sobre el territorio al igual que la unicidad de cada una de las UAH que separan.

Las singularidades específicas de dicho territorio originan una clara agregación de diferentes espacios distinguiéndose con escaso género de dudas las Unidades de Paisaje antes descritas y las UAH que a continuación describiremos, a escala 1: 5.000, que están representada en el ámbito de estudio.

A esta escala las peculiaridades del medio físico del ámbito de estudio, su extensión y su homogeneidad, ha determinado la identificación de 9 Unidades Ambientales Homogéneas de diferentes tamaños pero en las que se ha intentado mantener un mismo nivel de varianza interclase e intraclase.

Entre los parámetros fundamentales para la definición de las Unidades Ambientales Homogéneas se han utilizado la morfología, las alturas y pendientes, la cubierta del suelo, el tipo y la densidad de la vegetación, los usos del suelo, el paisaje y las limitaciones y condicionantes para el desarrollo de las distintas actividades.

Las UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS identificadas en el territorio afectado por el proyecto de la ZAL del Puerto Bahía de Algeciras son las siguientes:

UNIDAD DE PAISAJE 1- VEGA DEL RÍO GUADARRANQUE

UAH N° 01. CAUCES Y RIBERAS GUADARRANQUE-MIRAFLORES

UAH N° 02. VEGA Y PASTOS.

UNIDAD DE PAISAJE 2- CERROS Y LOMAS DEL GUADARRANQUE.

UAH N° 03. ALCORNOCALES

UAH N° 04. ACEBUCHALES.

UAH N° 05. CERROS Y LOMAS CON PASTOS

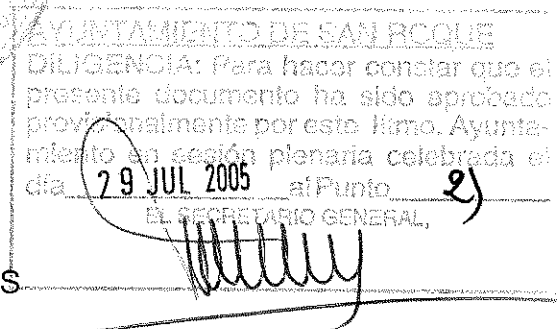
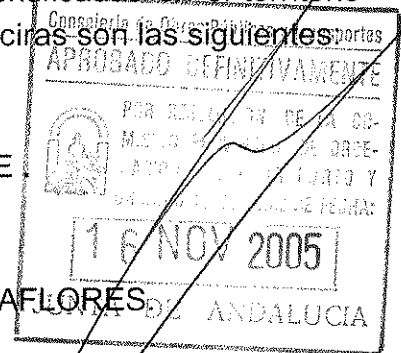
UAH N° 06. EMBALSE DEL ARROYO MIRAFLORES.

UAH N° 07. MATORRALES Y PASTIZALES.

UNIDAD DE PAISAJE 3. URBANO-INDUSTRIAL.

UAH N° 08. NÚCLEO URBANO DE ESTACIÓN DE SAN ROQUE.

UAH N° 09. INDUSTRIAL Y ABASTECIMIENTO.

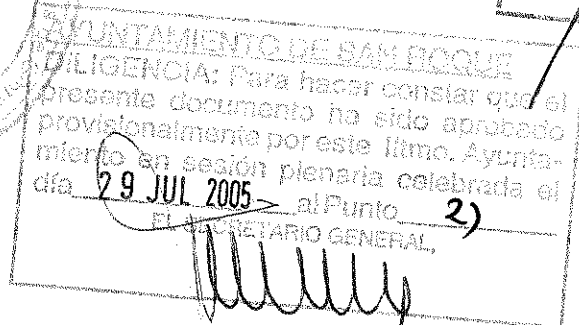
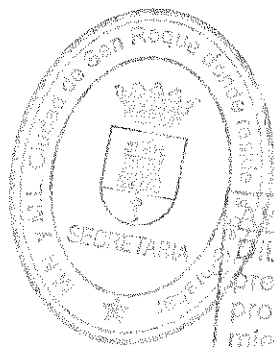


Descripción esquemática y Caracterización de las Unidades Ambientales Homogéneas (UAH).

La caracterización de las UAH se realiza de manera esquemática en forma de ficha. En esta ficha se recoge primero aspectos de tipo descriptivo de los distintos elementos constitutivos, para terminar con un diagnóstico sobre su Capacidad de Uso y Vulnerabilidad, la Aptitud de la unidad y la Adecuación de los usos a las limitaciones y condicionantes que presenta.

Este modelo de ficha, que incorpora no sólo aspectos descriptivos sino también elementos de diagnóstico, responde a lo exigido por la legislación autonómica en la materia y, además, permite incardinar el inventario ambiental con las fases de identificación y valoración de impactos, puesto que se apuntan algunas de las variables a tener en cuenta a la hora estudiar la respuesta de cada unidad ante los impactos inducidos por el planeamiento.

Las fichas de las distintas Unidades Ambientales Homogéneas están incluidas dentro del Estudio de Impacto Ambiental, por tanto no se considera necesario reproducirlos en este documento urbanístico.



a.2).- Análisis de la Capacidad de Uso de las diferentes UAH.

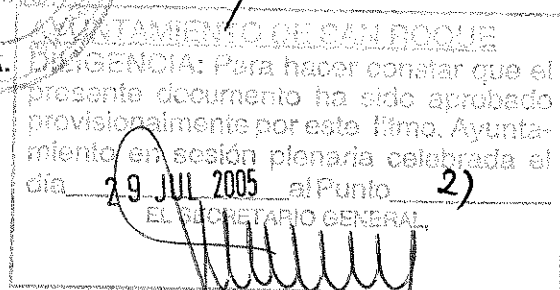
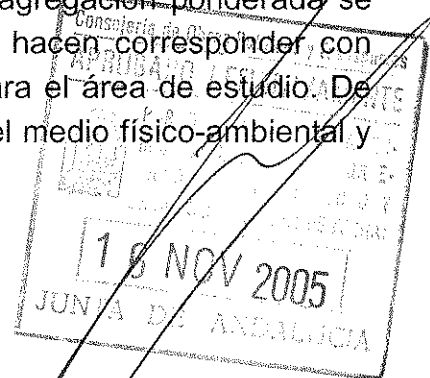
Las fichas de caracterización de la UAH contiene, además de una descripción de sus aspectos más relevantes, un diagnóstico de las mismas, expresado en el último cuadro, en el sentido de que se refleja una valoración de su vulnerabilidad, riesgos y limitaciones, y de la aptitud/adecuación de sus usos.

Como paso previo a la valoración de impactos es preciso abordar la interpretación y valoración de las UAH desde la óptica de la capacidad de uso pues la evaluación del impacto será función no sólo del resultado de la actividad de planeamiento sino también de la calidad ambiental y la fragilidad del medio sobre el que se asiente.

La valoración de la Calidad Ambiental de las UAH se establece a partir de la consideración de dos factores: el número de elementos presentes en la misma que poseen características sobresalientes de calidad, rareza, naturalidad o singularidad y el nivel o grado en que contienen dichas cualidades.

En pro de una valoración sistemática de la Calidad Ambiental de las diferentes UAH se establecen diez categorías de valoración de cuya agregación ponderada se obtienen las Unidades de Calidad Ambiental que luego se hacen corresponder con alguna de las seis clases de Calidad que se han de fijar para el área de estudio. De esas diez categorías, siete se corresponden con aspectos del medio físico-ambiental y las tres últimas con el nivel de significación social:

- SINGULARIDAD.
- REPRESENTATIVIDAD.
- GRADO DE CONSERVACIÓN.
- HIDROLOGÍA.
- GEOMORFOLOGÍA Y EDAFOLOGÍA.
- VEGETACIÓN Y FAUNA.
- PAISAJE.
- PATRIMONIO CULTURAL.
- BIENESTAR AMBIENTAL.
- VALOR SOCIOECONÓMICO.



Seguidamente se definen, a los efectos considerados en el presente EsIA, las mencionadas categorías:

SINGULARIDAD: Presencia de elementos o características que hacen única a la unidad, o grado de diferenciación (agrológicas, geológicas, geomorfológicas, ecológicas –ecosistemas–, presencia de especies endémicas o raras, presencia de

yacimientos arqueológicos o de patrimonio histórico-cultural únicos). Rarezas.

REPRESENTATIVIDAD: Iconicidad, valor de símbolo, emblema o seña de identidad local.

GRADO DE CONSERVACIÓN: Proximidad al clímax en el caso de formaciones naturales. Negantropía. Ausencia de deterioro de sus elementos, sean naturales, naturalizados o artificiales. En el caso del agro disminuye con el desorden de los usos, la existencia de usos residuales urbanos y la insostenibilidad agrícola.

HIDROLOGÍA: Importancia de las aguas superficiales en términos ecológicos, Calidad hídrica, grado de transformación de la red hídrica. Importancia de las aguas subterráneas en términos ecológicos. Grado de explotación de los recursos hídricos (sobreeplotación/explotación sostenible).

GEOMORFOLOGÍA Y EDAFOLOGÍA: Valores morfológicos del terreno, geológicos, presencia de hitos o formaciones valiosas desde este punto de vista. Valoración agrobiológica de los suelos.

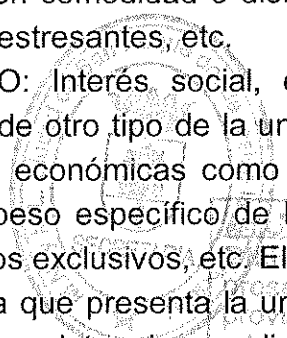
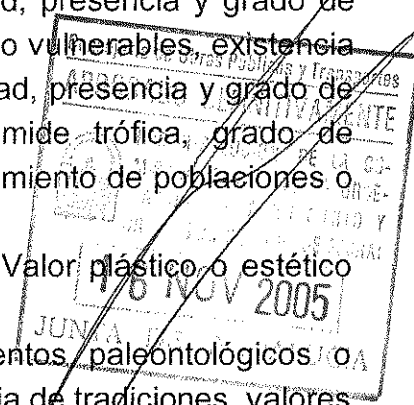
VEGETACIÓN Y FAUNA: Formaciones vegetales, grado de cobertura vegetal, rareza en el sentido de escasez de este tipo de formación en el contexto mundial, continental, nacional, regional o municipal, carácter endémico de la formación y no valorado en singularidad, biodiversidad vegetal de la formación estudiada no sólo en términos cuantitativos sino también en términos cualitativos. Diversidad, presencia y grado de abundancia de especies en peligro de extinción, amenazadas o vulnerables, existencia de especies raras o endémicas no valoradas como singularidad, presencia y grado de abundancia de especies en los niveles altos de la pirámide trófica, grado de complejidad de las redes tróficas, importancia para el mantenimiento de poblaciones o para la reproducción o migración.

PAISAJE: Considerado como expresión visual de la Unidad. Valor plástico o estético del paisaje. Singularidad visual.

PATRIMONIO CULTURAL: Presencia de restos o yacimientos paleontológicos o arqueológicos. Grado de aprecio social derivado de la existencia de tradiciones, valores históricos, religiosos, educativos, científicos, etc. ligados a la unidad. También existencia de construcciones valiosas, museos, parques, ect. con trascendencia en la vida cultural de la población.

BIENESTAR AMBIENTAL: Condiciones ambientales desde el punto de vista del desarrollo de la vida cotidiana de las personas: pureza del aire, de las aguas, de los suelos, ausencia de molestias (residuos, olores, ruidos, proximidad a instalaciones molestas), estética del entorno, dotación de equipamientos, espacios libres e infraestructuras que impliquen comodidad o disfrute, belleza del entorno para vivir en él, existencia de edificios no estresantes, etc.

VALOR SOCIOECONÓMICO: Interés social, económico, recreativo de la unidad. Perspectivas económicas o de otro tipo de la unidad. Valor productivo del espacio, en relación con las actividades económicas como las agrarias, extractivas, industriales, portuarias, pesqueras, etc. peso específico de la unidad en la economía de la zona, empleos que genera, recursos exclusivos, etc. El valor de Fragilidad del Medio, definida como la debilidad o fortaleza que presenta la unidad para perder las características o valores que la configuran, se determina mediante la valoración de las siguientes



29 JUL 2005
AL PUNTO
EL SECRETARIO GENERAL

categorías:

- FRAGILIDAD DE LAS BIOCENOSIS.
- FRAGILIDAD DEL MEDIO FÍSICO.
- FRAGILIDAD VISUAL.

Estas categorías de valoración se definen como sigue:

FRAGILIDAD DE LAS BIOCENOSIS: Sensibilidad y grado de resistencia del medio biótico, entendido como conjunto de la flora y la fauna y de sus relaciones, ante las actuaciones o impactos.

FRAGILIDAD DEL MEDIO FÍSICO: Entendida como el grado en el que la unidad es incapaz de incorporar o asumir las actuaciones e impactos sin ver mermada sus cualidades físicas abióticas.

FRAGILIDAD VISUAL: Clase de Calidad y Visual. Grado de visibilidad intrínseca y/o extrínseca.

El procedimiento de valoración a seguir se divide en tres fases.

I FASE: Determinación de los Coeficientes de Ponderación: Se establecerán los coeficientes de ponderación de cada categoría de valoración en función de la Unidad de Paisaje (UP) donde se integran las distintas UAH. Se toma como límite máximo para la suma total de los coeficientes de la UP el valor de 100. Para la asignación de los coeficientes se toma como marco de referencia por el equipo redactor el entorno regional. La asunción de dicho marco se justifica por el hecho de que se aplica una legislación de ámbito autonómico y porque reúne, a su vez, un patrimonio físico-ambiental lo suficientemente rico, importante y variado, a escala global, como para posibilitar la comparación y la valoración. Los coeficientes de ponderación obtenidos son los siguientes:

MATRIZ CÁLCULO DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACION											
	Sin.	Rep.	G.Cons	Hid.	Geo-ed	Ve-Fau	Pai.	Patri.	B. Am.	V. Socie.	TOTAL
VEGA DEL RIO GUADARRANQUE	8	12	7	12	12	8	12	1	12	10	94
CERROS Y LOMAS DEL GUADARRANQUE	10	9	8	8	7	11	12	1	12	7	85
URBANO-INDUSTRIAL	7	10	2	10	2	1	1	2	2	15	52
Categorías Valoradas											
Sin. = Singularidad											
Rep. = Representatividad											
G.Cons. = Grado de Conservación											
Hid. = Hidrología											
Geo-Ed. = Geomorfología-Edafología											
Ve-Fau= Vegetación y Fauna											
Pai. = Paisaje											
Patri. = Patrimonio Cultural											
B. Am. = Bienestar Ambiental											
V. Socie. = Valor Socioeconómico											

II FASE: Determinación de los valores intrínsecos que toman los elementos en cada UAH:

Para calcular el valor intrínseco, o valor de calidad individual del factor considerado, se efectuará una valoración de 0 a 10 de cada categoría de valoración en cada unidad. El referente en este caso es el ámbito municipal estableciendo comparaciones entre las distintas UAH.

III FASE: Obtención de las Unidades de Calidad Ambiental de cada UAH y Clases de Calidad Ambiental:

En este paso se procede a la multiplicación de los valores intrínsecos por los pesos correctores correspondientes en función de la UP en la que se integre la UAH en cuestión. Los resultados de las multiplicaciones correspondientes a cada elemento en una determinada UAH se suman, obteniéndose un resultado global en términos de Unidades de Calidad Ambiental (UCA). Este resultado global no puede superar en ningún caso las 1.000 UCA al estar limitada la suma de los coeficientes de ponderación a 100 y el valor intrínseco a 10. Tras la obtención de los valores de Calidad Ambiental, en términos de UCA, de todas las UAH del área de estudio, se hacen correspondencia con las seis Clases de Calidad Ambiental (Clase Singular, de 901 a 1000, Muy Alta, de 801 a 900, Alta, de 601 a 800, Media, de 401 a 600, Baja, de 201 a 400, y Muy Baja, de 0 a 200), y se representan cartográficamente en el Mapa de Capacidad de Uso, para poder apreciar su distribución espacial. Por último, tras la obtención de las UCA de todas las UAH del territorio estudiado se hacen corresponder con las 6 Clases de Calidad Ambiental. En la siguiente matriz se presenta el resultado de la valoración.

MATRIZ CÁLCULO DE LA CALIDAD AMBIENTAL												
	Sin.	Rep.	G.Cons.	Hid.	Geo-ed	Ve-Fau	Pai.	Patri.	B.Am.	V. Socie.	TOTAL	CLASE
VEGA DEL RÍO GUADARRANQUE	8	12	7	12	12	8	12	1	12	10	94	
01. Cauces y Riberas Guadarranque-Miraflores	10	10	6	10	10	8	10	2	10	10	888	
02. Vega y pastos	6	5	7	8	10	1	5	2	5	7	573	3
03. Embalse del Arroyo Miraflores	10	10	5	10	5	8	8	3	9	10	786	
CERROS Y LOMAS DEL GUADARRANQUE	10	9	8	8	7	11	12	1	12	7	85	
04. Alcornocales	10	10	10	8	9	10	10	3	10	9	813	
05. Acebuchales	6	7	7	8	7	8	10	2	10	6	664	
06. Cerros y Lomas con Pastos	5	1	5	8	5	4	8	1	8	5	470	3
07. Matorral y Pastizal	6	6	7	8	6	7	9	2	10	5	618	3
URBANO-INDUSTRIAL	7	10	2	10	2	1	1	2	2	15	52	
08. Núcleo Urbano de la Estacion de San Roque	5	5	1	10	1	1	2	2	4	10	394	4
09. Industrial y Abastecimiento	0	0	0	4	1	1	0	1	0	10	195	5
	Sin.	Rep.	G.Cons.	Hid.	Geo-ed	Ve-Fau	Pai.	Patri.	B.Am.	V. Socie.	TOTAL	CLASE
Categorías Valoradas Sin. = Singularidad Rep. = Representatividad G.Cons. = Grado de Conservación Hid. = Hidrología Geo-Ed. = Geomorfología-Edafología Ve-Fau= Vegetación y Fauna Pai.= Paisaje Patri.= Patrimonio Cultural B.Am.= Bienestar Ambiental V. Socie.= Valor Socioeconómico Escala para la Clase de Calidad Ambiental Clase 5 >900 Clase 1 801 a 900 Clase 2 601 a 800 Clase 3 401 a 600 Clase 4 201 a 400 Clase 5 <200												

Consjería de Obras Públicas y Transportes

APROBADO DEFINITIVAMENTE



FOR REGISTRO DE LA G.
M.D. DE OBRAS PÚBLICAS Y
TRANSPORTE

16 NOV 2005

A continuación se presenta la distribución entre las clases de Calidad Ambiental de las UAH:

Clase Singular:

- Ninguna.

Clase 1ª:

- UAH Nº 01. CAUCES y RIBERAS GUADARRANQUE-MIRAFLORES.

- UAH Nº 04. ALCORNOCALES.

Clase 2ª:

- UAH Nº 03. EMBALSE DEL ARROYO MIRAFLORES.

- UAH Nº 05. ACEBUCHALES.

- UAH Nº 07. MATORRALES Y PASTIZALES.

Clase 3ª:

- UAH Nº 02. VEGA Y PASTOS.

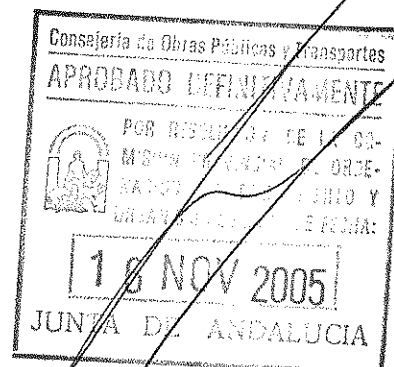
- UAH Nº 06. CERROS Y LOMAS CON PASTOS.

Clase 4ª:

- UAH Nº 08. NÚCLEO URBANO DE ESTACIÓN DE SAN ROQUE.

Clase 5ª:

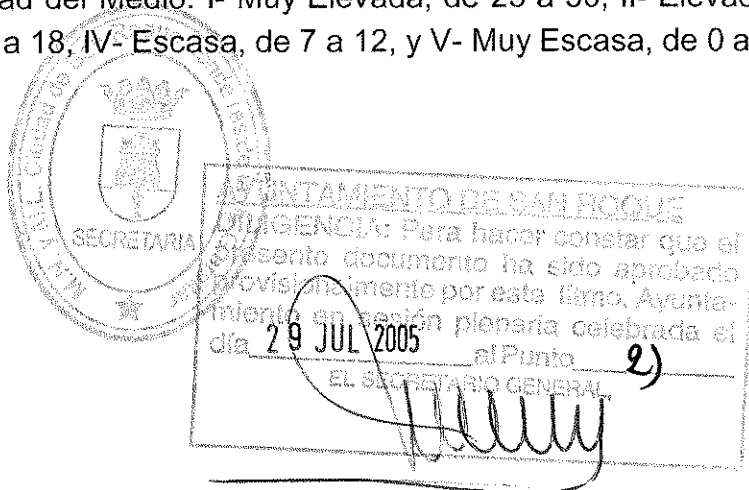
- UAH Nº 09. INDUSTRIAL Y ABASTECIMIENTO.



Tanto las Unidades de Calidad Ambiental de las UAH como las clases de Calidad Ambiental en las cuales se encuadran estas se utilizan para establecer comparaciones entre las UAH. Las UAH pertenecientes a las Clases Singular, con más de 900 UCA, y 1ª, con más de 800 UCA se consideran de muy elevada calidad ambiental y, por tanto, cualquier actuación urbanística constructiva que se desarrolle sobre ellas ocasionará, en general, impactos críticos.

Estas unidades generalmente se caracterizan por poseer elementos naturales o históricos singulares protegidos por la legislación. En el resto de las clases los impactos inducidos por las acciones urbanísticas podrán ser de Severos a Compatibles, no desestimándose necesariamente por motivos de Calidad Ambiental, si bien, y por lo general, la incidencia de una misma acción urbanística tenderá a disminuir conforme se sitúe en una clase con menor cantidad de UCAs.

Para calcular la Fragilidad del Medio se efectúa una valoración de 0 a 10 de cada categoría de valoración en cada unidad. Los valores obtenidos se suman, alcanzando valores mínimos de 0 y máximos de 30 y se hacen corresponder con las cinco clases de Fragilidad del Medio: I- Muy Elevada, de 25 a 30, II- Elevada, de 19 a 24, III- Moderada, de 13 a 18, IV- Escasa, de 7 a 12, y V- Muy Escasa, de 0 a 6.



MATRIZ CÁLCULO DE LA FRAGILIDAD DEL MEDIO					
	F.BIO.	F. MFI.	F.VI.	TOTAL	CLASE
01. Cauces y Riberas Guadarranque-Miraflores	10	10	10	30	I
02. Vega y Pastos	2	6	8	16	III
03. Embalse del Arroyo Miraflores	4	6	7	17	III
04. Alcornocales	10	5	6	21	II
05. Acebuchales	8	5	8	21	II
06. Cerros y Lomas con Pastos	3	6	7	16	III
07. Matorral y Pastizal	7	6	7	20	II
08. Núcleo Urbano de la Estación de San Roque	1	6	4	11	IV
09. Industrial y Abastecimiento	0	2	3	5	V
	G. Exp	F.Vi.	C.Abs	TOTAL	CLASE

Escala para las Clases de Fragilidad del Medio			
I	C. Muy Elevada	24	30
II	C. Elevada	18	23
III	C. Moderada	12	17
IV	C. Escasa	7	11
V	C. Muy Escasa	0	6

F.BIO.= Fragilidad de las Biocenosis
 F.MFI.= Fragilidad del Medio Físico
 F.Vi.= Fragilidad Visual

Por tratarse de una unidad ambiental que presenta gran diversidad de paisaje y riqueza biológica, adquiere clase Muy Elevada la Unidad Cauce y Ribera del Río Guadarranque. Al tratarse de medios más influenciados por el hombre, con las modificaciones que este ha introducido en el paisaje y sobre la fauna y flora se adscriben a una clase inferior las unidades Alcornocales, Acebuchales y Matorrales y Pastizales. De media fragilidad son las unidades Vega y pastos, Embalse del Arroyo Miraflores y Cerros y Lomas con Pastos. Las restantes son unidades muy transformadas y por tanto con una muy escasa fragilidad, Núcleo Urbano de Estación de San Roque e Industrial y Abastecimiento.

RESUMEN DE LA CALIDAD AMBIENTAL, FRAGILIDAD Y APTITUD PRIMARIA			
UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS	CLASE DE CALIDAD	CLASE DE FRAGILID.	APTITUD PRIMARIA
01. Cauces y Riberas Guadarranque-Miraflores			
02. Vega y Pastos	3	III	A
03. Embalse del Arroyo Miraflores		III	B*
04. Alcornocales		II	B
05. Acebuchales		II	B
06. Cerros y Lomas con Pastos	3	III	B
07. Matorral y Pastizal	3	II	B
08. Núcleo Urbano de la Estación de San Roque	4	IV	X
09. Industrial y Abastecimiento	5	V	X

Aptitud Primaria	
X Sin Aptitud Primaria	UP Uso Público
Protección	
Agrológica	Pesquera o Acuícola
A Buena	Buena
B Moderada	B* Moderada
C Marginal o Nula	

La Capacidad de Uso vendrá dada por la aplicación conjunta de los valores de 26

Calidad Ambiental y de Fragilidad del Medio, siendo la Capacidad de Acogida el resultado de la consideración de la Capacidad de Uso y de los Riesgos y Limitaciones existentes en cada UAH al considerar las actuaciones urbanísticas propuestas, la implantación de la ZAL del Puerto Bahía de Algeciras.

b.) DESCRIPCIÓN DE LOS USOS ACTUALES DEL TERRITORIO

Las actividades económicas primarias son aquí las agrícolas en la vega, con regadío, seco y forestal corchero y maderero, y ganaderas en la vega y los cerros.

El pastizal en los cerros y lomas se intercala con masas arboladas, donde alcornoques y acebuches se asocian o se presentan en masas puras, destacando las de alcornocal, que sostiene una actividad silvícola característica, la saca del corcho, de gran sostenibilidad, valor natural, antropológico e indudable potencial turístico.

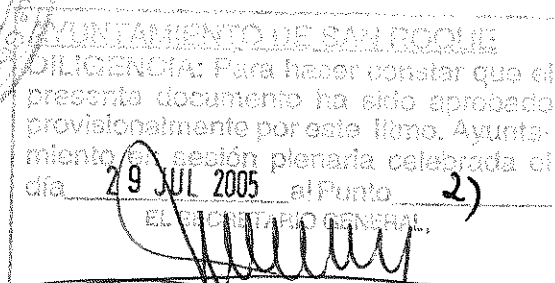
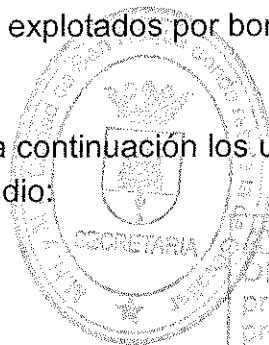
En este medio rural se han implantado también actividades del sector secundario, industriales, fabriles y agroindustriales, que aprovechan el valor posicional de este enclave, por su proximidad a la aglomeración de la Bahía y por la presencia determinante de las infraestructuras ferroviarias, que ha suscitado la creación del núcleo de población de Estación de San Roque.

Esta pedanía, además de uso residencial, acoge sector terciario (comercio y restauración). El sector de la vega circundado por la carretera y la vía férrea se ha transformado como apartadero de RENFE.

Por último, pero no con menos importancia, las infraestructuras de almacenamiento se hallan también presentes en el Embalse del Arroyo Miraflores, de vital importancia en cualquier hipótesis de planificación en el ámbito comarcal, al proporcionar recursos hídricos que palian la irregularidad de los proporcionados por el Río Guadarranque, explotados por bombeo directo desde el cauce.

Se detallan a continuación los usos del suelo identificados y cartografiados en el ámbito de este estudio:

1.- Bosque claro.



Corresponde a las etapas de degradación del bosque climácico original de alcornoque y acebuche, dedicándose a ganadería con aprovechamientos similares a los ya descritos.

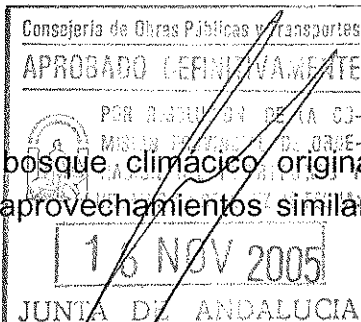


en la mayor parte de la península ibérica tiene porte arbustivo, en el Campo de Gibraltar y otros puntos del Sur de Andalucía y Norte de África, alcanzan el porte arbóreo, a menudo favorecido por el manejo humano, y da lugar a masas forestales con carácter propio.

Es un bosque termófilo y muy resistente a la sequía estival y de gran longevidad. En tiempos pasados constituían los verdaderos bosques de la campiña gaditana, fundamentalmente sobre terrenos arcillosos (los bujeos o tierras negras). Su roturación con fines agrícolas o ganaderos propició su regresión hasta la situación actual, en la que se mantiene en aquellas zonas de menor interés agrícola o en áreas de transición con el alcornoque. Actualmente, cubre escasas superficies, generalmente en altitudes inferiores a 200 m, de las colinas y cerros abruptos, aunque también se encuentra mezclado con alcornoques en las solanas de las partes bajas del piedemonte de las sierras. Son bosques poco densos, frecuentemente adehesados, formados por árboles de escasa altura (media inferior a 5 m) y muy ramificados desde la base.

La etapa madura corresponde a un bosque denso de acebuches, con un sotobosque denso en el que están presentes arbustos, matas y lianas de carácter termófilo entre las que pueden destacarse como especies indicadoras la nueza *Tamus communis*, el aro *Arum italicum*, la coscoja *Quercus coccifera* y el palmito *Chamaerops humilis*. La etapa 2ª se diferencia de la 1ª por un menor recubrimiento de copas, una mayor intervención humana y un sotobosque menos umbrófilo. La etapa 3ª se corresponde, por lo general, a un bosque adehesado con pastizal. La etapa de matorral denso se identifica con lentiscales, coscojares o palmitares con recubrimiento importante y presencia del estrato arbustivo, mientras que en la etapa de matorral degradado domina el estrato subarbustivo, hay un recubrimiento escaso y son indicadoras especies como el matagallo *Phlomis purpurea*, la aulaga *Ulex baeticus* v. *scaber* y *Asperula hirsuta*. Por último la etapa de pastizal, muy extendida, se caracteriza por especies resistentes a los suelos arcillosos y de tendencia básica como *Dactylis hispanica*, *Brachypodium retosum*, *Plantago lagopus* y *Catananche lutea*.

El desmonte o destrucción total del acebuchal, sin dejar pequeños rodales,



Donde predomina la serie del acebuchal (Serie Termomediterránea bético-gaditana subhúmedo-húmeda verticícola del acebuche *Olea europaea: Tamo communis-Oleeto sylvestris*) se trata de un bosque mediterráneo esclerófilo (durisilva), bien adaptado al carácter vértico de los suelos, dominado por el acebuche *Olea europaea sylvestris*, especie de hoja planifolia, perennifolia y esclerófila que, aunque

provisionalmente por este litmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2)

suele provocar que el agua abra en ellos barrancos muy fuertes, porque estos suelos son muy poco permeables y enseguida el agua se desliza sobre ellos, arrastrando la tierra y sus nutrientes. Los bujeos son fértiles pero delicados, por eso deben cuidarse con atención, procurando que los trabajos forestales que en él se desarrollen no afecten a las capas superficiales del suelo.

El aprovechamiento tradicional del acebuchal es el de ramón para el ganado y de sus ramas para postes de cercado (los "hincos", componente tradicional del paisaje rural). Junto con los pastos estacionales de primavera, y también otoño e invierno con lluvias tempranas, sustentan una carga ganadera de hasta 0,1 cabezas de vacuno por hectárea.

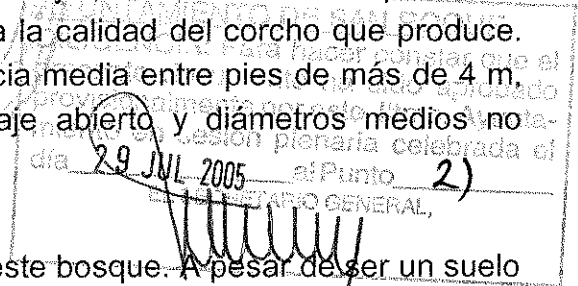
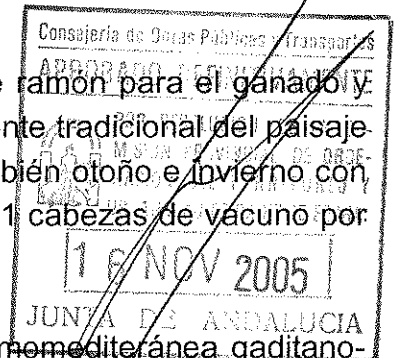
Donde predomina el alcornocal de solana (Serie Termomediterránea gaditano-onubo-algarviense y mariánico-monchiquense subhúmedo-húmeda silicícola del alcornoque *Quercus suber*: *Oleo sylvestris-Querceto suberis*) se trata de un bosque que no suele presentarse formando masas extensas y suele estar rodeado por áreas de matorral y muy intervenido por el hombre dada la calidad del corcho que produce. Son bosques en general poco densos, con distancia media entre pies de más de 4 m, arbolado de ramificación próxima al suelo, ramaje abierto y diámetros medios no superiores a los 30 ó 40 cm.

El suelo juega un factor decisivo en la vida este bosque. A pesar de ser un suelo de gran calidad forestal, por la fácil penetrabilidad de las raíces del arbolado, su textura arenosa los hacen fácilmente erosionables en zonas de fuertes pendientes, con una escasa durabilidad de los pastos naturales. Esto lleva a que por un desbroce abusivo se puedan provocar pérdidas irreversibles del suelo.

Los desbroces en solana deberían limitarse a los ruedos (o desbroces bajo copas) y veredas para el descorche más las áreas y fajas cortafuegos que se vean imprescindibles, respetando la mayor parte del matorral, que protege el suelo de la incidencia directa de lluvia y rayos solares y de los vientos desecantes.

Se desarrolla sobre el piedemonte y las sierras principalmente y, en menor medida y mezclada con la serie del acebuchal, en los cerros abruptos.

En su óptimo son bosques densos, en los que puede estar presente como segunda especie arbórea el acebuche *Olea europaea sylvestris*, con un sotobosque denso, bien estratificado y variado donde destacan como especies indicadoras el mirto *Myrtus communis*, el candil *Aristolochia baetica*, la olivilla *Teucrium fruticans*, el torvisco *Daphne gnidium* y la zarzaparrilla *Smilax aspera*. La etapa 2 es un alcornocal más abierto y transitable y con sotobosque generalmente estratificado siendo taxones característicos el jerguen *Calicotone villosa*, el escobón *Genista linifolia*, el brezo *Erica arborea*, el lentisco *Pistacia lentiscus*, la esparraguera *Asparagus aphyllus* y la rubia *Rubia peregrina*. La siguiente etapa serial se identifica con un alcornocal muy abierto

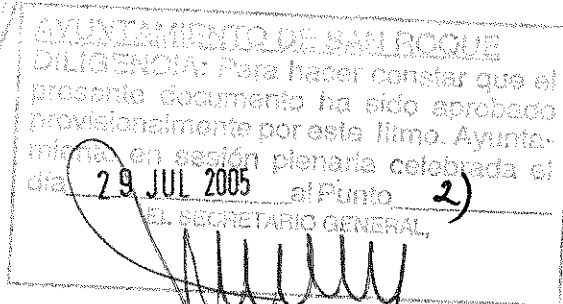
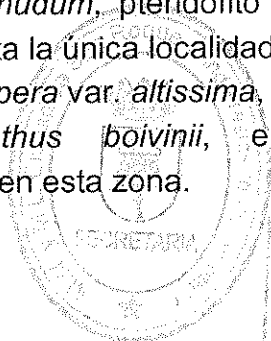
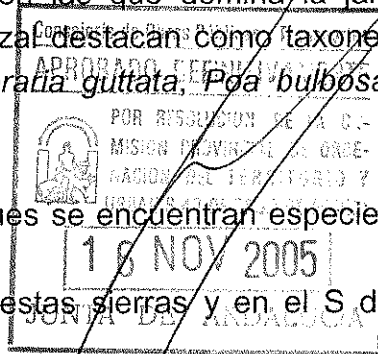


que puede ir acompañado de un sotobosque más o menos denso de brezos (*Erica scoparia*, *Erica australis*, *Calluna vulgaris*), jaras (*Cistus ladanifer*, *C. salvifolius*, *C. crispus*), aulagas (*Ulex borgiae*), y otras especies como las citadas en la etapa anterior, o puede también acompañarse de un estrato herbáceo dominado por el helecho común *Pteridium aquilinum* o especies de pastizal.

La primera etapa serial de matorral denso se corresponde con jerguenales, escobonales o lentiscares siendo las especies más características el jerguen, el escobón, el labiérnago *Phillyrea angustifolia*, el lentisco, el madroño *Arbutus unedo*, la zarzamora *Smilax aspera* y el mirto. Una fase más degradada la representan los brezales y jarales con especies características como *Erica scoparia*, *Calluna vulgaris*, *Ulex borgiae*, *Cistus salvifolius*, *C. crispus*, *Halimium alyssoides*, *Stauracanthus boivinii*, *Lavandula stoechas*, *Genista hirsuta*, *Phlomis purpurea*, mezclándose también con especies características del matorral denso. Cuando la degradación es muy acusada se evoluciona a comunidades de muy poca diversidad en las que domina la jara pringosa *Cistus ladanifer*. Por último, en la etapa de pastizal destacan como taxones característicos *Plantago bellardii*, *Vulpia bromoides*, *Tuberaria guttata*, *Poa bulbosa*, *Trifolium subterraneum*.

En las porciones mejor conservadas de estos bosques se encuentran especies de interés botánico relevante como son:

- *Arisarum proboscideum*, únicamente localizado en estas sierras y en el S de Italia.
- *Bupleurum foliosum*, endemismo de las sierras del Aljibe también considerado raro.
- *Genista tridens*, endemismo de las Sierras del Aljibe y tingitanas, frecuente.
- *Genista tridentata*, endemismo gaditano-onubo-algarviense frecuente en esta zona.
- *Polygala microphylla*, endemismo ibérico considerado raro.
- *Psilotum nudum*, pteridofito fisurícola de tipo tropical, se considera muy raro siendo ésta la única localidad en que se encuentra en el Hemisferio Norte.
- *Smilax aspera* var. *altissima*, variedad bético-rifeña frecuente.
- *Stauracanthus boivinii*, endemismo gaditano-onubo-algarviense también frecuente en esta zona.



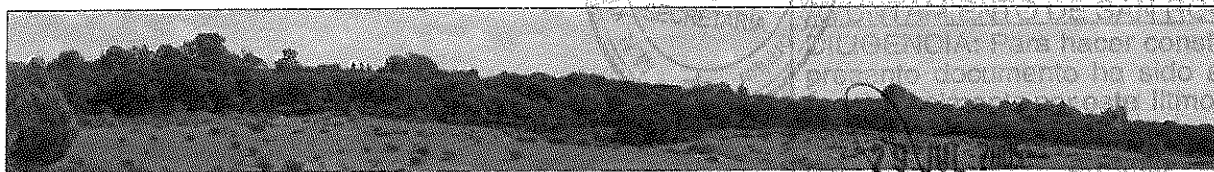


2.- Bosques densos. Serie Termomesomediterránea gaditana y bética hiperhúmeda silicícola del alcornoque *Quercus suber*. *Teucro baetici-Querceto suberis*. Serie del alcornocal de umbría o de laderas menos expuestas a los rayos del sol. Son las mohedas o "mojeas", que se caracterizan por ser un bosque denso o incluso muy denso cuando no

está muy intervenido por el hombre. Son similares a los del cercano Parque de Los Alcornocales, la población más extensa y mejor conservada de toda Europa. Están formados por árboles corpulentos de diámetros superiores a 40 cm cuyas copas llegan a unirse creándose así un ambiente umbrío para el sotobosque que presenta variedad de facies siendo una veces espeso, escalonado y casi impenetrable y otras muy escaso y abierto. Este alcornocal no suele formar masas puras pues el acebuche suele estar presente, aunque con un recubrimiento menor.

Lamentablemente, una gran parte de estas "mojeas" se encuentran constituidas por árboles procedentes de un mismo pie común, son chirpiales originados a partir de rebrotes de raíces o de cepa y que difícilmente podrán desarrollarse como árboles vigorosos y de buen porte.

La existencia de unas raíces viejas y deterioradas combinado con la ocurrencia cíclica de períodos de sequía parecen estar detrás, como principal desencadenante, del proceso de decaimiento conocido como "seca" que afectan no solo a las masas de alcornoques, sino también a otras especies arbóreas, e incluso a diversas especies de matorral como jaras, aulagas, etc.



Los estudios realizados durante la última década, han descartado la existencia de agentes nuevos o de especial agresividad causantes de dicha enfermedad. Sí parece, más bien, causado por la acción combinada de diversos factores. Los daños causados por la "seca" adquieren valores de consideración en aquellos lugares especialmente proclives a ellos, debido al estado inicial de las masas (masas reviejas, formadas mayoritariamente por brotes de cepa y raíz, árboles con heridas y daños de descortezado o podas abusivas, etc) y las condiciones desfavorables de la estación (suelos poco profundos, exposiciones a solana, etc).

La práctica de una selvicultura planificada que favorezca la regeneración

natural y el buen estado vegetativo y sanitario del arbolado, la ordenación de la carga ganadera y cinegética que permita regenerar la cubierta arbolada a un ritmo adecuado, así como la realización de un descorche cuidadoso, resultan ser las herramientas fundamentales para frenar y corregir la tendencia actual.

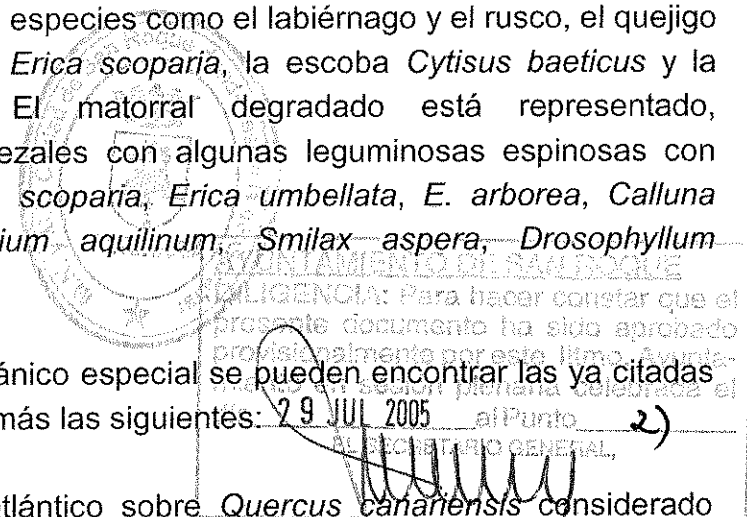
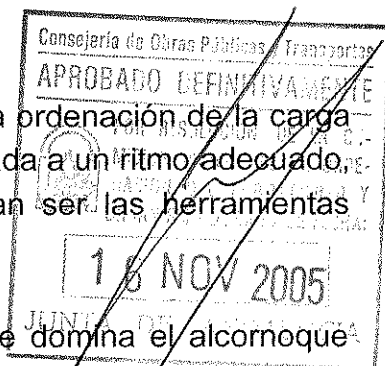
El óptimo se identifica con bosques densos en los que domina el alcornoque *Quercus suber* pero también puede estar presente como segunda especie arbórea el quejigo *Quercus canariensis*. Tienen un sotobosque denso, formado por varios estratos en los que están presentes buena parte de las especies que forman los matorrales de sustitución como los escobones *Genista linifolia*, *Genista monspessulana*, brezos *Erica arborea* y arbustos de hoja lustrosa como el madroño, labiérnago y el durillo *Viburnum tinus*. Destacan como indicadoras otras especies más dependientes del bosque como el rusco *Ruscus hypophyllum*, la olivilla *Teucrium scorodonia* subsp. *baeticum* y la rubia *Rubia agostinhoi*. Abundan, además, las lianas y epífitos.

La etapa 2ª corresponde a un bosque menos denso, generalmente con ausencia de *Quercus canariensis*, y con un sotobosque también denso y parecido al citado anteriormente pero con mayor presencia de brezos como *Erica arborea*, *Erica scoparia*, *Erica australis*. La etapa 3ª representa una masa arbórea aclarada que se acompaña de un tapiz de helecho común *Pteridium aquilinum*, o de formaciones de matorral subserial como las que se describen a continuación.

El matorral denso presenta un estrato arbustivo bien desarrollado, ya sea un madroñal de *Arbutus unedo*, un escobonal de *Genista linifolia* o un brezal de *Erica arborea*. Además, son características especies como el labiérnago y el rusco, el quejigo *Quercus lusitanica*, durillo, el brezo *Erica scoparia*, la escoba *Cytisus baeticus* y la madreselva *Lonicera hispanica*. El matorral degradado está representado, fundamentalmente, por jarales y brezales con algunas leguminosas espinosas con especies como *Genista cinerea*, *G. scoparia*, *Erica umbellata*, *E. arborea*, *Calluna vulgaris*, *Cistus salvifolius*, *Pteridium aquilinum*, *Smilax aspera*, *Drosophyllum lusitanicum* o *Satureja salzmännii*.

Como especies de interés botánico especial se pueden encontrar las ya citadas para los alcornoque de solana, y además las siguientes:

- *Davallia canariensis*, epífita atlántica sobre *Quercus canariensis* considerado raro. Es un especie relictica con afinidades macaronésicas.
- *Polypodium macaronésicum*, epífita macaronésico sobre *Quercus canariensis* considerado raro.
- *Quercus canariensis*, endemismo ibérico-norteafricano testimonio de comunidades supervivientes de un clima más húmedo y templado que el actual; es muy frecuente en esta zona.
- *Ruscus hypophyllum*, especie relictica de influencia pónica-europea y frecuente.
- *Teucrium scorodonia baeticum*, endemismo de las Sierras del Aljibe, frecuente.



Predomina en el alcornocal el estado de fustal, con un rendimiento medio de 200 Kg. de corcho por Ha. y año, un turno de saca de nueve años y un crecimiento anual maderable de $0,4 \text{ m}^3$ por Ha. y año. El corcho proporciona la mayor parte de los ingresos, mientras la leña no tiene interés, al ser inservible el árbol cuando deja de producir corcho.

3.- Carreteras;

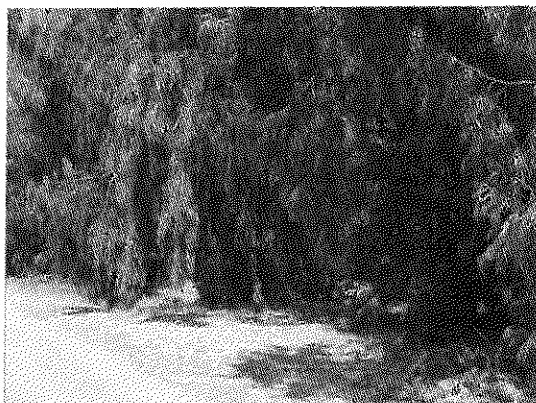
La A 369 y la CA 512, ambas parcialmente sobre vías pecuarias, forman el esquema viario actual sobre el entorno.

4.- Cítricos y frutales.

La especie más extendida es el naranjo, en buen estado vegetativo y plantado en marco de 8 por 8 metros aproximadamente. La producción se sitúa en una media de 150 quintales metricos por hectárea y año. En el caso de la pera, se obtienen 30-35 Kg por árbol, en marco de 5 por 5 metros.

5.- Embalse del Arroyo Miraflores.

Sus márgenes oscilan en función de la pluviosidad anual y están estabilizados con eucaliptos. Cuenta con un canal de riego de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir que distribuye las aguas del embalse del Arroyo Miraflores hacia el Norte, atravesando los alcornocales de San Roque.

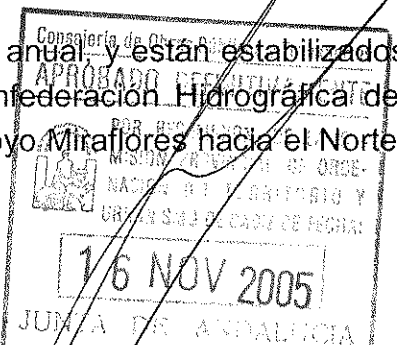
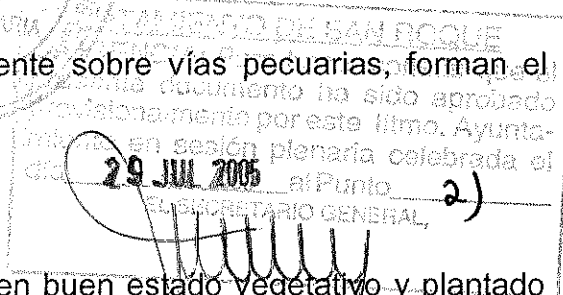
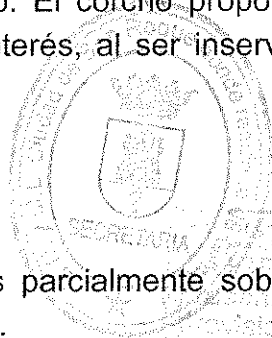


6.- Eucaliptal.

A orillas del Guadarranque, un amplio cultivo de *Eucalyptus camaldulensis* sustituye a la vegetación riparia original, ocupando gran parte del área de regadío. El turno de corta en condiciones normales es de unos 15 años, con un volumen maderable de $20 \text{ m}^3/\text{Ha.}$ y un crecimiento anual maderable de $2 \text{ m}^3/\text{Ha.}$

La estructura de estos silvocultivos varía dependiendo del tiempo de la repoblación y de las labores de gestión y aprovechamiento de que han sido objeto.

La composición florística del sotobosque, donde este aparece, es similar a la del soto de los bosques autóctonos o matorrales colindantes, pero con un carácter mucho



más degradado y pobre en especies y ejemplares, siendo las más destacables las jaras *Cistus ladanifer*, *C. salvifolius*, y jerguenes *Calicotome villosa*.

La alta densidad de la plantación y la fuerte competencia que opone el eucalipto no permite el desarrollo de sotos diversos, condicionando esto una baja presencia faunística. Otras masas se encuentran en el Arroyo Miraflores y su embalse.

7.- Industrial.

Destaca la fabrica de tubos de Dragados y Construcciones, cerca de la cual se encuentran unas instalaciones para estabulación de ganado.

No estrictamente industrial, pero coincidente en la pauta de ocupación del suelo, el Apartadero de RENFE se alinea con la vía férrea y la carretera, encontrándose aislado de esta última por un extenso erial con escaso pasto. Su valor de posición en la aglomeración de la Bahía, muy próximo pero a suficiente distancia evitar deseconomías de aglomeración, es el determinante de la implantación de la ZAL.



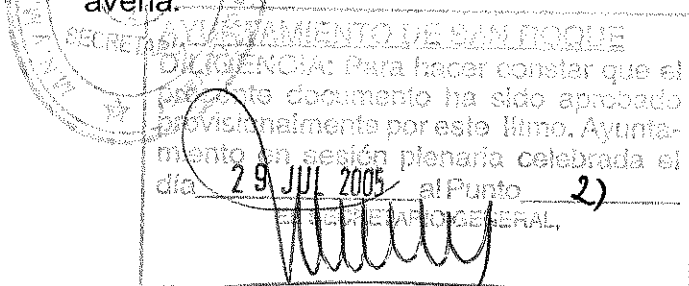
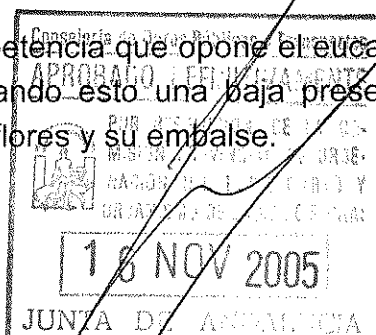
8.- Labor intensiva.



Los cultivos ocupan cotas inferiores a los 100 m., de pendientes llanas y suaves, en la vega fluvial y colinas adyacentes. Los cultivos de regadío y de secano ofrecen el mismo paisaje, en campo abierto sin setos. En secano se sigue la labor de año y vez con barbecho blanco en torno al 40%. Predomina el trigo, con producciones alrededor de los 2.000 Kg por hectárea, 3.200 para el heno y 2.500 para la avena.

9.- Matorral.

Se trata de formaciones pluriestratificadas muy densas del típico matorral.



mediterráneo; lentisco, palmito, jerguen, escobón y brezo, frecuentemente asociados con acebuche y alcornoque. Su utilidad es casi nula, ya que solo aprovecha para una carga ganadera de 0,25 cabezas de caprino por hectárea. Cuando el matorral se encuentra degradado presenta formaciones subarbusivas, principalmente jarales, con similar aprovechamiento al descrito y pastos estacionales de bajo rendimiento.

Lentiscales, palmitares y jerguenales.



Este matorral se localiza en zonas por debajo de los 200-250 m de altitud, por lo tanto lo encontramos fundamentalmente en los cerros abruptos, en las colinas y en la vega. Es un matorral que puede presentar porte arbustivo o subarbusivo y suele estar acompañado de lianas o enredaderas. Su composición florística es ciertamente homogénea dentro de la variedad y riqueza. Las especies con mayor recubrimiento pueden ser lentiscos, jerguenes, escobones, acebuches o coscojas. Es el matorral más típicamente mediterráneo de los presentes en la zona de estudio. Como especies de interés botánico hay que destacar la aulaga morisca *Genista triacanthos*, endemismo ibero-norteafricano.

Escobonales, brezales y jarales.

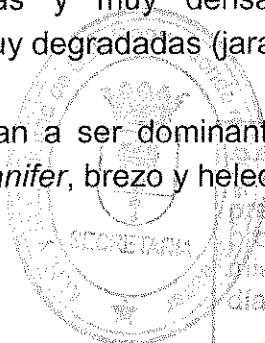
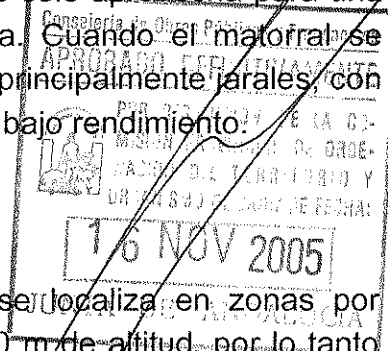
Existen áreas entre las masas forestales de alcornoques cubiertas por formaciones de este matorral. La composición florística de este matorral es rica y muy variada, numerosas especies coinciden con los lentiscales o jerguenales pero se incorporan aquí otras especies de carácter más atlántico que diferencian bien ambos tipos de matorral, como pueden ser los brezos (género *Erica*).

Los estratos dominantes son el arbustivo y el subarbusivo, pero existe una gran variedad en cuanto a la estructura y recubrimiento pues se encuentran desde formaciones pluriestratificadas y muy densas (escobonales y brezales) hasta formaciones subarbusivas muy degradadas (jarales).

Las especies que llegan a ser dominantes son el escobón, jerguen, lentisco, jaras *Cistus salvifolius*, *C. ladanifer*, brezo y helecho común.

10.- Pastizal.

Ocupa principalmente vegas y colinas, aunque también se encuentra intercalado entre matorral y bosques en cerros. Su estructura es sencilla, con dominancia del estrato herbáceo con cobertura entre el 75% y el 100%, en función de la presencia



Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado efectivamente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2)

EL SECRETARIO GENERAL

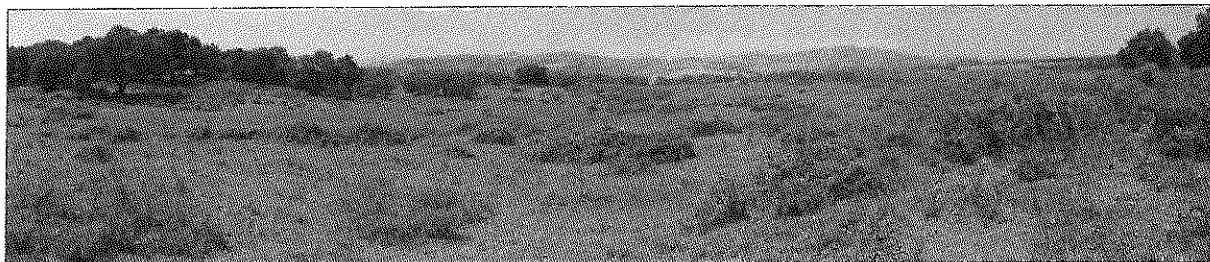
del estrato subarbustivo.

En las vegas se presentan esporádicamente especies vivaces, verdes todo el año, pero predominan las especies anuales, agostadas en verano, con aprovechamiento en otoño-invierno y primavera, lo que produce contrastes paisajísticos por los cambios de color y textura.

La carga ganadera recomendada es de 0,3 vacas/Ha. Se trata de ganado retinto, muy bien adaptado y dedicado a la producción de carne. Su régimen es extensivo en cercado, sin estabulación, nutriéndose de la vegetación espontánea, complementada con paja, heno y rastrojo agrícola en la fase de agostamiento, que a veces no llega hasta mitad del verano.

Los pastizales ocupan una gran extensión del territorio estudiado, cubriendo bien amplias superficies continuas, especialmente en las vegas y colinas, o bien pequeñas superficies entre matorral o bosques en colinas y cerros. La estructura es sencilla, pues domina el estrato herbáceo con variaciones que van desde muy densos hasta pastizales muy abiertos. Pese a que existen diferencias en la composición de unos y otros pastizales, el tipo de paisaje que configuran es muy similar.

En general, predominan las especies terófitas pertenecientes, principalmente, a las familias de las gramíneas, leguminosas y compuestas, con distintas proporciones dependiendo del uso y degradación y de las disponibilidades hídricas. También son muy frecuentes especies de las familias de las cariofiláceas, crucíferas y bulbosas.

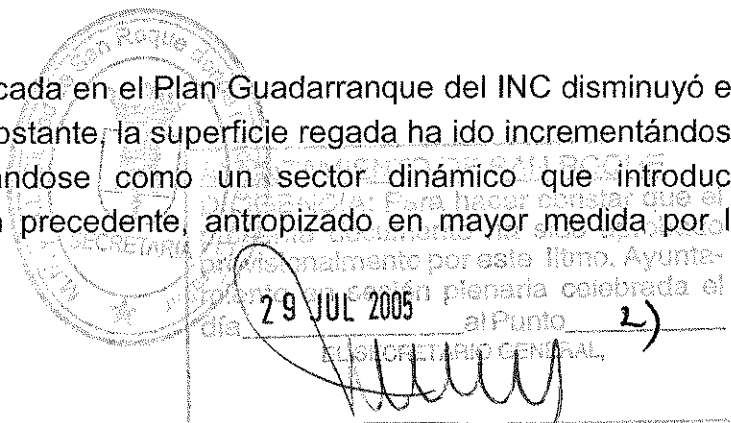
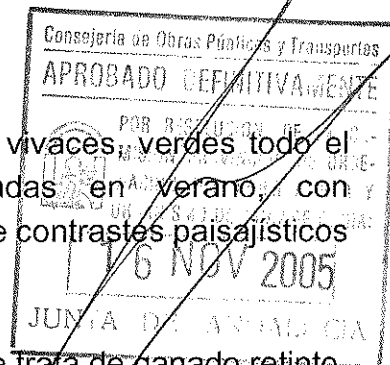


11.- Regadío.

La superficie regable planificada en el Plan Guadarranque del INC disminuyó en beneficio del suelo industrial. No obstante, la superficie regada ha ido incrementándose en las últimas décadas, mostrándose como un sector dinámico que introduce variaciones en el paisaje agrícola precedente, antropizado en mayor medida por la proliferación de infraestructuras.

12.- Ríos.

Los cauces de los arroyos carentes de vegetación de ribera se consideran improductivos. Sus márgenes están ocasionalmente festoneados por formaciones de



matorral degradado que disminuyen la monotonía del pastizal y los cultivos en que se inscriben.

El tramo del Guadarranque incluido en el área de estudio cuenta en el meandro más cercano a la A—369 con un destacado bosque de galería, compuesto por la Serie riparia silicífila mediterráneo-iberoatlántica de las alisedas: *Polysticho atlantici-Alneto glutinosae*.

Las alisedas son bosques de ribera en las que el aliso es la especie dominante. Al ser ésta una especie muy exigente en humedad, se localizan siempre próximas a los cauces así como en barrancos algo angostos y poco soleados pues exigen elevada humedad ambiental.

La variedad florística de esta comunidad es, como en el caso de los “canutos” considerable teniendo ambas numerosas especies comunes pero, sin embargo, hay diferencias sustanciales tanto en la composición como en la estructura de la formación. Desaparecen las especies más significativas de los canutos (rododendro, laurel, durillo, etc.) y aparecen otras no presentes en los barrancos de las sierras; el aliso comparte el estrato arbóreo con los sauces (*Salix pedicellata*, poco frecuente, y *Salix atrocinerea*, frecuente) situándose estos en la franja más próxima al cauce, pero son muy minoritarios respecto a los alisos. También aparecen especies propias de las ladera como el quejigo o el alcornoque. Es un tipo de bosque galería en el que los árboles alcanzan un porte y un diámetro mayor y el estrato arbustivo no siempre está bien desarrollado en contraste con el herbáceo, donde abundan los helechos.

Pueden destacarse como especies indicadoras las siguientes: aliso *Alnus glutinosa*, sauces *Salix atrocinerea*, *Salix pedicellata*, avellanillo *Frangula alnus*, fresno *Fraxinus angustifolia*, helecho real *Osmunda regalis* y el ajo *Allium triquetum*.

Aguas abajo de la Venta Gómez, la vegetación se restringe a los taludes del río, conservando su estructura salvo en el amplio sector donde ha sido sustituida por eucaliptos. Allí donde la pendiente es menor se desarrolla un estrato higrofilo, especialmente al abrigo de los puentes.

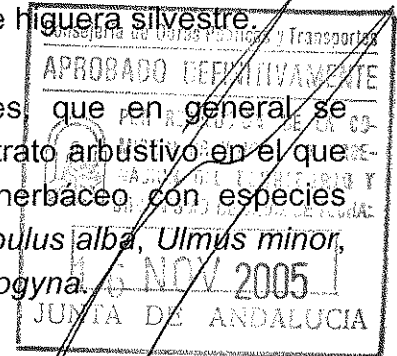
Por último, a su paso por Estación de San Roque presenta una muy reducida franja ripícola por la implantación en sus riberas del casco urbano y la fábrica de tubos.

Otra etapa de degradación es la que presenta el cauce del arroyo Dulce, canalizado en la vega, pero que conserva un meandro que retiene aguas en torno a las que se encuentra la Serie riparia mediterránea de las fresnedas, alamedas y olmedas, *Rubio tinctorio-Populetum albae*, *Aro italici-Olmetum minoris*.

Esta formación es la correspondiente a márgenes de vegas amplias y poco encajadas. Coincidentes con los tramos medios y bajos de las mismas se localizan

bosques de ribera que, en condiciones óptimas son bosques densos y pluriestratificados en los que la especie arbórea dominante puede ser el fresno *Fraxinus angustifolia*, el álamo *Populus alba* o el olmo *Ulmus minor* pudiendo estar mezclados y acompañados también de sauces, de algún aliso e higuera silvestre.

Este es uno de los pocos restos de estos bosques que en general se encuentran en mal estado de conservación. Es habitual un estrato arbustivo en el que abundan las especie espinosas y las lianas y un estrato herbáceo con especies nitrófilas. Son especies indicadoras: *Fraxinus angustifolia*, *Populus alba*, *Ulmus minor*, *Salix atrocinerea*, *Rubus ulmifolius* y el majuelo *Crataegus monogyna*.

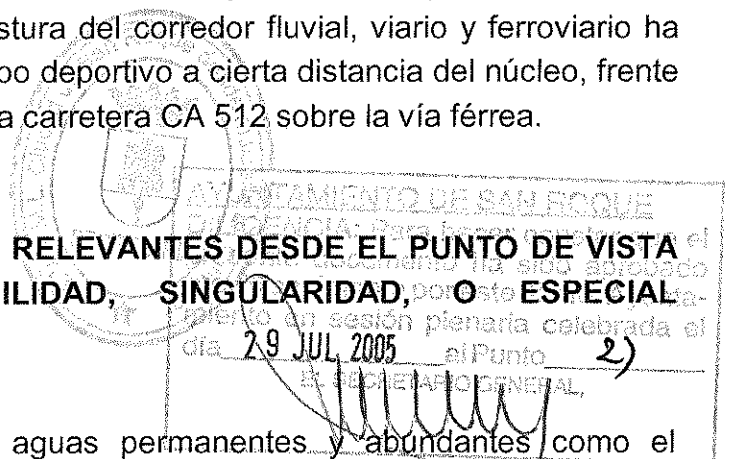


13.- Urbano.

El casco urbano de Estación de San Roque se expande desde su emplazamiento original, en torno a la estación, primero hacia los cerros circundantes, ocupados por viviendas, y luego entre la carretera y el río con predominio de la pequeña industria. La progresiva angostura del corredor fluvial, viario y ferroviario ha determinado la implantación de un campo deportivo a cierta distancia del núcleo, frente a un conjunto de ventas y al puente de la carretera CA 512 sobre la vía férrea.

c.) DETERMINACIÓN DE LAS ÁREAS RELEVANTES DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CONSERVACIÓN, FRAGILIDAD, SINGULARIDAD, O ESPECIAL PROTECCIÓN.

La presencia de un curso de aguas permanentes y abundantes como el Guadarranque y la composición litológica del sustrato de este espacio van a influir de forma decisiva en la determinación de las distintas Áreas Relevantes y Áreas Sensibles de sufrir impacto que se encuentran en nuestra zona de estudio.



ÁREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES.-

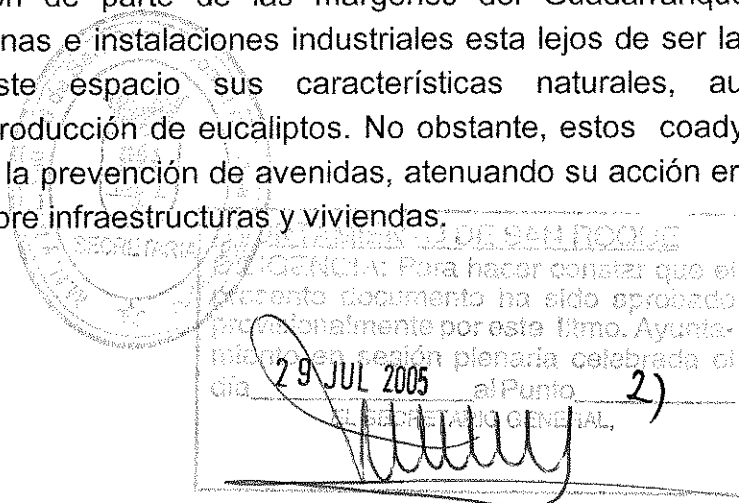
- CAUCES Y RIBERAS FLUVIALES.



El Río Guadarranque, antes de alcanzar Estación de San Roque, surca una fértil vega irrigada con sus aguas. El trazado es sensiblemente rectilíneo, con suaves meandros en los extremos N. y S. del área de estudio, al recorrer una llanura aluvial en la que el cauce menor se excava independientemente del lecho rocoso. Busca y alcanza aquí su perfil de equilibrio, asegurando la corriente de agua y el transporte de materiales con el mínimo esfuerzo.

Sin rupturas de pendiente, el placido discurrir de las aguas excava un perfil transversal que presenta en las riberas comunidades higrófilas ante suaves taludes, estabilizados por un importante bosque de galería, con presencia de numerosas y valiosas especies ripícolas, fresnos, olmos, chopos y alisos, infalibles indicadores de la calidad de las aguas, donde abunda la piscifaua, si bien con predominio de la lisa.

La puntual degradación de parte de las márgenes del Guadarranque por implantación de traseras urbanas e instalaciones industriales esta lejos de ser la nota dominante, conservando este espacio sus características naturales, aunque desvirtuadas por la amplia introducción de eucaliptos. No obstante, estos coadyuvan con las especies climácicas a la prevención de avenidas, atenuando su acción erosiva y los eventuales perjuicios sobre infraestructuras y viviendas.



Mención especial merece la depresión donde se remansan las aguas del encauzado Arroyo Dulce, frente a la antigua Venta Gámez. Con un bosque de galería multiespecífico en un entorno agropecuario, contribuye decisivamente a mantener la diversidad a pesar de la eutrofización, acentuada por el estancamiento y la presencia ganadera, de sus aguas.



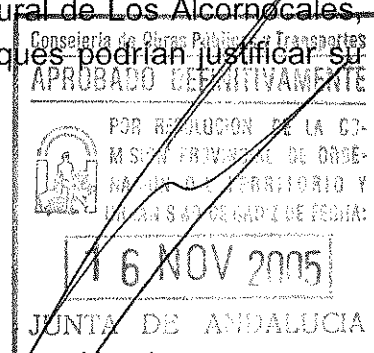
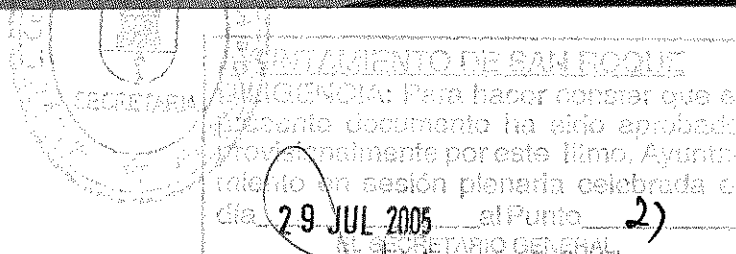
- ALCORNOCAL.

Sobre el Flysch y las margas, arenas y calcarenitas de San Roque, y en menor medida de Los Barrios, existen importantes masas de alcornocal (*Quercus suber*), en ocasiones asociadas con acebuchal (*Olea europaea sylvestris*), alcanzando coberturas del 50% en su mayor parte, y del 60 y 80% en algunos puntos.

El turno de saca es de 9 años, con producción de 50-55 Kg. de corcho por árbol, que no se encuentran protegidos por el cercano Parque Natural de Los Alcornocales, aunque la extensión y buen estado vegetativo de estos bosques podrían justificar su inclusión en el futuro.

- EMBALSE DEL ARROYO MIRAFLORES

La cuenca del Arroyo Miraflores ha propiciado la construcción de una presa y otras instalaciones de la Confederación Hidrográfica del Sur, donde se remansa un apreciable volumen permanente de agua que contribuye a mitigar las carencias de los meses de estío.



Emplazamiento de recursos hídricos imprescindibles, las instalaciones de la Confederación Hidrográfica del Sur tienen máxima relevancia en cualquier hipótesis de futuro para el área de la Bahía, además de mejorar y diversificar el entorno en el ámbito inmediato. Su cuenca y entorno próximo no presentan otro valor que el de recoger las aguas, contando en cambio con numerosos eucaliptos que degradan los suelos y compiten por el agua.



En su entorno se encuentran abundantes eucaliptos, que fijan las riberas y menguan el aterramiento del vaso del embalse, aún a cambio de un elevado consumo de agua. No obstante la presencia de la lámina de agua permite el desarrollo de comunidades animales de interés que incluyen peces, anfibios, reptiles y aves palustres.

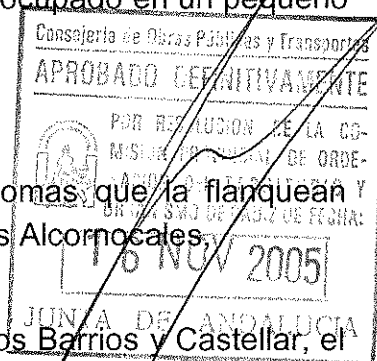
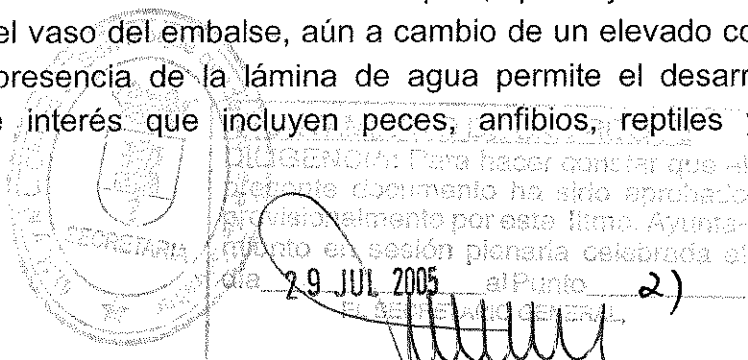
- VÍAS PECUARIAS.

Tres son las que se encuentran en el área de estudio: la Vereda de Castellar, con 21 metros de ancho ocupados en su mayor parte por la carretera A-369, la Cañada Real de Manilva, con 75 metros, en el borde meridional de los terrenos que se clasifican como urbanizables sectorizado, y el Cordel de la Pasada de Jimena a la Dehesa de Chaparral, con 38 metros de ancho, que sólo esta ocupado en un pequeño tramo por un canal de Confederación.

- PARQUE NATURAL DE LOS ALCORNOCALES.

Tanto la vega del Guadarranque como los cerros y lomas que la flanquean forman parte del medio rural inmediato al Parque Natural de Los Alcornocales.

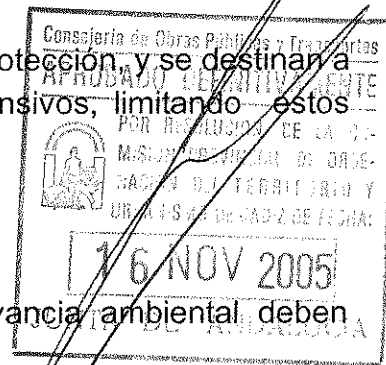
Junto a la confluencia de los términos de San Roque, Los Barrios y Castellar, el Parque de Los Alcornocales cuenta en este ultimo municipio con una de sus Áreas de Protección Grado C3, que se extiende sobre parte del área de estudio. Estas zonas



carecen de interés para incluirse en las categorías de mayor protección, y se destinan a concentrar los aprovechamientos agrícolas y ganaderos intensivos, limitando estos usos en áreas más valiosas en lo natural.

ÁREAS ESPECIALMENTE SENSIBLES.-

Además de las distintas áreas identificadas como de relevancia ambiental deben considerarse áreas especialmente sensibles las siguientes:



1. Acuífero mioplioceno del interfluvio Palmones-Guadarranque

Los depósitos miopliocénicos constituyen el relleno de una cubeta aislada, en sus bordes y en profundidad, por materiales impermeables, con una extensión superficial de 105 Km². Su espesor oscila entre unos metros en los bordes y más de 125 m en las zonas centrales.

Los materiales miopliocénicos los forman arenas, arenisca y calizas, cuya permeabilidad media, los convierten en un recurso hidrogeológico muy sensibles a la ocupación urbanística de los suelos, ya que esta influye de manera directa en la recarga del mismo y pueden verse afectados por las infiltraciones de aguas residuales.

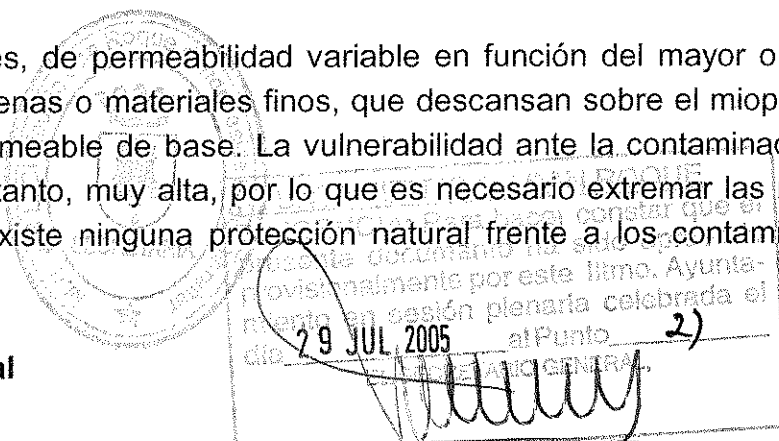
2. Acuíferos aluviales

Los acuíferos aluviales son formaciones recientes, del cuaternario, con una extensión de 30 Km² y un espesor medio de 5-10 m, no sobrepasando en ningún caso los 20 m, paralelas a los principales ríos del término con los cuales se interrelacionan, Palmones Guadacortes y Guadarranque.

Son acuíferos libres, de permeabilidad variable en función del mayor o menor contenido en gravas y arenas o materiales finos, que descansan sobre el mioplioceno o sobre el material impermeable de base. La vulnerabilidad ante la contaminación en dichos acuíferos es, por tanto, muy alta, por lo que es necesario extremar las medidas preventivas ya que no existe ninguna protección natural frente a los contaminantes exteriores.

3. Matorral-Pastizal

Determinadas zonas con cubierta herbácea y arbustiva dominante, resultado de la repoblación natural de suelos empleados como pastos y posteriormente abandonados y dejados a la colonización de especies pertenecientes a series regresivas y progresivas del alcornoque presenta especial sensibilidad a la ocupación urbanística. La composición florística de este matorral-pastizal es variada, alternando zonas claramente de regresión, especialmente localizadas en los bordes de contacto con los pastizales puros y otras más ricas en especies indicadoras de la progresión⁴²



ubicadas en yuxtaposición a las anteriores y por tanto más próximas a las masas arboladas de alcornocal. Las primeras están dominadas por herbáceas, jaras y brezos, mientras que las segundas incluyen asociaciones de jérguenes y esparragueras y otras ricas en leguminosas como los escobones *Genista linifolia*

Los estratos dominantes son el arbustivo y el subarbustivo, pero existe una gran variedad en cuanto a la estructura y recubrimiento pues se encuentran desde formaciones pluriestratificadas y muy densas (escobonales y brezales) hasta formaciones subarbustivas muy degradadas (jarales). Las especies que llegan a ser dominantes son: *Calicotome villosa*, *Pistacia lentiscus*, *Cistus salvifolius*, *C. ladanifer*, *Erica scoparia* o *Pteridium aquilinum*.

d.) INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DEL PLANEAMIENTO DE LA NORMATIVA AMBIENTAL.

Se presenta a continuación una revisión de las principales normas de carácter ambiental aplicables desde el punto de vista de su afección territorial en el ámbito de estudio y de su modificación, especialmente en cuanto a su incidencia en el planeamiento urbanístico y a las competencias municipales.

NORMATIVA Y COMPETENCIA DE VÍAS PECUARIAS

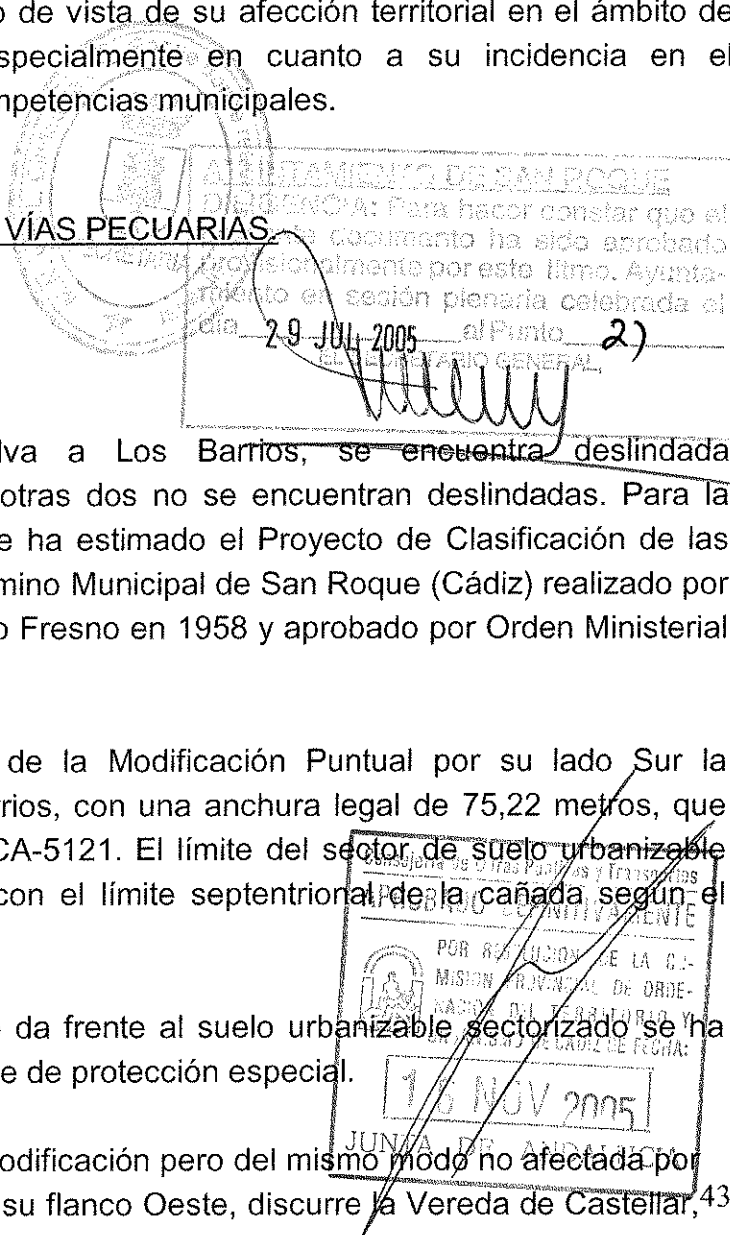
Situación actual:

La cañada real de Manilva a Los Barrios, se encuentra deslindada provisionalmente mientras que las otras dos no se encuentran deslindadas. Para la localización de estas dos últimas se ha estimado el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias Existentes en el Término Municipal de San Roque (Cádiz) realizado por el Perito Agrícola D. Enrique Gallego Fresno en 1958 y aprobado por Orden Ministerial de 9 de mayo de 1959.

Colinda con la delimitación de la Modificación Puntual por su lado Sur la Cañada Real de Manilva a Los Barrios, con una anchura legal de 75,22 metros, que discurre en parte por la Carretera CA-5121. El límite del sector de suelo urbanizable sectorizado se ha hecho coincidir con el límite septentrional de la cañada según el deslinde aprobado definitivamente.

El tramo de vía pecuaria que da frente al suelo urbanizable sectorizado se ha clasificado como suelo no urbanizable de protección especial.

Próxima también al área de Modificación pero del mismo modo no afectada por el instrumento de planeamiento, por su flanco Oeste, discurre la Vereda de Castellar,⁴³



de 20,89 m de anchura legal. Esta vía pecuaria se superpone al trazado de la carretera C-3331 entre San Roque y Castellar.

Situación Futura:

Las vías pecuarias más cercanas permanecerán con su actual clasificación urbanística como Suelo No Urbanizable no produciéndose afección alguna en ninguno de sus tramos.

Corresponde a la Consejería de Medio Ambiente la planificación, la investigación, la clasificación, el deslinde, el amojonamiento, la recuperación, la desafectación, la modificación del trazado y cualesquiera otros actos relacionados con las vías pecuarias.

Cualquier otro instrumento de planificación ambiental por cuyo ámbito territorial discurra una vía pecuaria deberá incorporar los siguientes objetivos:

- a) El mantenimiento de la integridad superficial de las vías.
- b) La idoneidad e los trazados para el cumplimiento de los fines legalmente establecidos y, de forma especial, la finalidad ambiental recogida en el Art. 4 de este Reglamento.
- c) La continuidad del tránsito ganadero, el uso público y demás usos compatibles y complementarios establecidos en el Art. 54.1 de este Reglamento.

Normativa de Referencia:

ESPAÑA

Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias BOE 71/1995, de 24/03/95.

ANDALUCÍA

Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Ley 17/1999, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas: constar que el presente documento ha sido aprobado y oficialmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 en el Punto 2)

Situación actual:

Dentro de los terrenos pertenecientes al ámbito de la Modificación Puntual encontramos un antiguo meandro aislado del río Guadarranque que presenta lamina de agua permanente, como lo atestigua la presencia de macrófitos sumergidos y vegetación flotante tipo lemnácea, y vegetación ribereña que alcanza el alto porte en la práctica totalidad del su orla.

Cuenta la zona con dos sistemas acuíferos, el Acuífero Mioplioceno del Interfluvio Palmones-Guadarranque y Acuíferos Aluviales asociados a los cursos del

Guadarranque y del Miraflores.

Próximas al área de actuación existen diversas redes de abastecimiento de agua en alta, cuya titularidad corresponde a la Confederación Hidrográfica del Sur, que suministran agua bruta desde el embalse de Guadarranque a la estación depuradora del "cañuelo" y las redes que enlazan ésta con la antigua depuradora junto al embalse de Miraflores. Al este de los terrenos transcurre un canal abierto que conecta los embalses de Guadarranque y Miraflores.

Los riesgos relativos a la inundabilidad de la zona han sido puestos de manifiesto mediante el estudio hidrológico previo, que propone medidas para su reducción, medidas que son consideradas por la **Modificación Puntual** como vinculantes y necesarias con anterioridad a la realización de las propuestas contenidas en dicha Modificación.

Situación Futura:

El paleocauce del Arroyo Dulce y su ribera no forman parte del Dominio Público Hidráulico (DPH), según informe de la Confederación Hidrográfica del Sur. No obstante, atendiendo a los valores naturales que presenta, en la propuesta de zonificación se señala esta área como espacio preferente para la localización de los espacios libres del sector.

La red de saneamiento será separativa y las aguas residuales generadas en la instalaciones propuestas se conducirán, en coordinación con las actuaciones que lleve a cabo el Ayuntamiento, hacia el polígono industrial Guadarranque, en el cual está prevista la centralización de la depuración de las aguas residuales de la vertiente a la bahía del municipio de San Roque.

Conforme al Decreto 189/2002, de 2 de Julio, art. 6 y 14, establece que todo cauce que trascurra por zona urbana o urbanizable se someterá a un estudio hidrológico en el que se determinarán las áreas inundables para periodos de retorno de 50, 100 y 500 años, se ha sometido dicha área a estudio, obteniéndose de tal estudio las áreas inundables para los respectivos periodos. En los art. 6 y 14 del Decreto 189/2002, de 2 de Julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cascos Urbanos (PPAICU) se norma que "todo cauce que trascurra por zona urbana o urbanizable se someterá a un estudio hidrológico en el que se determinarán las áreas inundables para periodos de retorno de 50, 100 y 500 años". Dando cumplimiento a este mandato se ha efectuado por encargo de la Empresa Pública Puertos de Andalucía el denominado "Estudio de caracterización hidráulica del Río Guadarranque en el entorno del Núcleo Urbano de la Estación de San Roque". Atendiendo a lo estipulado en el PPAICU se identifica con detalle las zonas

afectadas por avenida para periodos de retorno de 50, 100 y 500 años, proponiendo distintos modelos con medidas correctoras y eliminando los puntos negros obtenidos en las distintas secciones transversales establecidas.

Entre los modelos propuestos, la medida correctora más viable y factible para la solvencia de los riesgos de inundación consiste en una actuación integral en el tramo del río comprendido entre el Cortijo de los Chaparrales y la carretera N-340, consistente en la adecuación de dicho cauce a las necesidades de desagüe, restituyendo lo que debió ser su cauce de avenidas y eliminando ocupaciones y estrechamientos para garantizar el encauzamiento de la avenida estimada para un periodo de retorno de 50 años, se recuperaría la capacidad de drenaje del cauce actual.

Esta medida debería complementarse con la construcción de obras de defensa tipo recrecimiento o muro en la margen izquierda a la altura del núcleo urbano de la Estación de San Roque que permitirían defenderlo contra la avenida de los 500 años tal y como establece la legislación vigente para las zonas habitadas con riesgo grave.

El Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (DPH) que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de aguas, establece que ante cualquier construcción en zona de policía de aguas se exigirá la autorización previa del Organismo de cuenca, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico, o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados por el Organismo de cuenca y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto. La Ley 29/1985, de 2 de Agosto (LA), de aguas, contempla como dominio público del estado, con las salvedades previstas, a todas las aguas continentales, tanto superficiales como subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación, los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas, los lechos de lagos y lagunas y los de los embalses superficiales de aguas tanto continuas como discontinuas así como los acuíferos (art. 2 LA). En el art 4 define el cauce natural de una corriente continua o discontinua como el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias, y en el art. 6 se definen las riberas y sus zonas de servidumbre y policía. En el art. 8 se especifican las condiciones de modificación de cauces.

Sí se considera que existe cauce de corriente discontinua, este cauce forman parte del DPH y, asimismo, posee las correspondientes Servidumbres de Paso y Servidumbres de Policía de agua del DPH. Si por el contrario, o además, se considera que se trata de una zona húmeda, el art. 275 del Reglamento del dominio público hidráulico establece que las zonas pantanosas o encharcadizas, incluso las creadas artificialmente tendrán la consideración de zonas húmedas. Comprenden las marismas, turberas o aguas rasas, permanentes o temporales, integradas por aguas remansadas o corrientes y ya se trate de aguas dulces, salobres, naturales o artificiales. También

comprenden las zonas húmedas las márgenes de dichas aguas y las tierras limítrofes en aquellos casos en que, previa la tramitación del expediente administrativo oportuno, fuera así declarado por ser necesario para evitar daños graves a la fauna y la flora. Para los eventuales valores ecológicos merecedores de protección especial, la normativa aplicable a las mismas será la prevista en la disposición legal específica, así como para la delimitación de las zonas húmedas (art. 276RDPH y 95 LA), que remite al organismo de cuenca para el inventario y delimitación de zonas húmedas y sus perímetros de protección.

El art 283 del RDPH encomienda a los organismos de cuenca, previo informe favorable del órgano competente en materia de medio ambiente, la facultad de promover la desecación de aquellas zonas húmedas declaradas insalubres o cuyo saneamiento se considera de interés público. En el supuesto de insalubridad, el acuerdo de desecación o saneamiento se adoptará por decisión de la junta de gobierno del organismo de cuenca o el órgano competente de la comunidad autónoma, previa la correspondiente declaración emitida por la autoridad sanitaria y sin perjuicio del informe favorable referido en el apartado anterior. El saneamiento de una zona húmeda por razones de interés público sólo podrá acordarse por el gobierno del estado, o en su caso de la comunidad autónoma, previos fundados motivos de este carácter, que deberán estar debidamente acreditados en el expediente y avalados por los estudios técnicos e informes necesarios.

Por otro lado, en relación a la Prevención de Avenidas, para los cauces que van a convertirse en cauces urbanos es de aplicación el D. 189/2002. Ello implica la necesaria solicitud al organismo de Cuenca, en este caso la Confederación Hidrográfica del Sur y a la Consejería de Obras Públicas y Transporte, de la información requerida para el estudio y delimitación de las áreas inundables para periodos de recurrencia de 50, 100 y 500 años.

En esta ultima ley, se especifica que el ámbito de estudio para la prevención de las inundaciones urbanas requiere la ampliación del marco territorial, superando los límites urbanos y de su ámbito competencial, ya que trasciende de las competencias de aguas, afectando a competencias de ordenación del territorio y urbanismo, medio ambiente y protección civil. Por ello se incluirán los ámbitos no urbanos en el que se hallan de adoptar las medidas que prevengan las inundaciones urbanas.

La integración de las medidas se ha de tener:

- un adecuado conocimiento de las zonas inundables urbanas y de los riesgos existentes en ellas.
- Una ordenación urbanística/territorial de los terrenos inundables que evite las situaciones de riesgos, proponiendo a su vez la integración ambiental de los cauces fluviales en el medio urbano.
- La ejecución de infraestructuras de protección como defensa para las

poblaciones.

- La ejecución de programas de restauración forestal que contribuyan a suavizar la torrencialidad de las avenidas y proteger el suelo.
- La conservación y limpieza de los cauces urbanos.
- La implantación de mecanismos más eficaces de formación profesional y colaboración administrativo.

Se marca como objetivo en este Plan el disminuir la magnitud de las avenidas en los cauces urbanos, reducir las zonas urbanas sujetas al riesgo de inundaciones, minimizar los impactos de esta sobre la sociedad y dotar de una regulación que proteja a los cauces y márgenes de los ríos y zonas inundables urbanas de la presión antrópica.

En cuanto a información, participación y formación las administraciones públicas competentes promoverán la información a la opinión pública en relación a las siguientes cuestiones:

- a.) Localización y delimitación de los puntos de riesgos por inundación, zonas inundables, zonas de servidumbre, policía y dominio público hidráulico.
- b.) Recomendaciones para prevenir y reducir los daños de las inundaciones.
- c.) Recomendaciones para actuar en situaciones de emergencia.

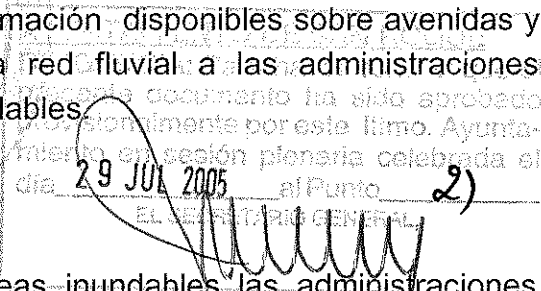
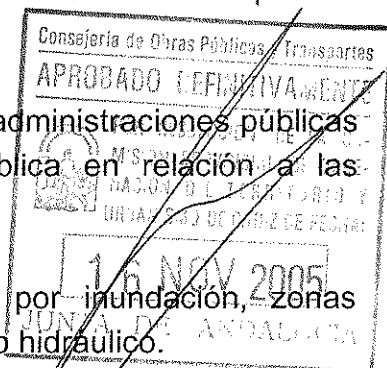
Para la delimitación de las zonas inundables los organismos de cuencas deberán trasladar los datos, estudios y toda información disponibles sobre avenidas y la información sobre caudales máximos en la red fluvial a las administraciones competentes en la delimitación de las zonas inundables.

Al respecto de la delimitación de las áreas inundables las administraciones competentes, previa elaboración de los estudios y evaluaciones necesarios, efectuarán la delimitación de las área inundables y la modulación del nivel de riesgo de cada núcleo de población.

Para la delimitación de cauce público e inventarios de zonas inundables y de infraestructuras y edificaciones establece:

De acuerdo con el Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio, los organismos de cuenca deberán de prestar a los organismos competentes en ordenación del territorio, urbanismo y protección civil, la delimitación de los cauces públicos y de las zonas de servidumbre y policía.

La Administración competente adoptará las medidas necesarias para la actualización continua de los inventarios de las zonas inundables.



Las administraciones hidráulicas competentes realizarán un inventario de las edificaciones, infraestructuras y actuaciones que hayan sido implantadas en el pasado en los cauces, zonas de servidumbre y policía y zonas inundables y que constituyan una reducción de la capacidad natural de desagüe.

Conforme a lo que establece el artículo 9 en cuanto a Infraestructuras de prevención de inundaciones, establece que la ejecución de las infraestructuras de prevención en los cauces públicos situados fuera de zonas urbanas, corresponde a la administración hidráulica que gestiona la cuenca. Las administraciones Estatal, Autonómica y Local podrán suscribir convenios de colaboración para la financiación de las infraestructuras de prevención de inundaciones así como de limpieza y conservación de aquellas ubicadas en las zonas urbanas de los cauces públicos.

Entre los Sistemas de Previsión se podrán incluir las siguientes bases específicas a efectos de sistemas de prevención:

- La ejecución por la administración del estado de las actuaciones conducentes a implantar sistemas de previsión meteorológica e hidrológica en todo el territorio andaluz, provistos de la mejor tecnología disponible, así como a garantizar la operación de mantenimiento de dichos sistemas.
- La coordinación de iniciativas necesarias de cara a particular e integrar de forma efectiva los sistemas de previsión.

La ordenación de los terrenos inundables estará sujeta a las siguientes limitaciones generales, que deberán ser recogidas en los instrumentos de planificación territorial y urbanística:

En los terrenos inundables de periodo de retorno de 50 años no se permitirá edificación o instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente, y por razones justificadas de interés público, se podrán autorizar instalaciones temporales.

En los terrenos inundables de periodo de retorno de 50 y 100 años no se permitirá la instalación de industria pesada, contaminante según la legislación vigente o con riesgo inherente de accidentes graves. En los casos en los que el calado sea superior a 0,5 metros tampoco se permitirá edificación o instalación alguna, temporal o permanente. Así mismo, en los terrenos inundables de 100 años de periodo de retorno y donde, además, la velocidad del agua para dicha avenida sea superior a 0,5 metros por segundo se prohíbe la construcción de edificaciones, instalaciones, obras lineales o cualesquiera otras que constituya un obstáculo significativo al flujo del agua. Obstáculo significativo es aquel obstáculo que presenta un frente en sentido perpendicular a la corriente de más de 10 metros de anchura o cuando la relación anchura/obstáculo del cauce de avenida extraordinaria de 100 años de periodo de retorno mayor a 0,2.

En los terrenos inundables de periodo de retorno entre 100 y 500 años no se permitirá las industrias contaminantes. Señalar en este punto que las actividades previstas en la ZAL no incluyen industrias contaminantes ni el tráfico de mercancías peligrosas.

Ordenación de las zonas de servidumbre y policía.

Las zonas de servidumbre y policía en zonas inundables estará sujeta a las siguientes limitaciones:

- En la zona de servidumbre no se permiten nuevas instalaciones o edificaciones, de carácter temporal o permanente, salvo por razones justificadas de interés público garantizándose su adecuada defensa frente al riesgo de inundación.
- En las zonas de policía se definirán los usos y actividades de modo que se facilite el acceso a la zona de servidumbre y cauce, se mantenga o mejore la capacidad hidráulica de este, se facilite el drenaje de las zonas inundables, reduciéndose al máximo posible los daños provocados por las avenidas.

Por tanto, tal como se indica en el punto 2º del Artículo 14 del mencionado Plan de Prevención de Avenidas "las autorizaciones de uso que puedan otorgarse dentro de los terrenos inundables estarán condicionados a la previa ejecución de las medidas específicas de defensa contra las inundaciones que correspondieren."

Lo establecido en el apartado anterior será recogido en los instrumentos de planificación territorial y de planeamiento urbanístico. Será prioritario el deslinde del dominio Público Hidráulico.

Trámites adicionales en los instrumentos de planificación territorial y planeamiento urbanístico.

La administración competente recabará del organismo de cuenca la información y datos a que se refiere el art. 6.

Así mismo, recabará de la administración competente en materia hidráulica de la Comunidad Autónoma la relación de puntos de riesgos por inundación que se localicen en el territorio objeto de planificación, así como cualesquiera otros objetos de estudios disponibles que pudieran contribuir a una correcta y adecuada ordenación de los terrenos con riesgos de inundación.

En el caso de que la información mínima para posibilitar la futura delimitación de zonas inundables indicada en el artículo 6 no se hallase disponible, y sin perjuicio de su remisión posterior en el plazo más breve posible, los organismos de cuenca facilitarán a la administración el correspondiente instrumento de planeamiento cuantos datos, estudios y cartografía sobre las zonas por inundación por avenidas extraordinarias

5.2. CONCLUSIONES DE LOS ESTUDIOS DE LA CARACTERIZACION HIDRAULICA DE LA CUENCA DEL RIO GUADARRANQUE EN EL ENTORNO DEL NÚCLEO URBANO DE LA ESTACION DE SAN ROQUE.

I. INTRODUCCIÓN.

La complejidad de la Cuenca del Río Guadarranque y la existencia de diversos estudios sobre la misma en general y en particular en el entorno del núcleo urbano de la Estación de San Roque, hicieron aconsejable la contratación independiente de un análisis de la caracterización hidráulica de la zona, cuyas conclusiones pasaran a formar parte de los Estudios de Impacto Ambiental que necesariamente tienen que acompañar a las propuestas de modificaciones urbanísticas que hay que plantear para la implantación de la Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar.

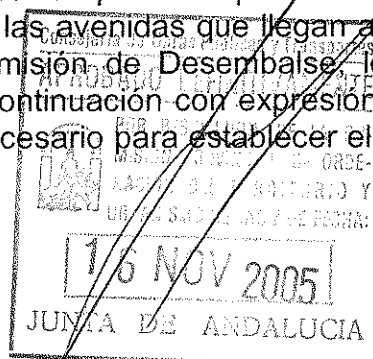
En el presente documento se recoge un resumen y las conclusiones de dichos análisis con el fin de cumplir el objetivo mencionado de formar parte de los Estudio de Impacto Ambiental, debiendo señalarse que estas conclusiones se sustentan en un estudio en profundidad de la zona de referencia, donde se han analizado todas las hipótesis posibles en cuanto al comportamiento hidráulico de la cuenca del río Gadarranque desde el meandro del Cortijo de los Chaparrales hasta la carretera N-340, con especial atención al núcleo urbano de la Estación de San Roque, cuya defensa contra la inundaciones se considera prioritaria tanto en el Plan Hidrológico Nacional como en el Plan de Previsión de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces de la Junta de Andalucía.

II. RESUMEN DE LA CARACTERIZACION HIDRÁULICA DE LA CUENCA DEL RIO GADARRANQUE.

En la situación actual, el río Guadarranque presenta, en la situación más desfavorable, es decir, suponiendo que la presa del Guadarranque se explota sin resguardo, los caudales de avenida que se indican a continuación:

CAUDAL DEL RIO GUADARRANQUE (m ³ /s)	Período de retorno (años)		
	50	100	500
En la Estación de San Roque	300	400	700
En la desembocadura	350	500	800

Si suponemos que la presa del Gaudarranque se explota con los resguardos necesarios para laminar por completo las avenidas que llegan al embalse, cuya aplicación queda a criterio de la Comisión de Desembalse, los caudales de avenida serían los que se indican a continuación con expresión igualmente del volumen de capacidad del embalse necesario para establecer el resguardo para cada periodo de retorno:



CAUDAL DEL RIO GUADARRANQUE

(m ³ /s)	Período de retorno (años)		
	50	100	500
En la Estación de San Roque	175	229	373
En la desembocadura	255	330	538
Volumen de embalse en resguardo (Hm ³)	16,4	20,0	29,9
Resguardo en % de la capacidad de Embalse	18,8	23,0	34,4

En los modelos hidráulicos realizados se observa que en cualquier situación, el cauce actual del río Guadarranque puede sufrir desbordamientos para la avenida de 50 años aguas debajo de la presa, siendo la situación de mayor riesgo la que se origina cuando la presa se explota sin ningún margen de resguardo.

El riesgo de desbordamiento, es muy común en los tramos de llanura próximos a la desembocadura en la mayor parte de los ríos de las zonas de clima mediterráneo. En este caso el riesgo se ve agravado como consecuencia de las distintas obras y ocupaciones que invaden el que debería ser su cauce natural de avenida. En este sentido puede indicarse que a la altura de la Estación de Contenedores, entre esta y el cauce de aguas mínimas hay una plantación de eucaliptos que en caso de no existir hubiera permitido la existencia de un segundo brazo del cauce por el que podría fluir sin problemas la avenida de los 50 años. Por otra lado existen varios puentes y pasos de infraestructuras, cuyos estribos suponen un estrechamiento del cauce lo que, en caso de avenida suponen un obstáculo al paso del agua. Además, en la zona de la desembocadura, aguas abajo de la N-340, existen múltiples ocupaciones de los que debería ser el cauce natural del río.

Todo lo anterior dificulta la evacuación del agua en caso de avenidas actuando en forma de represas que pueden dar lugar al desbordamiento del cauce y a la inundación de sus márgenes.

Como resumen podemos decir que el río Guadarranque presenta riesgo de desbordamiento para la avenida estimada para un período de retorno de 50 años en el tramo comprendido entre el Cortijo de los Chaparrales y la carretera N-340 con grave riesgo para el núcleo urbano de la Estación de San Roque. Dicho riesgo viene motivado no sólo por el régimen de precipitaciones de la cuenca sino por la escasa pendiente existente en este tramo del río y las invasiones que del cauce que se han producido por las obras de paso y la consolidación del núcleo de Taraguilla.

No obstante lo anterior, entendemos que mediante una actuación integral en el tramo del río de referencia consistente en la adecuación de dicho cauce a las necesidades de desagüe, restituyendo lo que debió ser su cauce de avenidas y eliminando ocupaciones y estrechamientos para garantizar el encauzamiento de la avenida estimada para un período de retorno de 50 años, se recuperaría la capacidad de drenaje del cauce actual.

Esta medida debería complementarse con la construcción de obras de defensa tipo recrecimiento o muro en la margen izquierda a la altura del núcleo urbano de la Estación de San Roque que permitirían defenderlo contra la avenida de los 500 años tal como establece la legislación vigente para la zonas habitadas con riesgo grave.

III. ACTUACIONES PARA LA DEFENSA DEL NÚCLEO URBANO DE LA ESTACION DE SAN ROQUE Y SU ENTORNO CONTRA LAS INUNDACIONES.

En definitiva para adecuar el cauce del río Guadarranque a la avenida de 50 años, de acuerdo con el estudio realizado sería necesario acometer las siguientes actuaciones para restituir el cauce natural de avenidas.

1. Creación de un brazo de río de 70 metros de anchura y profundidad igual a la del cauce actual entre el Cortijo de los Chaparrales y el puente de la CA- 5121 (Puente de los Timbales). La propuesta de abrir un segundo brazo en lugar de ensanchar el cauce actual viene motivada por la existencia de vegetación de ribera de alto valor ambiental en forma de "bosques en galería" que se entiende que es conveniente conservar, proponiéndose la apertura del segundo brazo en una zona ocupada por eucaliptal de escaso valor ecológico.
2. Ampliación del cauce del río a una anchura de 130 metros desde el puente de la CA-5121 hasta el puente del ferrocarril.
3. Ampliación de las obras de paso siguientes para eliminar estrechamientos:
 - Puente de la carretera CA-5121.
 - Tubería autoportante para abastecimiento de agua (PK 6,736).
 - Tubería autoportante para abastecimiento de agua (PK 8,617).

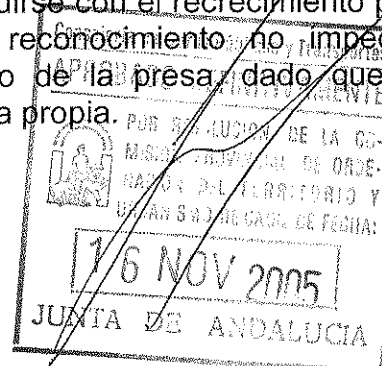
Además de lo anterior y para defender el núcleo de la Estación de San Roque de la avenida de los 500 años, sería necesario construir un recrecido o muro de defensa en la margen izquierda del río, comenzando 170 metros aguas abajo del puente de la CA-5121 y terminando 300 metros aguas arriba del ferrocarril.

Por último debe indicarse que existen otras actuaciones que podemos denominar complementarias como consecuencia del ámbito del estudio, que tendrían una influencia positiva sobre el encauzamiento de las avenidas aunque su ejecución no sería imprescindible para evitar desbordamientos con el caudal de 50 años en el tramo comprendido entre el Cortijo de los Chaparrales y la carretera N-340, aunque sí aconsejables. Dichas actuaciones son:

- Eliminación del estrechamiento local de la desembocadura.
- Apertura de un brazo de río aguas debajo de la carretera N-340.
- Sustitución del puente del ferrocarril.
- Dragado de la desembocadura.

IV. CONCLUSIONES.

En primer lugar debe tenerse presente que los cálculos de desbordamiento se han realizado en la peor de las hipótesis, es decir, suponiendo que la presa situada aguas arriba de la zona de estudio trabaja sin resguardo, por lo que la situación sería mucho más favorable en el caso de que la presa trabajara con resguardo, circunstancia que debe conseguirse con el recrecimiento previsto de la presa. Se debe señalar que dicho reconocimiento no impediría (solo aminoraría) las inundaciones aguas abajo de la presa, dado que el cauce existente es incapaz de desaguar su cuenca propia.



No obstante, al no estar fijado un plazo para la realización de esta obra, y con el fin de evitar el riesgo de inundaciones es imprescindible la ejecución de obras de adecuación del cauce descritas en el apartado anterior.

A los efectos del Estudio de Impacto y la Modificación de Elementos en trámite para construir una zona de actividades logísticas en las inmediaciones de la estación de contenedores existente, del análisis realizado en el estudio de caracterización de la cuenca del río Guadarranque se pueden extraer las siguientes conclusiones:

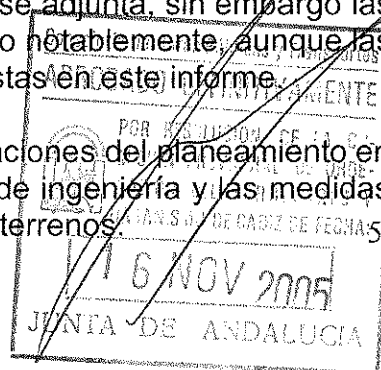
- A) Las deficientes condiciones hidráulicas del cauce de avenidas normales debido a las invasiones y las reducidas dimensiones de las obras de paso construidas unido a la necesidad evidente de mantener un resguardo mínimo en la presa con el fin de garantizar las condiciones óptimas de almacenaje provocan desbordamientos que afectan a la zona en estudio para avenidas inferiores a la de los 50 años de período de retorno.
- B) Que las obras necesarias para proteger los núcleos de población y las instalaciones de RENFE, al restablecer las condiciones hidráulicas del cauce primitivo, liberan a los suelos objeto de la Modificación de los riesgos de inundación.
- C) Que al ser necesario, como se exponía en el estudio de alternativas para la ubicación de la Zona de Actividades Logísticas, situarla próxima y accesible desde el ferrocarril entendemos que los suelos objeto de la modificación al igual que las propias instalaciones de RENFE no se deben considerar pertenecientes al cauce de avenidas, por ser la causa de su inundación las intervenciones que sobre dicho cauce se han realizado en el pasado siglo.

Por todo lo anterior este informe concluye que a la luz de la información existente, la implantación de la zona de actividades logísticas es viable desde el punto de vista hidráulico y que únicamente la posible localización de actividades en los suelos que actualmente presentan riesgo de inundación debe quedar supeditada a que se acometan las obras de mejora del cauce para proteger los núcleos de población y las instalaciones existentes. Dichas obras quedan recogidas en el informe adjunto y se han resumido en el apartado anterior.

V. RESULTADO DEL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

En la actualidad se están elaborando diferentes proyectos promovidos por la Junta de Andalucía para defender la Estación de San Roque frente a las avenidas, así como intervenciones en la carretera A-369, en las proximidades de la zona de la terminal de Transporte combinado de RENFE que afectan sustancialmente al régimen de avenidas del río Guadarranque, por lo tanto, se consideran válidas las conclusiones del informe que se adjunta, sin embargo las condiciones de inundabilidad de la zona han mejorado notablemente, aunque las soluciones proyectadas sean diferentes a las propuestas en este informe.

En consecuencia no se podrán ejecutar las determinaciones del planeamiento en el área hasta tanto no se hayan realizado las obras de ingeniería y las medidas correctoras que garanticen la no inundabilidad de los terrenos.



5. 3. CONCLUSIONES DE LA DECLARACIÓN PREVIA DE IMPACTO AMBIENTAL

En el instrumento de desarrollo de planeamiento de la presente modificación del Plan General se considerarán todas las determinaciones y medidas correctoras que propone el Estudio de Impacto Ambiental redactado, además de las consideraciones siguientes:

GESTION DEL MEDIO NATURAL.

1. En el sector noroeste del ámbito de la Modificación Puntual del PGOU de San Roque, se produce afección a terrenos comprendidos en zonas de hábitats de interés comunitario denominado "Bosque esclerófilo mediterráneo" (Código 9330), compuesto fundamentalmente por *Quercus Suber* (Alcornoque). Por ello, al objeto de asegurar su conservación, deberán incluirse los mismos dentro de los sistemas de espacios libres y zonas verdes del sector, no pudiendo los usos previstos en estos espacios alterar el carácter forestal de los mismos.

En los terrenos afectados por la reserva viaria deberá minimizarse la afección al citado hábitat de interés comunitario, transplantando en los bordes del viario u otros espacios libres del sector los pies arbóreos que inevitablemente deban ser afectados. Caso que, como consecuencia del análisis de alternativas del citado proyecto, se descarte el trazado para el que se lleva a cabo la reserva viario, los espacios incluidos en el mismo deberán ser incluidos en la red de espacios libres y zonas verdes del sector, manteniendo el carácter forestal de los mismos.

2. Deberán establecerse medidas encaminadas a la protección efectiva del antiguo curso de agua del arroyo Dulce, que conserva un paleocauce con importante bosque galería. En este sentido, debiendo crearse un perímetro de protección en torno al mismo de al menos 20 m, con el objeto de disminuir la presión sobre dicho espacio.

PROTECCIÓN SOBRE INCENDIOS FORESTALES.

3. En cumplimiento de lo establecido en la Sección Cuarta del Título IV de la Ley 5/1999, de 29 de junio, de prevención y lucha contra incendios forestales y del art. 33 del Decreto 247/2001 por el que se aprueba el Reglamento de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales, el promotor de la Zona de Actividades Logísticas deberá presentar ante el ayuntamiento de San Roque el correspondiente Plan de Autoprotección que establezca las medidas y actuaciones necesarias para la lucha contra los incendios forestales al objeto de que sea integrado en el Plan Local de Emergencias por Incendios Forestales. El plazo de presentación de dicho Plan será de 6 meses a partir de la aprobación del instrumento de desarrollo del sector, debiendo incluir cartografía a escala 1:25.000 ilustrativa de la vegetación existente y de los medios de protección previstos.
4. Deberán disponerse hidrantes, ajustados a las prescripciones técnicas legalmente establecidas, conectadas a la red de abastecimiento para suministrar agua a los vehículos de extinción en caso de incendio, debiendo tener fácil acceso para los vehículos autobombas y correcta señalización.
5. Deberán mantenerse limpios de vegetación seca tanto los viales internos como los de acceso a la ZAL, así como sus cunetas. Estos viales deben

provisionalmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2)

EL SECRETARIO GENERAL,



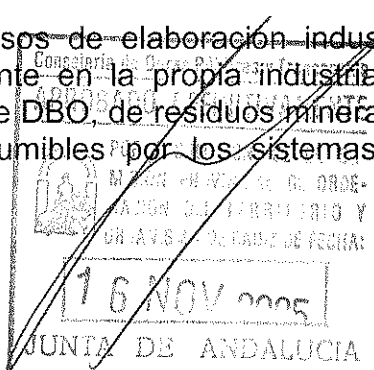
tener una zona de 1 metros, contado a partir de su extremo exterior libre de vegetación arbustiva, de matorral y herbácea y de restos de vegetales muertos. Por otra parte, la vegetación arbórea existente no podrá suponer continuidad entre las copas.

VIAS PECUARIAS.

6. La Innovación con carácter de modificación puntual afecta a una zona delimitada en su extremo sureste por la vía pecuaria "Cañada Real de Manilva", con deslinde aprobado provisionalmente. Por ello, la conexión viaria prevista con la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) deberá llevarse a cabo a distinto nivel, respetando íntegramente la vía pecuaria.
7. Deberá crearse una pantalla vegetal que separe el espacio de la zona de actividades logísticas de la vía pecuaria "Cañada Real de Manilva", aislando de este modo ambos espacios minimizando el impacto visual de la Zona de Actividades Logísticas.
8. Los instrumentos de desarrollo que se redacten de cara a la puesta en marcha de la citada ZAL deberán ser evaluados por la Delegación Provincial de Medio Ambiente.
9. Las infraestructuras que se contemplen para el desarrollo de la zona de actividades logísticas (Redes de telefonía, saneamiento, abastecimiento, electricidad, etc) deberán incluirse en los documentos de desarrollo que se redacten, debiendo ser informadas por esta Delegación Provincial de Medio Ambiente y, una vez informadas positivamente, se tramitará la correspondiente autorización de ocupación provisional de vía pecuaria.

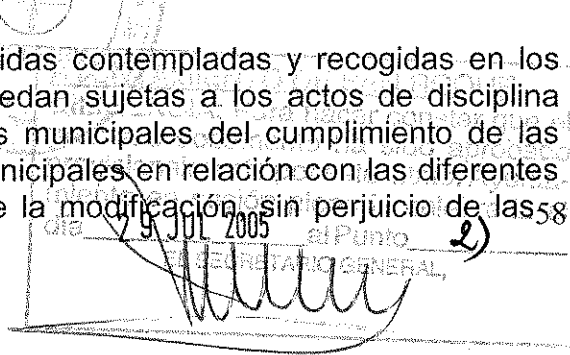
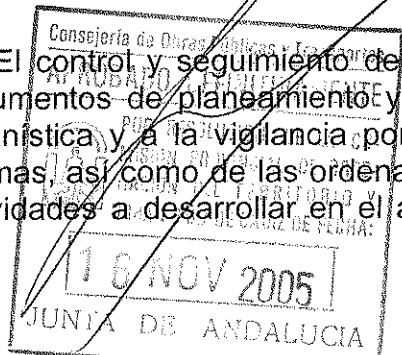
CALIDAD AMBIENTAL.

10. El Documento de aprobación definitiva de la Modificación Puntual deberá incorporar medidas tendentes a asegurar que las nuevas construcciones efectivamente acaben las fachadas y medianerías, requisito sin el cual no podrá expedirse el certificado final de obras. Se debe prohibir el empleo en las fachadas de cerámica vidriada propia de interiores y baldosas hidráulicas, terrazos, azulejos o similares.
11. El Plan de Urbanización deberá controlar la escorrentía superficial con un diseño de vertientes que evite la concentración de las aguas en las zonas más deprimidas topográficamente.
12. Antes de la puesta en marcha del polígono y con carácter previo a la concesión de licencias para la instalación en el mismo, deberá acreditarse la capacidad de la EDAR de Guadarranque, a la que está previsto lleguen las aguas de la ZAL, para dar tratamiento al volumen de agua previsto, así como la capacidad de la misma para tratar este afluente.
13. Caso de que en el citado polígono esté prevista la llegada de mercancías de carácter tóxicas o peligrosas, deberá diseñarse un espacio especialmente dedicado a las mismas, la cual deberá contemplar todas las medidas ambientales y de seguridad necesarias para evitar afección al medio ambiente y a la seguridad de las personas.
14. Las aguas residuales procedentes de procesos de elaboración industrial habrán de decantarse y depurarse previamente en la propia industria de manera que queden garantizados los niveles de DBO, de residuos minerales, etc, similares a los de uso doméstico y asumibles por los sistemas de depuración.



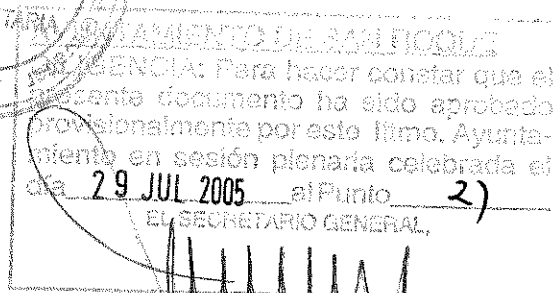
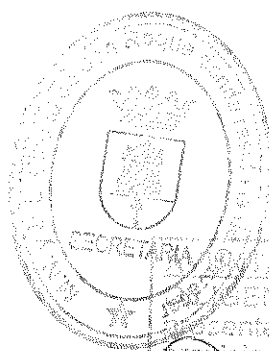
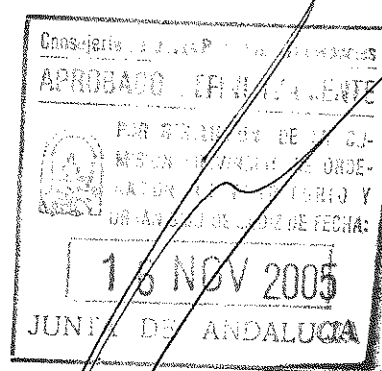
15. Las instalaciones industriales que viertan aguas residuales dispondrán, para la toma de muestra y mediciones de caudales u otros parámetros, de una arqueta o registro de libre acceso desde el exterior. Las instalaciones cuya producción de aguas residuales tengan parámetros asumibles podrán verter directamente con sifón hidráulico interpuesto.
16. Toda actividad que se vaya a implantar en la ZAL deberá disponer de medios propios de prevención y extinción de incendios adecuados a sus características.
17. Las actividades que se implanten en la ZAL y sean susceptibles de producir riesgos medioambientales deberán elaborar un Plan de Emergencia Exterior que evaluará los riesgos y accidentes potenciales en la empresa y sus consecuencias para el medio ambiente, así como las medidas preventivas, las medidas a tomar en caso de emergencia y las medidas correctivas.
18. Los escombros y restos de obra que se produzcan como consecuencia de las actividades que se desarrollen en la ZAL deberán ser tratados de acuerdo a los principios de valorización, fomento del reciclaje y reutilización, y eliminación de los depósitos incontrolados, establecidos en el Decreto 218 de 26 de octubre de 1999 por el que se aprueba el Plan Director Territorial de Residuos Urbanos de Andalucía, así como al Plan de Gestión y Aprovechamiento de Escombros de la Provincia de Cádiz, aprobado el 10 de febrero de 2000.
19. Se debe prever la retirada de la capa superior de suelo fértil, su conservación en montones de altura menor a 2 metros y su reutilización posterior en las actuaciones de regeneración, revegetación o ajardinamiento de los espacios verdes del nuevo suelo urbano.
20. Los instrumentos de desarrollo del planeamiento deben incluir las medidas necesarias para garantizar el control de desechos y residuos durante la fase de construcción y funcionamiento. Para ello, se vigilará que los residuos sólidos urbanos generados durante el desarrollo del sector y los que se deriven de su futuro uso, serán sometidos a procesos de aprovechamiento y reciclado siempre que sea posible. Caso que esto no sea posible serán conducidos a vertederos controlados y legalizados. Estos condicionantes ambientales deberán aparecer expresamente en el Pliego de Condiciones Técnicas o documento homólogo, para todas las obras o proyectos a ejecutar en el sector.
21. Se deberá garantizar antes de la ocupación de los nuevos suelos o del funcionamiento de las actividades a desarrollar la ejecución y buen estado de los distintos sistemas de abastecimiento y saneamiento, así como del resto de las infraestructuras de urbanización.
22. Todas las medidas correctoras y protectoras propuestas que deban incorporarse a los instrumentos de desarrollo han de hacerlo con el suficiente grado de detalle que garantice su efectividad. Aquellas medidas que sean presupuestables deberán incluirse como una unidad de obra. Las medidas que no puedan presupuestarse deberán incluirse en los pliegos de condiciones técnicas y en su caso, económico administrativas, de obras y servicios.

5º- El control y seguimiento de las medidas contempladas y recogidas en los documentos de planeamiento y EsIA quedan sujetas a los actos de disciplina urbanística y a la vigilancia por técnicos municipales del cumplimiento de las mismas, así como de las ordenanzas municipales en relación con las diferentes actividades a desarrollar en el ámbito de la modificación sin perjuicio de las 58



competencias en la vigilancia ambiental y urbanística de la Delegaciones Provinciales de Medio Ambiente, Obras Públicas y Urbanismo y otros organismos y administraciones públicas y del sometimiento a otros procedimientos de Prevención Ambiental, por encontrarse incluidas en alguno de los anexos de la Ley 7/1994, debiéndose tramitar los correspondientes expedientes en la forma prevista en dicha ley y los Decretos 292/1995, 153/196 y 297/1995.

6º- Cualquier modificación que implique un cambio sustantivo en el planeamiento en tramitación y de las condiciones de esta Declaración se pondrá en conocimiento de esta Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente, conforme al artículo 39 de Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.



6. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION.

6.1. OBJETIVOS.

De acuerdo con lo previsto en la Ley 5/2001 del 4 de junio de regulación de las Areas de Transportes de Mercancías en Andalucía y las determinaciones del Plan Directos de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, al objeto general de la presente innovación con carácter de modificación del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de San Roque es la instrumentación urbanística de a Orden de 3 de diciembre de 2.001, por la que se formula el Plan Funcional del centro de transportes de mercancías de interés autonómico. Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar, en la provincia de Cádiz, en orden a asegura la mayor coherencia de las actuaciones de las Administraciones Públicas y los instrumentos de planificación territorial y planeamiento urbanístico general.

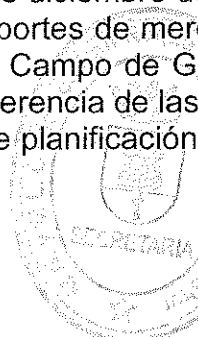
6.2. CRITERIOS.

Los criterios generales seguidos en la ordenación para el desarrollo del objetivo general antes enunciado han sido los siguientes:

- Garantizar la adecuada accesibilidad e integración en la estructura urbana y territorial de la aglomeración urbana de la bahía de Algeciras, considerando los nuevos ejes viarios, previstos en la planificación territorial, que mejorarán la articulación de la nueva pieza dentro de la estructura general del municipio y facilitarán el acceso desde la red viaria de primer orden existente.
- La multiplicidad de las demandas y presiones que desde distintos ámbitos se ejercen sobre las instalaciones portuarias de la bahía de Algeciras, la enfrentan ante el reto estratégico de evolucionar hacia un modo global, es decir, su transformación en Centro Intermodal, Centro de Distribución y Nodo Comercial de rango internacional.

Por tanto, se pretende facilitar la intermodalidad entre los distintos sistemas de transportes: marítimo, carretera y ferrocarril.

- Diseñar una estructura viaria básica que con los mínimos elementos garantice su eficacia funcional de forma que permita una división parcelaria dotada de la mayor flexibilidad.
- Organizar las parcelas o "parques logísticos" con unas dimensiones que permitan su funcionamiento autónomo, pudiendo constituir recintos controlados o ser susceptibles de posterior división si su gestión o comercialización así lo aconsejaran.
- Integrar la actuación atendiendo a la sostenibilidad ambiental de la60

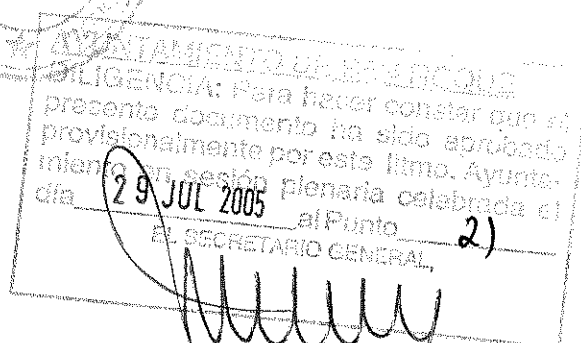
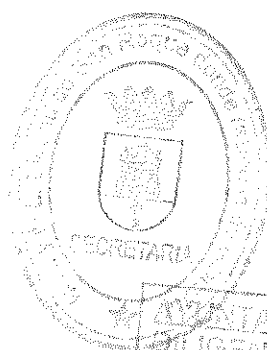
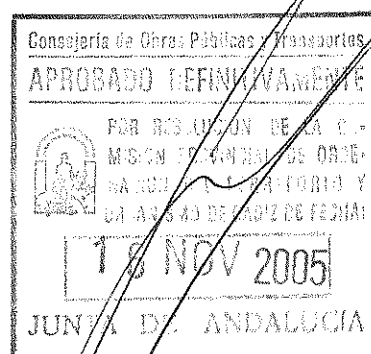


AGENCIA: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado provisionalmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el 29 JUL 2005, el Punto 2)

EL SECRETARIO GENERAL

operación propuesta, que ha de incidir en dos aspectos:

- Localizar los espacios libres en aquellas áreas de mayor valor ambiental y vinculados a la integración paisajística en el entorno.
 - Situar los usos y actividades más adaptables y de menor impacto visual en la zona con mayores dificultades topográficas y próximas al entorno de más calidad ambiental.
- Delimitar el ámbito de la actuación con especial atención a la estructura de la propiedad del suelo para facilitar y agilizar la gestión.



7. DESCRIPCION DE LA ORDENACION PROPUESTA Y DETERMINACIONES URBANISTICAS.

7.1. LA INSTRUMENTACION URBANISTICA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA VIGENTE.

1. Determinaciones Urbanísticas del Plan General vigente en los suelos afectados por la innovación.

Los suelos objeto de la presente innovación con carácter de modificación del Plan de Ordenación Urbana de San Roque se encuentran clasificados como suelo no urbanizables y urbanizable programado 2º cuatrienio.

Suelos No Urbanizables.

El Plan General vigente define como suelo no urbanizable aquellas áreas del territorio municipal que no responden a ninguna de las otras categorías de suelo por resultar preservados del proceso de desarrollo urbano y sobre las que, en su caso, establece medidas de protección en razón de su excepcional valor agrícola, forestal o ganadero, paisajístico, histórico-cultural y otros semejantes o para la defensa de la fauna, la flora o el equilibrio ecológico.

En el suelo no urbanizable se diferencian las siguientes categorías:

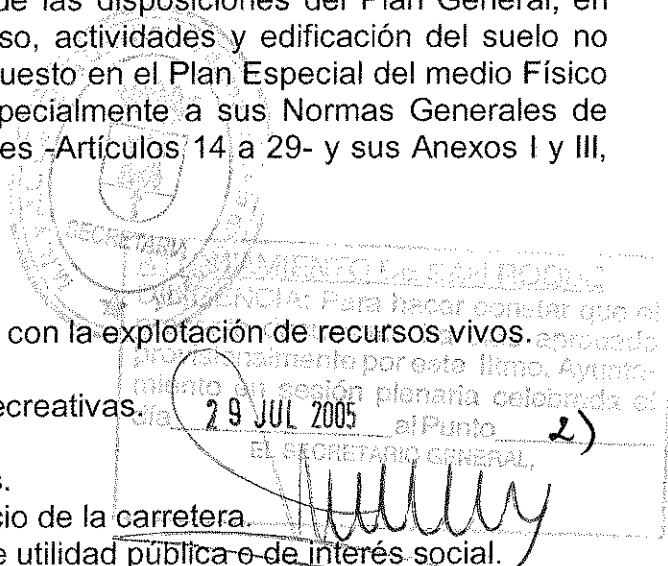
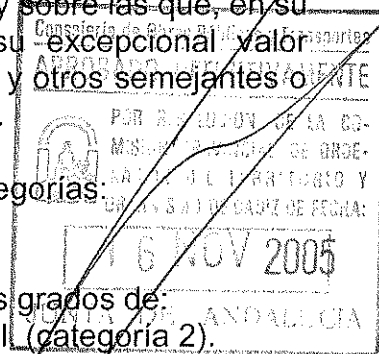
- a) Suelo no urbanizable común (categoría 1).
- b) Suelo no urbanizable protegido, con los diferentes grados de:
 - b.1. Suelos no urbanizables de protección general (categoría 2).
 - b.2. Suelos no urbanizables de protección especial (categoría 3).
 - b.3. Suelos no urbanizables de protección restringida. (categoría 4).
- c) Suelos no urbanizables de protección por catalogación (categoría 5).
- d) Suelos no urbanizables especialmente protegido.

Las condiciones de uso del suelo no urbanizable se regulan de la forma siguiente:

Con carácter complementario de las disposiciones del Plan General, en cuanto a las condiciones de uso, actividades y edificación del suelo no urbanizable, se estará a lo dispuesto en el Plan Especial del medio Físico de la Provincia de Cádiz y especialmente a sus Normas Generales de Regulación de usos y actividades -Artículos 14 a 29- y sus Anexos I y III, es decir las siguientes:

- 1.- Infraestructuras.
- 2.- Actividades extractivas.
- 3.- Actividades relacionadas con la explotación de recursos vivos.
- 4.- Actividades industriales.
- 5.- Actividades turísticas y recreativas.
- 6.- Vertederos.
- 7.- Actividades residenciales.
- 8.- Usos vinculados al servicio de la carretera.
- 9.- Otros usos declarados de utilidad pública o de interés social.

Con carácter general en el presente Plan se regulan como usos del



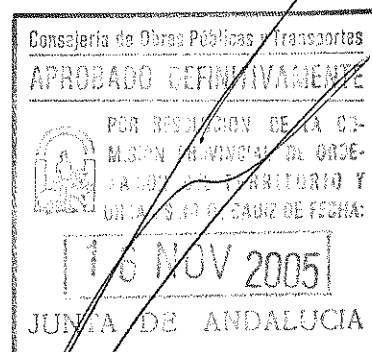
suelo no urbanizable y de acuerdo a las tolerancias permitidas recogidas en los listados del cuadro anejo "REGULACION DEL SUELO NO URBANIZABLE" los siguientes:

- Sin determinación de uso.
- 1.- Explotación agropecuaria.
- 2.- Explotación forestal.
- 3.- Ocio y esparcimiento.
- 4.- Acampada en instalaciones.
- 5.- Vertidos de residuos sólidos.
- 6.- Instalaciones industriales.
- 7.- Otros usos de interés público.

Para la regulación del suelo no urbanizable el Plan General establece 72 denominaciones diferentes estableciendo para cada una de ellas unas determinaciones que se agrupan en los conceptos siguientes:

REGULACION DEL AREA

- Sin regulación, remitida a regulación sectorial.
- 1. Desarrollo y crecimiento.
- 2. Conservación.
- 3. Mantenimiento y transformación.
- 4. Complementariedad.
- 5. Mantenimiento.
- 6. Congelación.
- 7. Protección.
- 8. Temáticos.

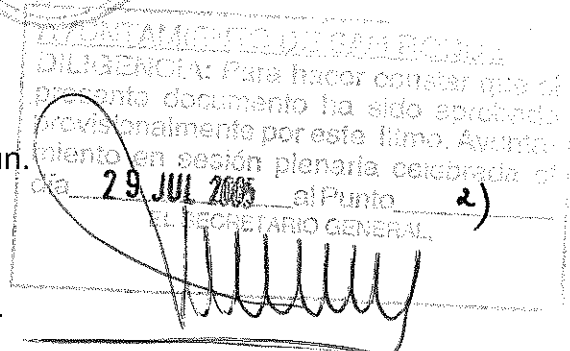


REMISION A PLANEAMIENTO

- 0. Ordenanza directa.
- 1. Proyecto urbanización.
- 2. Estudio de detalle.
- 3. Plan especial.
- 4. Plan parcial.
- 5. Programa de actuación.
- 6. Proyecto temático.

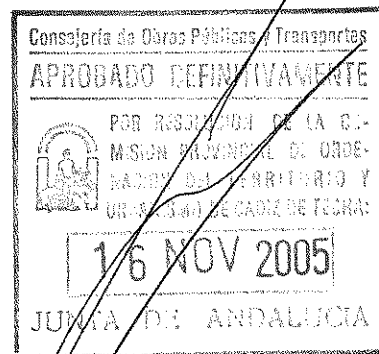
REGULACION DEL SUELO

- 1. NU – no urbanizable común.
- 2. NU – Protec. general.
- 3. NU – Protec. especial.
- 4. NU – Protec. restringida.
- 5. NU – Protec. catalogación.



USOS DE SUELO

- Sin determinación de uso
- 1. Explotación agropecuaria.
- 2. Explotación forestal.
- 3. Ocio y esparcimiento.
- 4. Acampada en instalaciones.
- 5. Vertidos de residuos.
- 6. Instalaciones industriales.
- 7. Otros usos de interés público.
- 8. Areas de servicio de carreteras.



Las zonas afectadas por la innovación se encuentran bajo dos denominaciones distintas "NU-47" y "NU-48". La primera de ellas abarca todo el área que ocupará el futuro Centro de Transportes de Mercancías y la segunda se extiende al espacio sobre el que se traza el sistema general viario de conexión con la N-340.

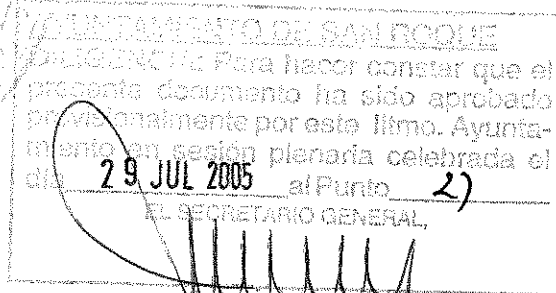
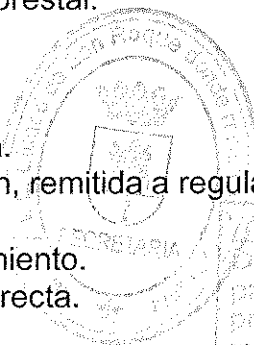
Las condiciones particulares para cada una de las dos áreas son:

NU – 47

- Regulación del área.
 - Sin regulación, remitida a regulación sectorial.
- Remisión a planeamiento.
 - Ordenanza directa.
- Regulación del suelo.
 - No urbanizable de protección general.
- Usos del suelo.
 - Explotación forestal.

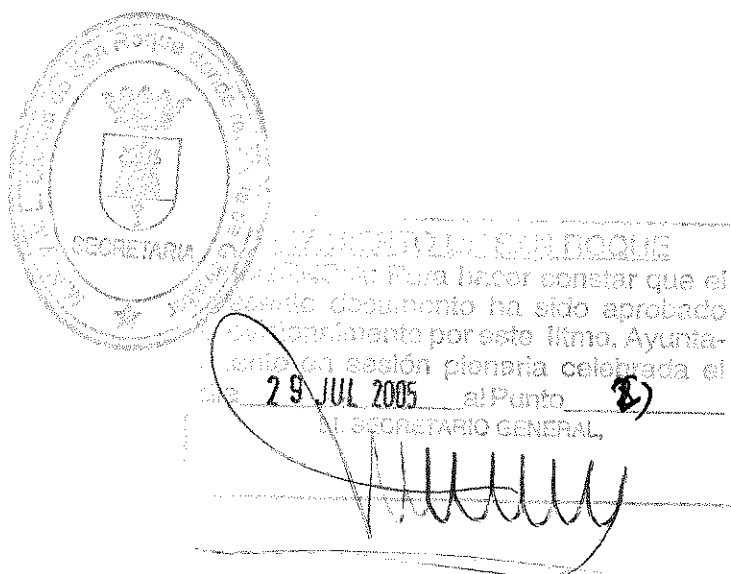
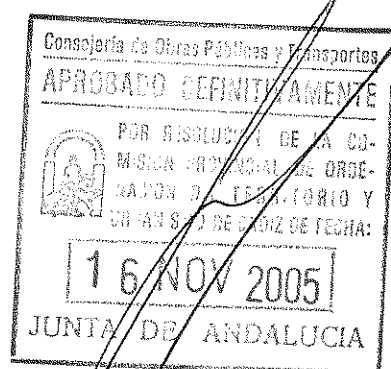
NU – 48

- Regulación del área.
 - Sin regulación, remitida a regulación sectorial.
- Remisión a planeamiento.
 - Ordenanza directa.
- Regulación del suelo.
 - No urbanizable común.
- Usos del suelo.
 - Explotación agropecuaria.
 - Explotación forestal.
 - Vertidos de residuos.
 - Otros usos de interés público.



Suelo Urbanizable Programado.

La introducción del nuevo eje viario de enlace entre la CN-340 y la CA-5121, incide sobre parte del suelo clasificado como urbanizable programado y en concreto sobre el Sector 002-MI cuyas determinaciones quedan reguladas por el Plan vigente de acuerdo con la ficha de la página siguiente.



2. La delimitación de Areas de Reparto y cálculo del aprovechamiento medio en el Plan General vigente.

De acuerdo con la legislación urbanística, vigente en el momento de su aprobación, el Plan General establece dos áreas de reparto correspondiente a cada una de las etapas cuatrienales establecidas en el programa de actuación del plan.

La definición de los coeficientes de homogeneización tipo se han establecido teniendo en cuenta tres aspectos básicos:

a) Coeficientes de uso.

Donde se establece un valor relacional entre los cuatro usos globales definidos en el Plan General.

La relación de usos valorados responde a la siguiente tabla

Residencial permanente	Rp = 1,00
Residencial turístico	Rt = 0,80
Terciario	Te = 0,60
Industrial	In = 0,40

No se incluye el uso de centro de transportes de mercancías.

b) Coeficientes de lugar.

En donde se establecen relaciones de valoración dependiendo de la situación del núcleo en el ámbito del Plan General.

Para la valoración del lugar se han definido dos coeficientes, cuya aplicación simultánea proporciona una valoración relacional del lugar ocupado por el área en el Plan.

Estos dos coeficientes son los siguientes:

CRA – Coeficiente de Area.

CNA – Coeficiente relativo de Núcleo y Area.

Las cuales quedan definidas y valoradas de la siguiente forma:

1.- Coeficiente corrector de área (CRA), que se propone para cada una de las Areas Coherentes definidas en el Plan General sobre la base de su estado actual y de su valor geoestratégico en el proceso de aptencias urbanísticas:

- 1,00 AG – Area del río Guadiaro.
- 0,90 AR – Area de San Roque ciudad.
- 0,80 AB – Area de la Bahía.

2.- Coeficiente corrector de núcleo y área (CNA) o valores relativos para

DECLARACIÓN: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado provisionalmente por este Ilmo. Ayuntamiento en sesión plenaria celebrada el día 29 JUL 2005 al Punto 2)

EL SECRETARIO GENERAL

Conselleria de Obres Públiques i Transportos

APROBADO DEFINITIVAMENTE

POR DECISION DE LA COMISION TERRITORIAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y COORDINACION DEL USO DE FECHA:

16 NOV 2005

JUNTA DE ANDALUCIA

cada núcleo dentro de su área, en razón a su estado actual y a su valor estratégico en el proceso de apetencias urbanísticas:

a). AG – Area del río Guadiaro.

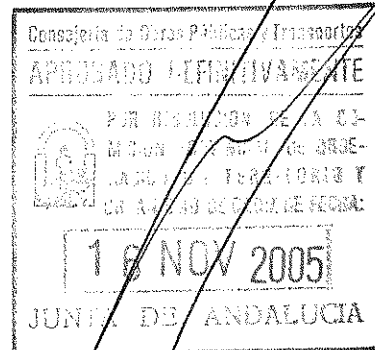
- 0,90 TG – Núcleo de Torreguadiaro.
- 0,70 SE – Núcleo de San Enrique de Guadiaro.
- 0,80 GD – Núcleo de Guadiaro.
- 0,90 PN – Núcleo de Pueblo Nuevo.
- 1,00 TU – Núcleos turísticos.
- 1,00 SO – Núcleo Sotogrande.
- 0,90 ME – Núcleo las Mesas.
- 1,00 AL – Núcleo La Alcadesa.

b). AR – Area de San Roque ciudad.

- 1,00 SR – Núcleo de San Roque.
- 0,80 TA – Núcleo de Taraguillas.
- 0,90 ES – Núcleo de la Estación.
- 0,85 MI – Núcleo de Miraflores.

c). AB – Area de la Bahía.

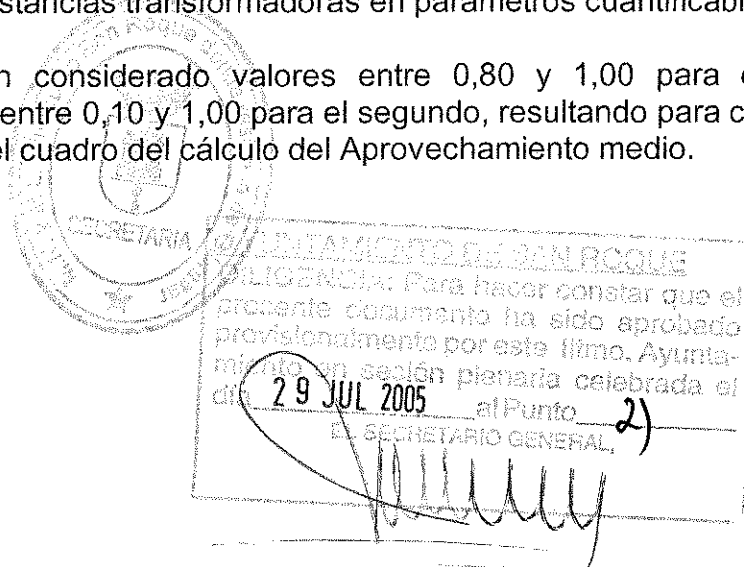
- 0,60 GU – Núcleo de Guadarranque.
- 0,60 PM – Núcleo de Puente Mayorga.
- 0,80 CA – Núcleo de Campamento.
- 1,00 IN – Núcleos Industriales.



3.- Coeficiente intrínseco del Sector (CIS).

Coeficiente que valora la circunstancias propias del sector de planeamiento que se trate atendiendo a las obras de infraestructura exteriores que se deban realizar para su puesta en funcionamiento, las características propias del lugar donde se ubica y que afectan a los costos de urbanización o edificación y la propia estimación relativa que se le da al sector dentro del Plan respecto de los demás sectores dentro del cuatrienio, siendo el coeficiente a aplicar el que resulte del producto, de tales circunstancias transformadoras en parámetros cuantificables.

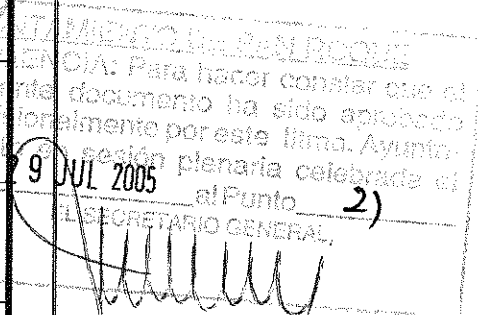
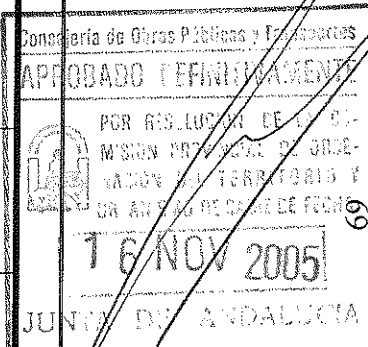
Así se han considerado valores entre 0,80 y 1,00 para el primera concepto y entre 0,10 y 1,00 para el segundo, resultando para cada sector figuran en el cuadro del cálculo del Aprovechamiento medio.



CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO 1ER. CUATRIENIO

MODIFICACION PUNTUAL 001-SR

DENOM. AREA	SUPERF. M²	SUPERFICIES MAXIMAS EDIFICABLES					COEFICIENTES HOMOGENEIZACION					APROVECHAMIENTOS HOMOGENEIZADOS SEGUN USOS (UA)				
		Rp	Rt	Te	In	Total	Rp	Rt	Te	In	Rp	Rt	Te	In	Total	
001-A1	1.000.000		186.666	102.857		289.523		0,8	0,6			149.333,0	61.714,2		211.047	
007-CA	32.100	39.300		11.005		50.305			0,6				6.603,0		6.603	
010-GD	93.573	39.300		16.843		56.143	1,0		0,6		39.300		10.105,0		49.406	
001-GL	2.000.000		373.333	205.714		579.047		0,8	0,6			298.666,0	123.428,0		422.095	
001-ME	1.339.000		249.946	137.725		387.671		0,8	0,6			199.957,0	82.635,0		282.592	
008-SE	29.098	12.570		4.713		17.283	1,0		0,6		12.570		2.827,8		15.398	
050-SG	4.687.500		875.000	482.142		1.357.142		0,8	0,6			700.000,0	289.285,0		989.285	
001-SG Area 1	353.495	180.282		15.907	12.372	208.561	1,0		0,6	0,4	180.282		9.544,0	4.949,0	194.775	
001-SR Area 2	52.593	26.822		4.733		31.555	1,0		0,6		26.822		2.840,0		29.662	
017-SR	99.363	41.732	8.942		7.949	58.623	1,0	0,8		0,4	41.732	7.153,6		3.179,6	52.065	
003-TG	100.671		18.791	10.354		29.145		0,8	0,6			15.032,8	6.212,4		21.245	
004-TG	120.236		22.444	12.367		34.811		0,8	0,6			17.955,2	7.420,2		25.375	
001-TA	152.854	66.032		12.839	11.413	90.284	1,0		0,6	0,4	66.032		7.703,4	4.565,2	78.301	
015-TG	140.887		26.298	14.491		40.789		0,8	0,6			21.038,4	8.694,6		29.733	
006-PM	104.106	60.600		4.000		64.600	1,0		0,6		60.600		2.400,0		63.000	
TOTAL	10.305.472					3.295.482									1.231.104	

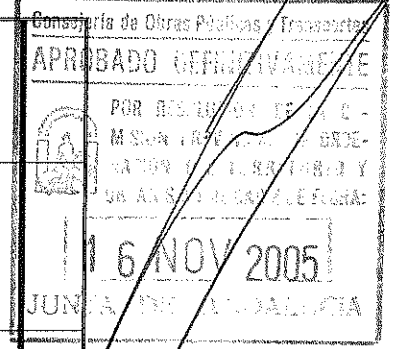


CALCULO APROVECHAMIENTO MEDIO 1ER. CUATRIENIO (CESION 15%)

MODIFICACION PUNTUAL 001-SR

DENOM. AREA	SUPERF. M²	APROV. HOM. POR USOS (UA)	CTE.HOMO.NUC.ySE C.TOR			APROV. HOM. DEL SECT. UA	INDICE APROV/MED UA/M²	EXCESOS R/DEL UA CUATR(UA)	EXCES. EN: UA	SUELO SIS. GEN.ASIG. AL SECT. M²	ASIGNACION SIST. GENERALES M²/SG %	APROV. PRIV.LOCAL EN SECT. UA	CESION 15% APROV. UA
			CRA	CNA	UA								
001-AL	1.000.000	211.047	1,0	1,0	0,5951	125.602	0,125602	0,011501	11.501	100.800	07 - SG (EL) 100%	96.985,00	17.116,00
007-CA	32.100	6.603	0,8	0,8	0,8669	3.663	0,114101					3.114,00	549,00
010-GD	93.573	49.406	1,0	0,8	0,2401	10.677	0,114101					9.075,00	1.602,00
001-GL	2.000.000	422.095	1,0	1,0	0,5517	232.902	0,116451	0,002350	4.700	41.193	05 - SG (EU) 100%	193.972,00	34.230,00
001-ME	1.339.000	282.592	1,0	1,0	0,5406	152.781	0,114101					129.864,00	22.957,00
008-SE	29.098	15.398	1,0	0,9	0,2395	3.320	0,114101					2.822,00	498,00
050-SG	4.687.500	989.285	1,0	1,0	0,5624	556.413	0,118701	0,004600	21.565	189.000	10 - SG (DP) 100%	454.620,00	80.228,00
001-SR Area 1	353.495	194.775	0,9	1,0	0,2585	44.650	0,126310	0,012208	4.316	37.825	02 - SG (PS) 100%	34.284,00	10.366,00
001-SR Area 2	52.593	29.662	0,9	1,0	0,2525	6.714	0,127659	0,013558	713	6.251	SG-2 Rv-Asociado (parte no pública)	5.101,00	900,00
017-SR	99.363	52.065	0,9	1,0	0,2419	11.337	0,114101					9.637,00	1.700,00
003-TG	100.671	21.245	1,0	0,9	0,6211	11.877	0,117978	0,003877	391	3.423	04 - SG (PS) 100%	9.763,00	1.723,00
004-TG	120.236	25.375	1,0	0,9	0,7888	18.014	0,149822	0,035721	4.295	37.638	03 - SG (PS) 100%	11.661,00	2.058,00
015-TG	140.887	29.732	1,0	0,9	0,6518	17.444	0,123815	0,009714	1.369	12.001	01 - SG (PS) 100%	13.664,00	2.411,00
001-TA	152.854	78.301	0,9	0,8	0,3093	17.440	0,114101					14.824,00	2.616,00
006-PM	104.106	63.000	0,8	0,6	0,4894	14.800	0,142162	0,028061	2.921	25.603	SG (Rv) SG (Dp+Zv)		
TOTAL	10.305.472	1.231.104				1.228.268			51.757	453.614			

SP + SG = 10.305.472 + 453.614 = 10.762.086 (Total S. Programado 1er C)
AM = 1.228.268 / 10.305.472 = 0,1141011



29 JUL 2005
SECRETARIO GENERAL

7.2. INSTRUMENTACION URBANISTICA PROPUESTA PARA LA INNOVACION CON CARACTER DE MODIFICACION PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE.

La instrumentación urbanística prevista en la presente innovación se estructura en dos grandes apartados:

- a) Establecimiento de una serie de obras públicas ordinarias cuya materialización se considera fundamentales para la adecuada funcionalidad del Centro de Transportes de Mercancías.
- b) Nueva clasificación del suelo que habilite el desarrollo de la actuación urbanística.

7.2.1. Obras públicas ordinarias vinculantes.

Las obras públicas que habrán de ser materializadas para la ejecución de los suelos clasificados como urbanizable por la presente innovación son:

a. Vía de conexión con la N-340.

La accesibilidad actual de los terrenos a través de la carretera autonómica A-369, que tiene su origen en la CN-340 a la altura de la Bda^a Taraguilla y su enlace con la carretera provincial CA-5121 es insuficiente para los usos previstos, demandando, por tanto, actuaciones complementarias en la red viaria que garanticen la conexión de forma adecuada con la red arterial de primer orden existente.

Las actuaciones viarias que define el Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Campo de Gibraltar, vinculadas a la puesta en carga de estos suelos y que resuelven la necesaria accesibilidad son:

- El eje industrial del Guadarranque.
- La variante norte de la aglomeración de la bahía (conexión de las autovías A-381 y N-340).

El eje industrial del Guadarranque vinculado a la extensión de nuevas áreas urbanizadas, tiene su origen en el enlace situado en el Km.117 de la autovía N-340, que da acceso al área industrial central de la bahía, y se desarrolla hacia el norte hasta enlazar con la A-369 en el término municipal de Castellar.

El Plan Director de Infraestructuras de Andalucía aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, plantea por el Area Metropolitana de la Bahía de Algeciras un conjunto de actuaciones en materia de infraestructuras del transporte con la intención de dotar esta área de una estructura más articulada e integrada, encontrándose entre las propuestas la variante de la A-369 (para evitar la travesía de las barriadas Estación de San Roque y Taraguillas), así como la nueva carretera de conexión interna industrial y variante de la barriada de Campamento.

Para la concreción del posible trazado de estas vías la Consejería de Obras Públicas y Transportes a través de la Dirección General de Carreteras se realizó el Estudio Previo de "Variante de la Estación de San Roque en la A-369, nueva carretera de conexión interna industrial y variante de la Bda. de Campamento en la NH-351" T.M. de San Roque y Los Barrios (clave: 2-CA-565-00-00-EI)

En la actualidad se está redactando el Anteproyecto Variante A-369 entre Enlace Miraflores (A-7) y la intersección con la CAP5121 San Roque (Cádiz) (clave 2-CA-1597-0.0-0.0-P.C.)

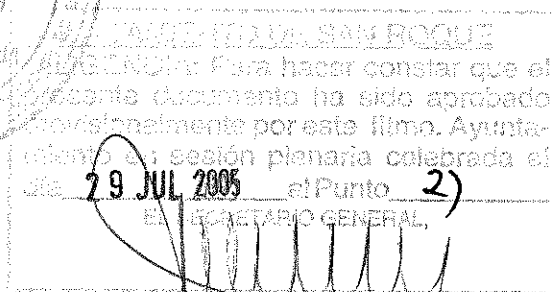
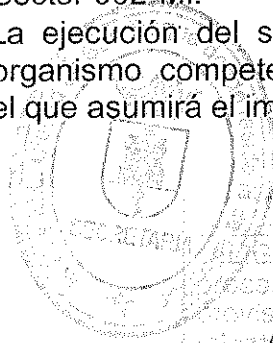
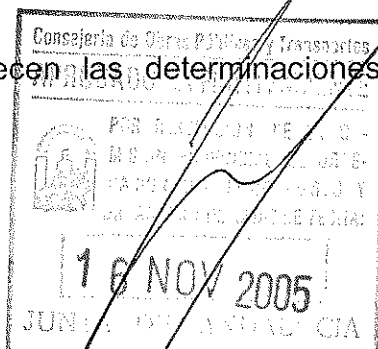
Dentro de las conclusiones del referido estudio se aconseja que la variante de la A-369 se realice desde el enlace en el KM.117 de la CN-340 hasta la intersección con la CA-5121 y a través de la mejora y ampliación de ésta conectar con la A-369 y posterior enlace con la variante oeste en el término de Los Barrios, que conecta la N-340 en el KM117 con la CA-5121 y da acceso al Centro de Transportes de Mercancías.

En la presente innovación se incluye como sistema general viario, denominado SGV-1 conexión con N-340, el trazado que dentro de las alternativas seleccionadas se aproxima más al previsto en el Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación (aprobado el 2 de septiembre de 1.999) y al documento aprobado inicialmente el 11/02/05.

Para el referido sistema general se establecen las determinaciones siguientes:

**Sistema general viario SGV-1
Conexión N-340 – CA-5121**

- Clasificación del suelo: no urbanizable y urbanizable dentro del Sector 002-MI
- Programación: primer cuatrienio.
- Sistema de actuación: expropiación y compensación en el ámbito del Sector 002-MI.
- La ejecución del sistema se atribuye al sector público siendo el organismo competente para el desarrollo del Centro de Transportes el que asumirá el importe de la inversión.



Los parámetros de diseño son:

- Número de calzadas	2
- Número de carriles x ancho de carril (m)	Nº a = 2x3,5
- Calzada mínima	7 m.
- Arcenes exteriores	2,5 m.
- Arcenes interiores	1,0 m.

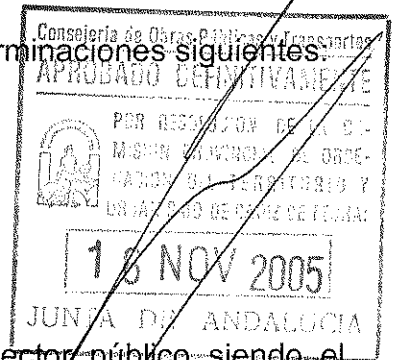
b. Mejora y ampliación de la CA-5121.

La necesaria conectividad de las distintas instalaciones vinculadas al transporte existente y previsto en ambos márgenes del río Guadarranque exigen la mejora y ampliación de la carretera provincial CA-5121, en el tramo comprendido entre la A-369 y el acceso principal al Centro de Transportes.

Para este sistema general se establecen las determinaciones siguientes:

Sistema General viario SGV-3 Ampliación y mejora CA-5121

- Clasificación del suelo: no urbanizable.
- Programación: primer cuatrienio.
- Sistema de actuación: expropiación.
- La ejecución del sistema se atribuye al sector público siendo el organismo competente para el desarrollo del Centro de Transportes el que asumirá el importe de la inversión.

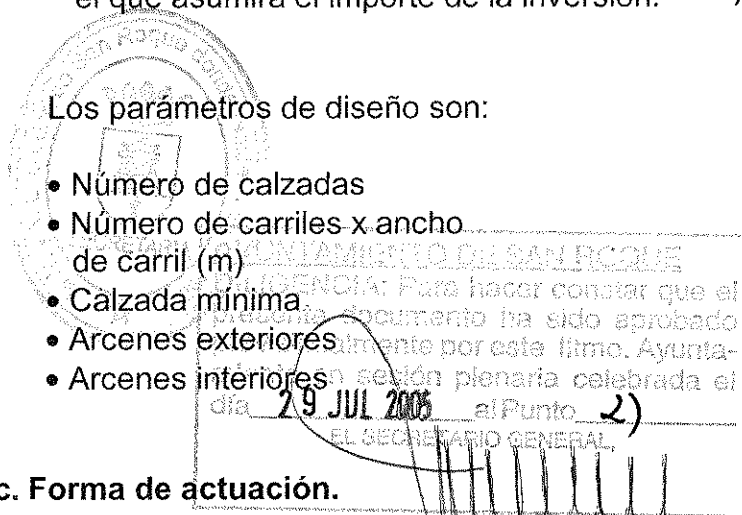


Los parámetros de diseño son:

• Número de calzadas	2
• Número de carriles x ancho de carril (m)	Nº a = 2x3,5
• Calzada mínima	7 m.
• Arcenes exteriores	2,5 m.
• Arcenes interiores	1,0 m.

c. Forma de actuación.

Las actuaciones descritas en los epígrafes anteriores tienen la consideración de actuaciones urbanísticas no integradas según lo dispuesto en el artículo 143 apartado 1 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, llevándose a cabo mediante obras públicas ordinarias de acuerdo con la legislación específica que sea aplicable por razón de la Administración pública actuante.



Para la obtención del suelo preciso para la ejecución de estas actuaciones será de aplicación el Título V "Expropiación forzosa por razón de Urbanismo" de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. En virtud de lo dispuesto en su artículo 160.1. G), procederá la expropiación forzosa por razón de urbanismo en el supuesto de "aprobación de proyectos de obras públicas ordinarias, respecto de los terrenos que sean precisos para su ejecución".

7.2.2. Clasificación del suelo propuesta.

La presente innovación del Plan General de Ordenación Urbana de San Roque afecta a un ámbito territorial de 1.567.661 m² de superficie. A éste, habrá que añadir la superficie correspondiente al suelo preciso para llevar a cabo tanto las obras públicas como aquellas otras que sean necesarias para la conexión con las distintas redes generales de infraestructuras de servicios.

La clasificación del suelo propuesta en este ámbito territorial es:

1. Suelo urbanizable sectorizado "SUS-022-ES-CTM" "Centro de Transportes de Mercancías" con una superficie de 1.199.000 m².
2. Suelo no urbanizable de "reserva de viario", con una superficie de 302.361 m². comprendido entre el SGV-1 y el río Guadarranque.
3. Los terrenos que teóricamente ocupan la cañada real Manilva-Los Barrios, sobre los que se apoya parcialmente la CA-5121, se mantienen afectos al uso de vía pecuaria dentro del suelo no urbanizable de protección especial, con una superficie de 66.300.

7.3.3. Determinaciones urbanísticas propuestas en cada clase de suelo.

A. SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO "SUS-022-ES-CTM"

A.1. Clasificación y categorización del suelo.

Suelo urbanizable sectorizado.

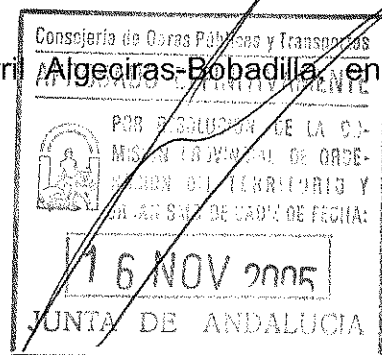
A.2. Localización.

El sector se localiza en el extremo noroccidental del municipio junto a la red ferroviaria Algeciras-Bobadilla, siendo los suelos de titularidad pública, en su mayor parte.

Sus límites están constituidos por los siguientes linderos:

Al norte: por el límite del término municipal en una longitud de 710 metros.

Al oeste: por la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, en una longitud de 1.930 metros.



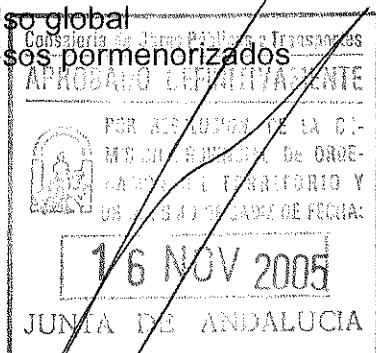
Al sur: por la cañada real Los Barrios-Manilva, en una longitud de 900 metros.

Al este: por terrenos de titularidad privada, con una longitud de 2.030 metros.

A.3. Determinaciones urbanísticas estructurales.

A.3.1. Uso, intensidad y edificabilidad global.

Superficie del Sector
Edificabilidad
Superficie máxima edificable
Uso global
Usos pormenorizados



119,90 Has.

0,50 m²/m²

599.500 m²

Centro de Transportes de Mercancías.

Terciarios, administrativos, actividades e instalaciones de las empresas del sector del transporte. Los usos industriales deberán ajustarse a las categorías 5, 6 y 7 del Plan General vigente. Y aquellos otros previstos en las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. aprobado inicialmente 11/02/05 para el uso global definido.

A.3.2. Delimitación del área de reparto, cálculo y fijación del aprovechamiento medio.

- a) Según el artículo 58.1. de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía el Plan General de Ordenación Urbanística (y, en el caso que corresponda, sus innovaciones) delimitará para la totalidad del suelo urbanizable sectorizado y ordenado, una o varias áreas de reparto, comprensivas de sectores completos y de los sistemas generales incluidos o adscritos a los mismos. Es decir, la delimitación de áreas de reparto en el suelo urbanizable deja de ser una actividad reglada vinculada a la programación cuatrienal de las actuaciones previstas en esta clase de suelo.
- b) En el artículo 59 se definen los conceptos del aprovechamiento urbanístico, distinguiendo entre aprovechamiento objetivo (la edificabilidad permitida por el plan), aprovechamiento subjetivo (la superficie edificable que expresa el contenido urbanístico lucrativo de un terreno al que su propietario tendrá derecho) y aprovechamiento medio. Este se define como la *superficie construible del uso y tipología característico que el planeamiento establece por cada metro cuadrado de suelo perteneciente a un área de reparto.*
- c) En el artículo 60 se establece la forma de cálculo y fijación del aprovechamiento medio, mediante coeficientes unitarios del uso característico y, en su caso, de la tipología, cuyo establecimiento aparece regulado en el artículo 61. En concreto para el suelo urbanizable sectorizado y ordenado el aprovechamiento medio de cada área de reparto se obtendrá dividiendo el aprovechamiento

paleocauce del arroyo Dulce y en el lindero oriental.

2. Dotaciones: 15% de la superficie del ámbito.
3. En virtud de lo establecido en el artículo 8.3. de la Ley 5/2.001 de Areas de Transportes de Mercancías, en la zona dotacional se prestarán servicios a las empresas y empleados del Sector del Transporte, tales como la de gestión, información, oferta, organización y contratación de cargas, ruptura y distribución de las mismas, almacenamiento de mercancías, estacionamiento y comunicaciones, así como todas aquellas otras prestaciones que redunde en la mayor seguridad y comodidad del transportes y sus usuarios tales como, entre otros, suministro de carburantes, pernoctación, restauración y reparación de vehículos.

A.4.2. Zonificación.

No se efectúa zonificación interior alguna para dotar del mayor grado de flexibilidad la configuración interna que habrá de definir el correspondiente instrumento urbanístico de desarrollo.

A.5. Condiciones para el desarrollo de la actuación

A.5.1. Instrumento de Planeamiento de Desarrollo.

La ordenación detallada precisa para la ejecución del Sector de Suelo Urbanizable "SUS-022-ES-CTM" se establecerá mediante la formulación de un Plan Parcial o Plan Especial de Ordenación para la regulación de las determinaciones urbanísticas.

A.5.2. Delimitación de Unidades de Ejecución.

Salvo determinación expresa del Plan Funcional y del Plan Urbanístico de Desarrollo, se entiende que el sector de suelo urbanizable "SUS-022-ES-CTM" constituye una unidad de ejecución coincidente con el ámbito del mismo.

A.5.3. Cargas urbanísticas.

El artículo 113 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía impone la inclusión en el proceso urbanizador y edificatorio a desarrollar en la unidad de ejecución todos los costes de urbanización correspondiente a los siguientes conceptos:

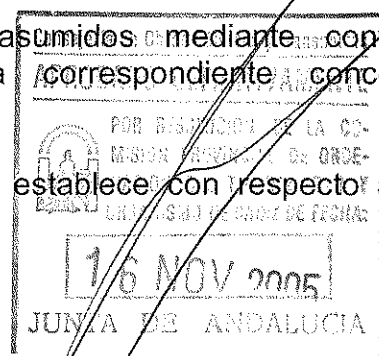
- a) Obras de vialidad, en las que se comprenden las de explanación, afirmado y pavimentación de calzadas; construcción y encintado de aceras, y construcción de las canalizaciones para servicios en el subsuelo de las vías o de las aceras.
- b) Obras de saneamiento, que incluyen las de construcción de colectores generales y parciales, acometidas, sumideros y atarjeas para aguas pluviales y estaciones depuradoras.

- c) Obras para la instalación y el funcionamiento de los servicios públicos de suministro de agua, incluyendo las de captación de ésta cuando sean necesarias y las de distribución domiciliaria de agua potable, de riego y de hidrantes contra incendios; de suministro de energía eléctrica, comprendiendo la conducción y la distribución, así como el alumbrado público, y los de telefonía y telecomunicaciones.
- d) Obras de ajardinamiento y arbolado, así como de amueblamiento urbano, de parques y jardines y vías públicas.
- e) Redacción técnica y anuncios preceptivos en la tramitación administrativa del planeamiento de desarrollo preciso para la ordenación pormenorizada y del proyecto de urbanización.
- f) Gestión del sistema de actuación.
- g) Indemnizaciones que procedan a favor de propietarios o titulares de derechos, incluidos los de arrendamiento, referidos a edificios y construcciones que deban ser demolidos con motivo de la ejecución del instrumento de planeamiento, así como de plantaciones, obras e instalaciones que deban desaparecer por resultar incompatibles con éste.
- h) Realojamiento y retorno legalmente preceptivos de residentes habituales.
- i) Cuando así se prevea expresamente en el instrumento de planeamiento a ejecutar o en el sistema de actuación aplicado al efecto, además, las obras de infraestructura y servicios exteriores a la unidad de ejecución que sean precisas tanto para la conexión adecuada de las redes de la unidad a las generales municipales o supramunicipales, como para el mantenimiento de la funcionalidad de éstas; todo ello cuando así proceda conforme al régimen de las distintas clases de suelo.
- j) Las de urbanización de los sistemas generales y cualesquiera otras cargas suplementarias que se impongan a los terrenos, cuando así se haya establecido en el Plan General de Ordenación Urbanística.
- k) Cualesquiera otros expresamente asumidos mediante convenio urbanístico o establecidos en la correspondiente concesión administrativa.

En relación con lo anteriormente señalado se establece con respecto a las infraestructuras de servicios lo siguiente:

Abastecimiento de agua.

El suministro de agua se realizará desde dos puntos distintos para el agua bruta y el agua tratada, ambos señalados en el plano de ordenación



número 04 infraestructuras, de acuerdo con las indicaciones facilitadas por la Mancomunidad de Municipios, órgano gestor de la redes de abastecimiento en alta.

La regulación y almacenamiento se estudiará de forma conjunta para los Centros de Transportes de Mercancías situados en ambos márgenes del río Guadarranque en los municipios de San Roque y Los Barrios, situando el depósito acumulador junto a la estación de tratamiento de "El Cañuelo" donde existe suelo de titularidad pública disponible.

Saneamiento.

La red de saneamiento será separativa.

Las aguas residuales se conducirán, en coordinación con las actuaciones que lleve a cabo el Ayuntamiento, hacia el polígono industrial Guadarranque, en el cual está prevista la centralización de la depuración de las aguas residuales de la vertiente a la bahía del municipio de San Roque.

Suministro de energía eléctrica.

Para atender la demanda generada no existe en la zona distribución en media tensión con capacidad suficiente.

Por ello, y de acuerdo con la compañía suministradora será necesario la instalación de una subestación eléctrica, alimentada desde alguna de las líneas de alta tensión existentes dentro del ámbito o desde la subestación "Pinar del Rey" situada al este del sector.

Telefonía y telecomunicaciones.

Las conexiones con los servicios se realizarán en aquellos puntos que las compañías suministradoras señalen por tener capacidad para la demanda solicitada, teniendo en cuenta las instrucciones y condicionantes de diseño a establecer por las compañías suministradoras.

B. SUELO URBANIZABLE SECTOR 002-MI.

Dentro del ámbito del sector se introduce una reserva de suelo para el sistema general viario SGV-1 "conexiones entre N-340 y CA-5121".

La ficha de condiciones particulares para el Sector 002-MI queda por tanto modificada de acuerdo con la determinación anterior, introduciendo una reserva para sistema general viario de 7.800 m².

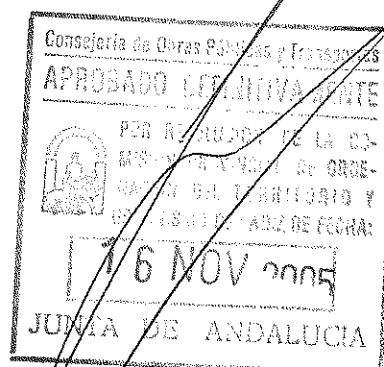
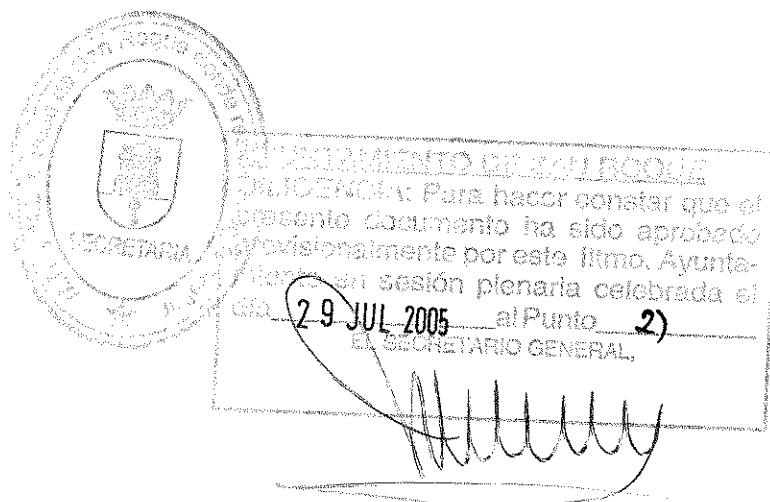
C. SUELO NO URBANIZABLE DE "RESERVA VIARIO".

El Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (en tramitación) contempla la variante norte de la aglomeración de la bahía (conexión entre la A-381 y la autovía del mediterráneo) como actuaciones "condicionadas a estudio para su implantación" y no imprescindibles, desde un estricto punto de vista

funcional, al menos a corto y medio plazo, pero si deseables para mejorar sensiblemente la distribución de tráficos en la aglomeración de la bahía y la configuración ambiental de ésta, mediante la canalización de los tráficos pesados y de tránsito por el exterior y facilitar el acceso al eje de actividades productivas del Guadarranque.

En consecuencia con ello se dimensiona de forma generosa y en coordinación con las previsiones del municipio de Los Barrios al objeto de no hipotecar posibles alternativas de un trazado que habrá de concretarse en el momento de formulación de los documentos técnicos definitivos.

Se opta, por tanto, incluir en el suelo no urbanizable dentro de la categoría de "reserva de viario". Entre los terrenos que el Plan General de Ordenación Urbanística debe adscribir a esta clase de suelo, según establece el artículo 46.1. h. de la LOUA, se encuentran aquellos donde sea necesario el mantenimiento de sus características para la protección de la integridad y funcionalidad de las infraestructuras de servicios, dotaciones o equipamientos públicos o de interés público.



8. MODIFICACIONES EN LAS NORMAS URBANISTICAS.

Las modificaciones a introducir en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de San Roque, comprenden los aspectos siguientes:

1. En el título segundo “clasificación y calificación del suelo”, se introduce un nuevo uso global de Centro de Transportes de Mercancía.
2. En las fichas urbanísticas de planeamiento complemento de las normas urbanísticas que contienen las condiciones particulares para cada área y subárea, introduciendo la ficha correspondiente al nuevo sector de suelo urbanizable 022-ES-“CTM” y la rectificación del sector 002-MI.

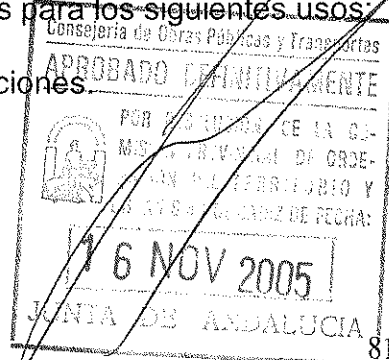
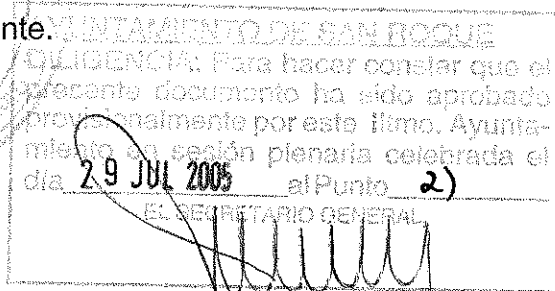
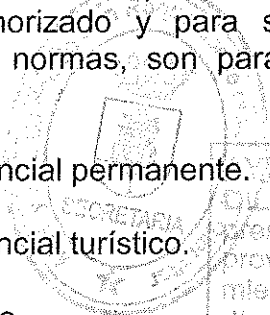
8.1. MODIFICACION EL TITULO II, CAPITULO 2 – CALIFICACION DEL SUELO.

2.2. – Artículo 1. Definición.

- a). Por la calificación, el Plan General o el planeamiento que lo desarrolle configuran el régimen urbanístico del suelo dentro de cada categoría o clase del mismo, mediante la distribución o fijación territorial de los usos por zonas y la especificación de éstos y gradación de su respectiva intensidad.
- b). Los usos dominantes de los espacios edificables, sin perjuicio de los que con carácter pormenorizado y para suelo urbano y urbanizables se especifican en estas normas, son para todas las clases de suelo, los siguientes:
 - b.1. Rp – Uso Residencial permanente.
 - b.2. Rt – Uso Residencial turístico.
 - b.3. Te – Uso Terciario.
 - b.4. In – Uso Industrial.
 - b.5. Do – Uso Dotacional.

Los usos dominantes quedan reflejados en la correspondiente clave del área, en los planos correspondientes, así como en las fichas correspondientes.

- c). Los espacios no edificables podrán ser utilizados para los siguientes usos:
 - c.1. Dotación para el transporte y las comunicaciones.
 - c.2. Dotación para parques y jardines públicos.
 - c.3. Dotación de servicios de infraestructuras.
 - c.4. Dotación para el ocio y el esparcimiento.



Sección 5. Uso: Centro de Transportes de Mercancías.

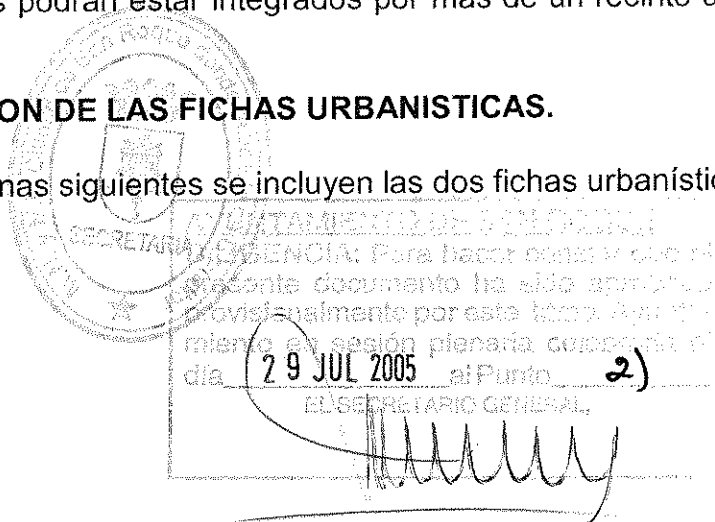
2.2.5. Definición.

1. Los Centros de Transporte de Mercancías son las áreas al servicio de dicho transporte, en las que, tanto por las exigencias derivadas de la dimensión y calidad de las prestación demandadas por los usuarios y empresas del sector, como por su función cualificadora de la ordenación territorial, se requiere el establecimiento de una plataforma logística compleja, integradora de las empresas del sector transporte y de los espacios dotacionales públicos destinados a prestar servicios al mismo, en las condiciones y con las características que se establecen en los apartados siguientes.
2. Los Centros de Transporte de Mercancías integran en su ámbito una zona dotacional, de naturaleza demanial, destinada a la prestación del servicio público al transporte de mercancías, y otra zona integrada por espacios de titularidad pública o privada, destinada al establecimiento y desarrollo por las empresas del sector del transporte de sus propias actividades e instalaciones.
3. En la zona dotacional se prestarán servicios a las empresas del sector del transporte, tales como los de gestión, información, oferta, organización y contratación de cargas, ruptura y distribución de las mismas, almacenamiento de mercancías, estacionamiento y comunicaciones, así como todas aquellas otras prestaciones que redunden en la mayor seguridad y comodidad del transporte y sus usuarios, tales como, entre otros, suministro de carburantes, pernoctación, restauración, reparación de vehículos.
4. Los Centros de Transporte de Mercancías, se implantarán en recintos preferentemente acotados, correspondiendo al planeamiento urbanístico determinar, en su caso, el grado de accesibilidad de sus diferentes zonas, así como su posible discontinuidad espacial en función de las exigencias derivadas de la ordenación territorial y urbana.
5. El Centro de transportes previsto en la presente modificación está considerado de interés autonómico y por tanto está sujeto a lo establecido en la Ley 5/2.001 de Áreas de transportes de mercancías.

A fin de dar adecuada respuesta a las demandas planteadas por el transporte de mercancías en el área territorial a la que sirven, los Centro de Transporte de Mercancías podrán estar integrados por más de un recinto distribuidos en dicha área.

8.2. MODIFICACION DE LAS FICHAS URBANISTICAS.

En las páginas siguientes se incluyen las dos fichas urbanísticas modificadas.



CONDICIONES GENERALES DEL AREA

Superficie: 255.294

Otras condiciones generales.....:

ZV SD EQ SC DE PD SA

2:

5.

6.

%viario estimado: 15

Rp:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Rt:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Te:	X	:30:	:50:	:	:	:	:	X	c	:	c
In:	:	30:	X :50:	:	:	:	:	:	:	X:c	c

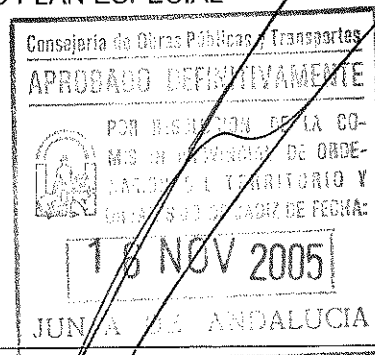
CONDICIONES GENERALES DEL AREA

Número ficha:

Localización: 002-ES-"CTM"

Superficie: 119,90 Has.

Regulación: DESARROLLO Y CRECIMIENTO
Clasificación: URBANIZABLE SECTORIZADO 1º CUATRIENIO
Remitidas a planeamiento: PLAN PARCIAL O PLAN ESPECIAL
Sistema de actuación: EXPROPIACION
..... usos dominantes:
%CTM-Centro Transporte de Mercancías: 0,50 m²/m²
Condiciones particulares del área:
1. Para determinaciones ver memoria y planos de ordenación.



PARAMETROS URBANISTICOS DEL AREA

Densidad viv/ha:

Altura reguladora:

15 m.

NP:3

%viario estimado: 6,71

TIPOLOGIA Y USOS COMPATIBLES

Terciarios, administrativos, actividades e instalaciones de las empresas del Sector del transporte.



9. ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO Y PROGRAMACION.

En el Estudio Económico-Financiero y Programación del Plan General Vigente se plantean tres tipos de acciones:

1. Inversión y programación de infraestructuras del Area.
2. Inversión y programación en Sistemas Generales.
3. Inversión y programación en Infraestructuras exteriores.

Las anteriores acciones se recogen en sus correspondientes fichas.

Con estos paquetes de acciones se han listado unos informes, que especifican tanto la inversión y programación, como los agentes inversores dentro de los programas cuatrienales y valoración final.

Los informes son los siguientes:

INFORMACION Y PROGRAMACION EN INFRAESTRUCTURAS DE LAS AREAS.

INFORME 1. General.

INFORME 2. 1 cuatrienio.

INFORME 3. 1 y 2 cuatrienio.

INFORME 4. 2 cuatrienio.

INFORME 5. Inversión pública local.

INFORME 6. Inversión pública local-privada.

INFORME 7. Inversión privada.

INVERSION Y PROGRAMACION EN EQUIPAMIENTO GENERAL.

INFORME 8. General.

INFORME 9. General.

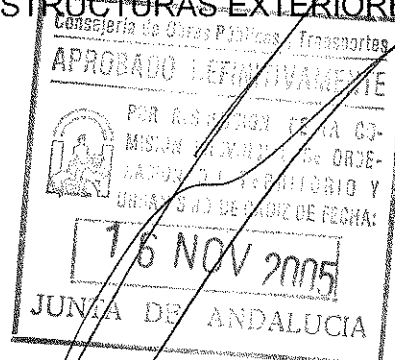
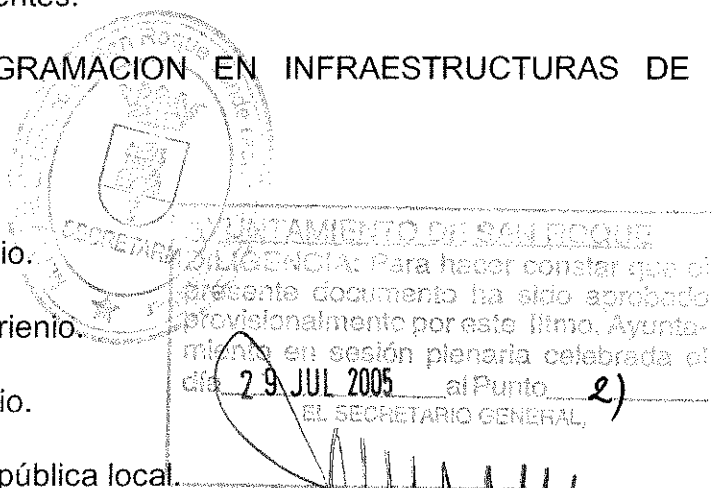
INFORME 10. Inversión pública-local.

INVERSION Y PROGRAMACION EN INFRAESTRUCTURAS EXTERIORES.

INFORME 1. Listado.

INFORME 2. Valoración.

INFORME 3. Inversión pública.



INFORME 4. Inversión privada.

INFORME 5. Inversión pública-privada.

INFORME 6. Inversión pública-estatal.

INVERSION Y PROGRAMACION DE LOS SISTEMAS GENERALES.

INFORME 1. Listado.

INFORME 2. Valoración.

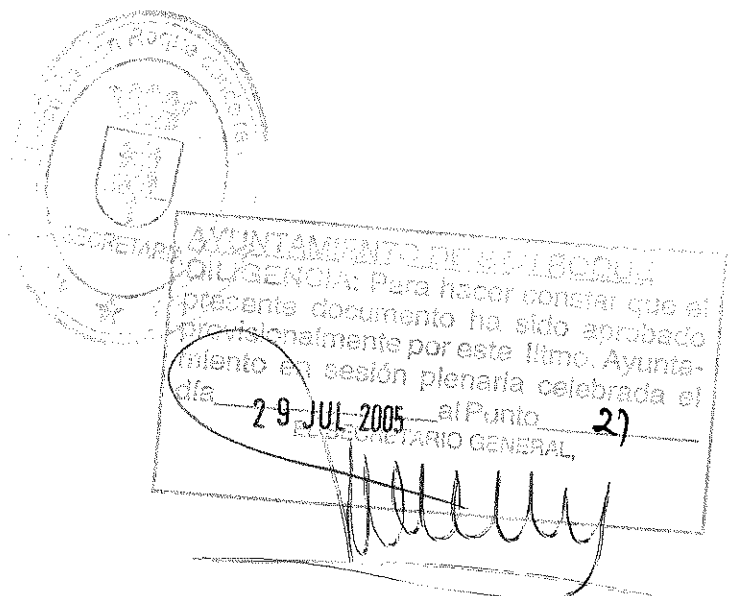
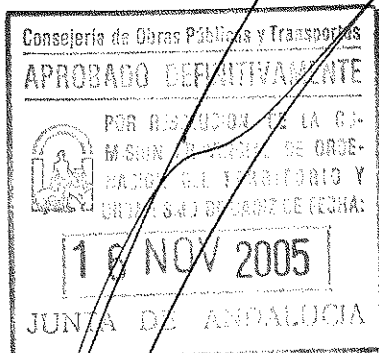
INFORME 3. Inversión pública local.

INFORME 4. Inversión privada.

INFORME 5. Inversión pública estatal.

Siguiendo con la misma sistemática se introducen las modificaciones siguientes:

- Ficha de las condiciones general del área.
- Ficha de las condiciones de los sistemas generales.
- Ficha de las condiciones de las infraestructuras exteriores.



CONDICIONES GENERALES DEL AREA

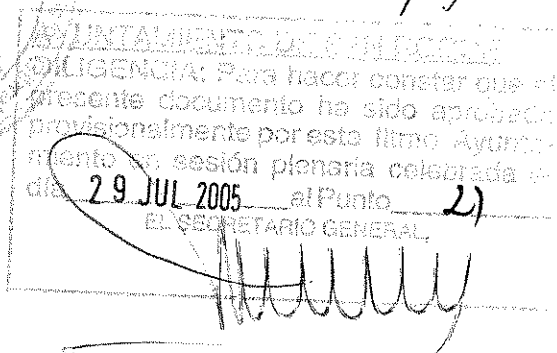
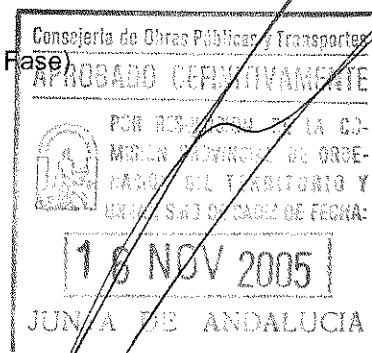
Número ficha:	Localización:	002-ES-"CTM"	Superficie: 119,90 Has.
Regulación	DESARROLLO Y CRECIMIENTO		
Clasificación	URBANIZABLE SECTORIZADO 1º CUATRIENIO		
Remitidas a planeamiento	PLAN PARCIAL / PLAN ESPECIAL		
Sistema de actuación	EXPROPIACION		
..... usos dominantes			
%CTM-Centro Transporte de Mercancías:	0,50 m²/m²		

INVERSION EN INFRAESTRUCTURAS INTERIORES DEL AREA

Infraestructura	Valoración	Tipo de inversión
Urbanización completa de los ejes de Distribución interiores	7.000.000 €	pública
Urbanización zonas verdes	1.900.000 €	
Depósito regulador agua	1.000.000 €	pública
Subestación eléctrica	800.000 €	pública
Preparación del Suelo (desmontes y terraplenes)	2.768.000 €	
TOTAL PROGRAMACION	13.468.000 €	1º cuatrienio

Participación en infraestructuras exteriores

Sistema general viario SGV-1	3.500.000 € (1ª Fase)
Colector saneamiento hasta polígono Guadarranque	200.000 €
Aportación a nueva E.D.A.R.	500.000 €
TOTAL PARTICIPACION EN INFRAESTRUCTURAS EXTERIORES	4.200.000 €



PGOU DEL TERMINO MUNICIPAL DE SAN ROQUE. Cádiz

CONDICIONES DE LOS SISTEMAS GENERALES

Localización: SGV -1

Tipo de sistema general: Red viaria
Obtención del suelo: Expropiación

Su = Superficie afectada: 155.000 m²
Va = Valor del suelo afectado: 500.000 €
Co = Coste de la infraestructura: 3.500.000 €

Tipo de inversión: pública autonómica
Programación: primer cuatrienio
Forma de gestión: expropiación

PGOU DEL TERMINO MUNICIPAL DE SAN ROQUE. Cádiz

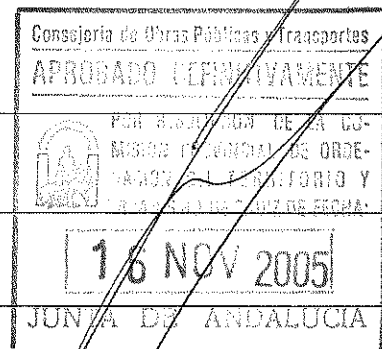
CONDICIONES DE LOS SISTEMAS GENERALES

Localización: SGV -3

Tipo de sistema general: Red viaria
Obtención del suelo: Expropiación

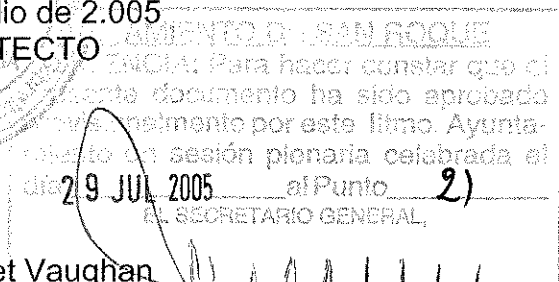
Su = Superficie afectada: 40.000 m²
Va = Valor del suelo afectado: 120.000 €
Co = Coste de la infraestructura: 1.700.000 €

Tipo de inversión: pública autonómica
Programación: primer cuatrienio
Forma de gestión: expropiación



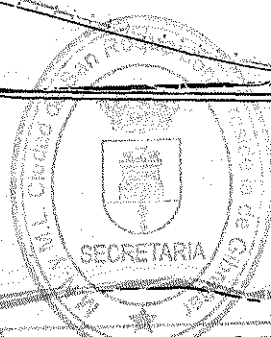
San Roque, Julio de 2.005
EL ARQUITECTO

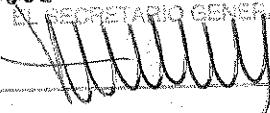
Fdo. Luis Modet Vaughan



Término Municipal de
Castellón de la Frontera.

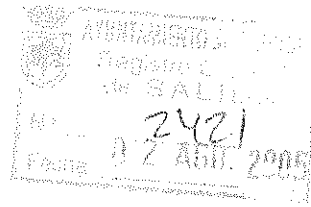
Término Municipal de
San Roque.



AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE
DILIGENCIA: Para hacer constar que el
presente documento ha sido aprobado
provisionalmente por este Ilmo. Ayunta-
miento en sesión plenaria celebrada el
día 29 JUL 2005 al Punto 2)
EL SECRETARIO GENERAL,


PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALLES

Término Municipal de
Los Barrios.



**DON MIGUEL PACHECO OCAÑA, SECRETARIO GENERAL
DEL ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE.**

CERTIFICA: Que en la sesión extraordinaria y urgente celebrada por el Ayuntamiento Pleno el día veintinueve de julio de dos mil cinco, se adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

2.- Aprobación provisional del documento de modificación del Plan General de Ordenación Urbana de San Roque (Cádiz), para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías (Zona de Actividades Logística).

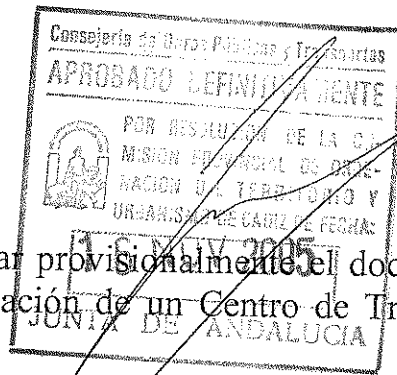
Dada cuenta de expediente de aprobación provisional del documento de Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de San Roque (Cádiz), para la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías (Zona de Actividades Logística).

Visto el informe técnico y jurídico favorables, así como el dictamen igualmente favorable de la Comisión Informativa de Urbanismo.

Abierto el debate el Sr. Cabrera Mengual dice: Nuestro voto será favorable, tenemos la promesa de proponer la inclusión del pero tenemos que decir que la situación de la infraestructura y sobre todo la variante de la Estación de San Roque debe estar asegurada dentro del proyecto y por supuesto consignada al proyecto con la financiación de la Junta de Andalucía.

El Sr. Alcalde dice: Ya ésta misma observación se hizo tanto en el Consejo como en la Comisión de Urbanismo.

La Corporación Municipal, por absoluta unanimidad, **ACUERDA:**



PRIMERO.- Aprobar provisionalmente el documento de Modificación del PGOU para la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías (C.T.M.).

Si bien deberá tenerse en cuenta las siguientes consideraciones para la redacción del planeamiento de desarrollo que se elabore por parte de la E.P.P.A.:

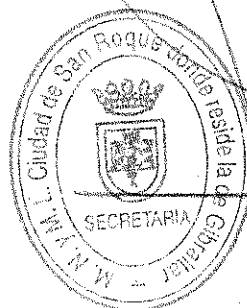
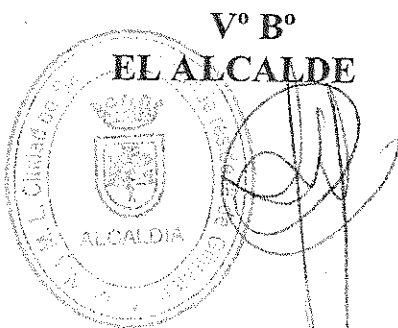
1. Los espacios libres del sector situado por el planeamiento general en el lindero oriental del ámbito de la actuación deberían tener un ancho mínimo de 30 mts. de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del anexo al Reglamento de Planeamiento, para poder ser computado como elemento perteneciente al sistema de espacios libres.
2. Deberá reservarse el suelo necesario para la ejecución del depósito de regulación de abastecimiento de agua, con una capacidad mínima de 40 horas aproximadamente, debiendo evaluar su financiación en el Estado Económico y Financiero.

SEGUNDO.- Desestimar las alegaciones presentadas por el grupo Ecologista Verdemar en base a lo dispuesto al respecto en la declaración previa de Impacto Ambiental.

TERCERO.- Incorporar la declaración previa de Impacto Ambiental al documento de Aprobación Provisional del P.G.O.U. por Acuerdo del Ayuntamiento Pleno, en base a lo establecido por la Ley 7/94 de Protección Ambiental y Decreto 292/1995 de Evaluación de Impacto Ambiental.

CUARTO.- Remitir el expediente a la Consejería de Obras Públicas a efectos de su Aprobación Definitiva.

Y para que conste y surta sus efectos expido la presente certificación, de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde, con la salvedad y reserva a que se refiere el artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, en San Roque, a dos de agosto de dos mil cinco.



PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de Castellar de la Frontera.

PINAR DEL REY
(Parque Periurbano)

CORTIJO DE MANGAS

CORTIJO DE LA CRUZ

CORTIJO GRANDE DE GUADARRANQUE

Término Municipal de San Roque

SGV-3 MEJORA Y AMPLIACIÓN
DE CA-5121

SGV-2 RESERVA DE SUELO
VARIANTE NORTE DE AGLOMERACIÓN

SGV-1 CONEXIÓN CON N-340

Estación de
San Roque

SAN ROQUE

Término Municipal
de Los Barrios

BARRANCO ALAMBRIQUE

29 JUL 2005

16 NOV 2005

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

0.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO INNOVADA
LUIS MODET VAUGHAN

1: 10.000
P0002
JUL 05

----- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN (119.90 Haa)

- SUELO URBANO
(Consolidado y no consolidado)
- SUELO URBANIZABLE
(Programado y no programado)
- SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN ESPECIAL
- SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO INNOVADO
- RESERVA DE SUELO- VARIANTE NORTE
AGLOMERACIÓN DE LA BAHIA
- AMBITO SECTOR 002-MI

PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de Castallar de la Frontera.

PINAR DEL REY
(Parque Periurbano)

CORTIJO DE MANGAS

CORTIJO DE LA CRUZ

CORTIJO GRANDE DE GUADARRAMQUE

Término Municipal de San Roque

SGV-2 RESERVA DE SUELO
VARIANTE NORTE DE AGLOMERACIÓN

SGV-1 CONEXIÓN CON N-340

Estación de
San Roque

SAN ROQUE

Término Municipal
de Los Barrios

CORTIJO EL LOBO

BARRANCO ALAMBIQUE

Se declara la necesidad de la presente
ordenación urbanística para la implantación
del Centro de Transportes de Mercancías
en el término municipal de San Roque
el día 29 JUL 2005

Se declara la necesidad de la presente
ordenación urbanística para la implantación
del Centro de Transportes de Mercancías
en el término municipal de San Roque
el día 18 NOV 2005

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN
SISTEMAS GENERALES
- DE LA RED VIARIA
 - RESERVA DE SUELO VIARIO
 - DE LA RED FERROVIARIA
 - DE LAS INFRAESTRUCTURAS
 - VIA PECUARIA (ESPACIOS LIBRES)

USOS GLOBALES

CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

0.2

ESTRUCTURA URBANA INNOVADA

LUIS MODET VAUGHAN



1:10.000
P0602
JUL 05

PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de
Castellar de la Frontera

Término Municipal de
San Roque

Término Municipal de
Los Barrios

SGV-3

SGV-2

SGV-1

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

AMBITO DE LA MODIFICACIÓN (Sup. 119.90 Has.)

SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES

- SGV-1 Conexión con N-340
- SGV-2 Reserva de suelo Variante Norte Aglomeración de la Bahía
- SGV-3 Mejora y ampliación de la CA-5121
- Enlace a definir

SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN ESPECIAL

VIA PECUARIA (ESPACIOS LIBRES) (Sup. 6.63 Has)

Destinada Agrícola Provisionalmente

ZONIFICACIÓN

CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS (Sup. 119.90 Has)

ZONA INTERMODAL EXISTENTE

LOCALIZACIÓN PREFERENTE DE ESPACIOS LIBRES

A DEFINIR EN EL INSTRUMENTO DE DESARROLLO

CONEXION INDICATIVA DE LOS ESPACIOS LIBRES

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

0.3 ZONIFICACIÓN

LUIS MODET VAUGHAN



1:5.000

P0992

JULIO



29 JUL 2015



- MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)**

INFRAESTRUCTURAS

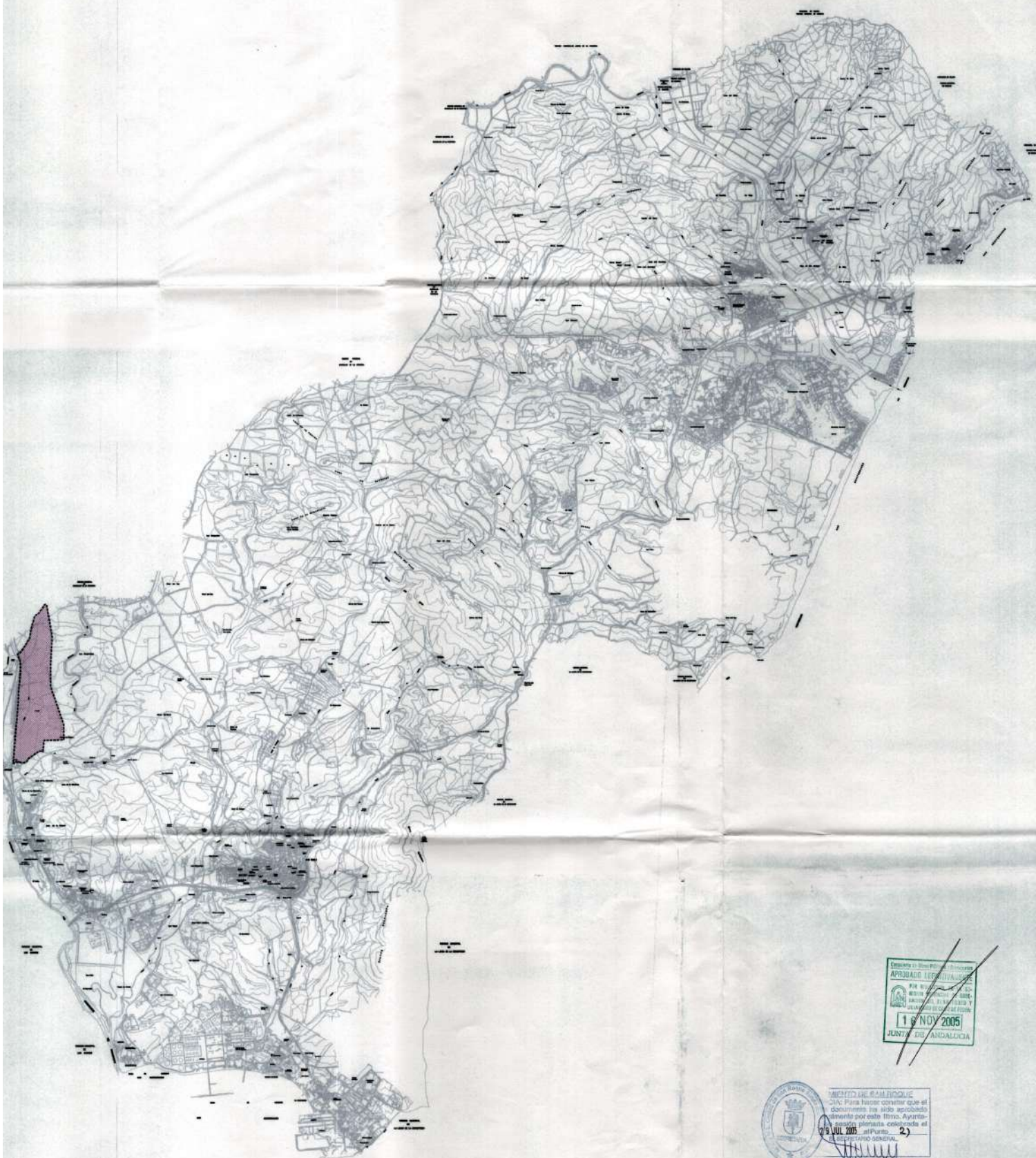
LUIS MODET VAUGHAN



1: 10,000

PC602

JUL05



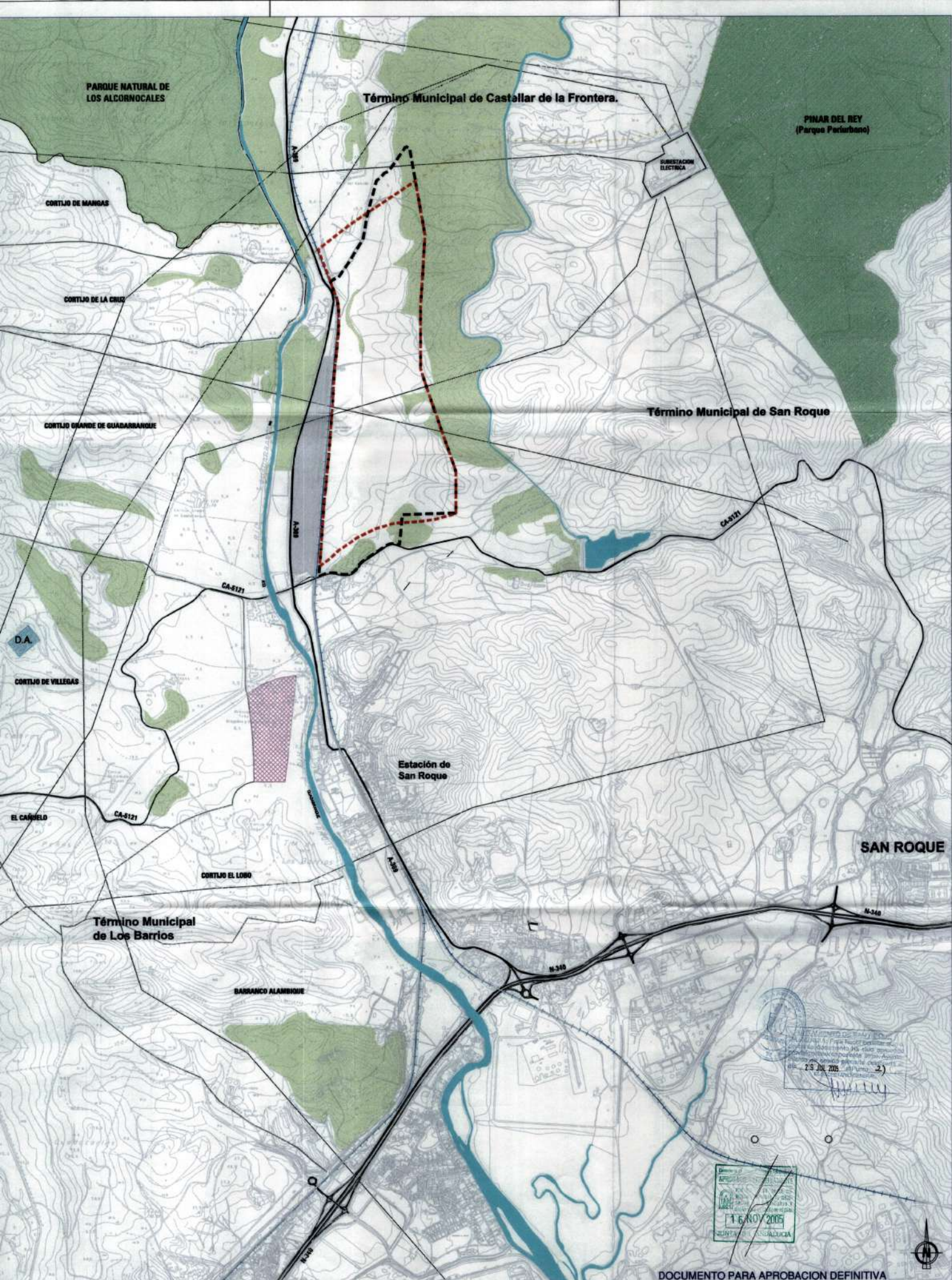
AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE
 C/A: Para hacer constar que el
 documento ha sido aprobado
 por el pleno. Aprobado en
 sesión plenaria celebrada el
 29 JUL 2005. al Punto 2)



DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
 DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
 DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
 (ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

Folios 11	Folios del Proyecto
1.1	SITUACIÓN EN EL AMBITO DEL MUNICIPIO
	LUIS MODET VAUGHAN
	1:30.000
	P0002
	JUL 05



----- LIMITE DEL TERMINO MUNICIPAL SEGUN CARTOGRAFIA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA 1:1000 y 1:5000

--- AMBITO DE LA PROPIEDAD PUBLICA Sup. 124.83 Has.

--- AMBITO DE LA MODIFICACION Sup. 119.90 Has.

- ZONA ARBOLADA
- PINAR DEL REY
- PARQUE NATURAL LOS ALCORNOCALES
- ESTACION CLASIFICACION DE RENFE
- ESTACION DEPURADORA DE AGUA POTABLE
- FABRICA DE DRAGADOS

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CADIZ), PARA LA IMPLANTACION DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS (ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS)

1.2 SITUACION EN EL MARCO DE ASENTAMIENTO

LUIS MODET VAUGHAN

1:10.000
P0802
JUL/05

PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALLES

Término Municipal de
Castellar de la Frontera.

Término Municipal de
Los Barrios.

Término Municipal de
San Roque.

RIO GUADALQUIVIR

TERMINAL
RENFE

FERROVIARIA
ALCORNOCALLES

1.6 NOV 2005
1.3.1

1.6 NOV 2005
1.3.1

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

+++++ LIMITE DEL TERMINO MUNICIPAL SEGUN CARTOGRAFIA
DE LA JUNTA DE ANDALUCIA 1:1000 y 1:5000

--- AMBITO DE LA PROPIEDAD PUBLICA (Sup. 124.63 Has.)

--- AMBITO DE LA MODIFICACION (Sup. 119.90 Has.)

ZONA ARBOLADA

PARQUE NATURAL LOS ALCORNOCALLES

A SUELO DE TITULARIDAD PRIVADA DENTRO DEL AMBITO (Sup. 4.64 Has.)

B SUELO DE TITULARIDAD PUBLICA FUERA DEL AMBITO (Sup. 5.41 Has.)

MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACION
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS)

1.3.1

ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS y
AMBITO DE LA MODIFICACION

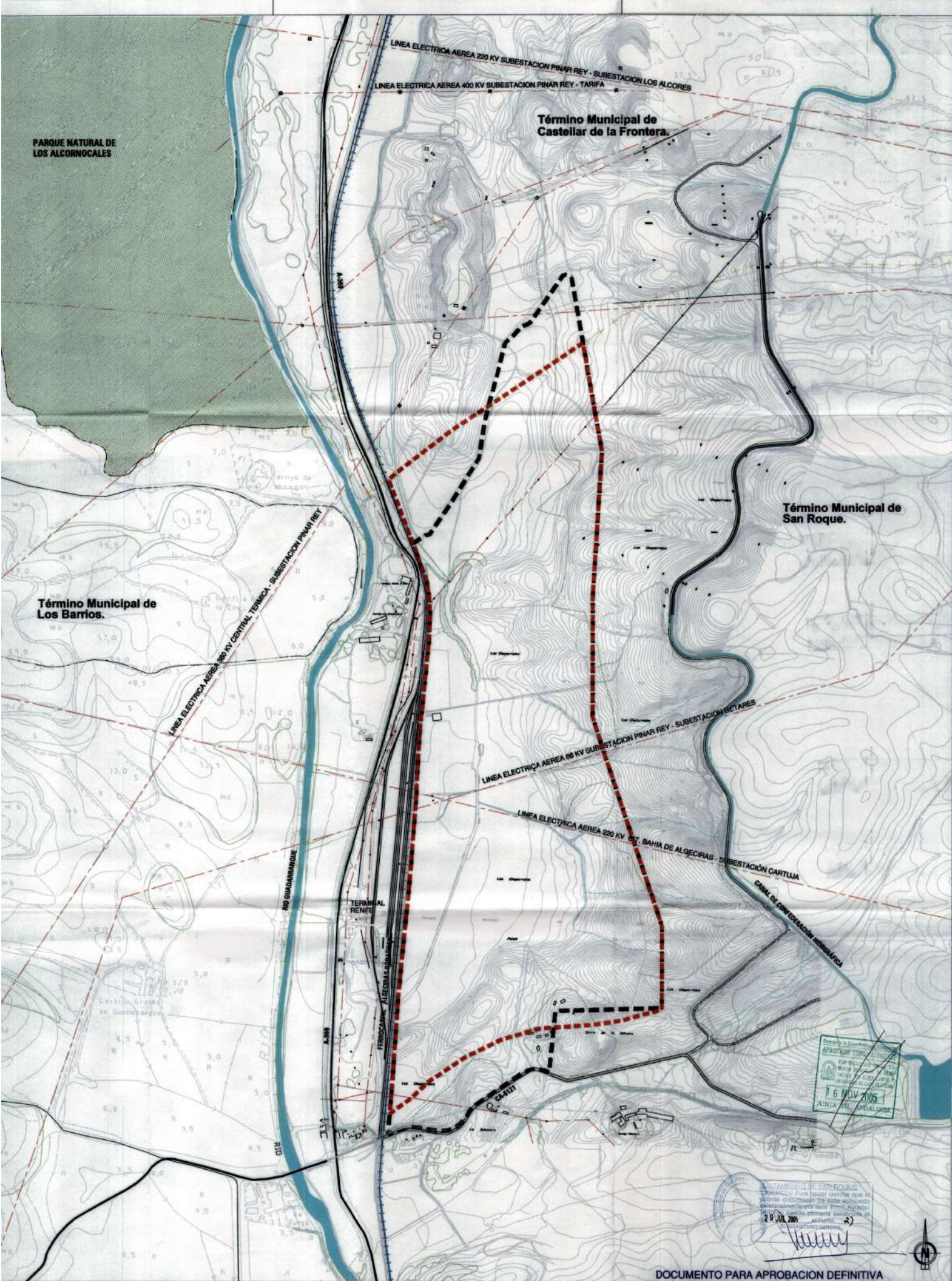
LUIS MODET VAUGHAN



1:5.000

P0662

JUL 05



+++++ LIMITE DEL TERMINO MUNICIPAL SEGUN CARTOGRAFIA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA 1:1000 y 1:5000

--- AMBITO DE LA PROPIEDAD PÚBLICA Sup. 124.63 Has.

--- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN Sup. 119.90 Has.

○ ZONA ARBOLADA

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS (ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

ESTADO ACTUAL DE LOS TERRENOS TOPOGRAFÍA DETALLADA

1.3.2

LUIS MODET VAUGHAN

1:5.000

P0602

JUL/05

PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de Castellar de la Frontera.

PINAR DEL REY
(Parque Periurbano)

CORTIJO DE MANGAS

CORTIJO DE LA CRUZ

CORTIJO GRANDE DE GUADARRANQUE

Término Municipal de San Roque

CORTIJO DE VILLEGAS

EL CAÑUELO

Término Municipal
de Los Barrios

CORTIJO EL LOBO

Estación de
San Roque

BARRANCO ALAMBIQUE

SAN ROQUE

APROBADO POR EL AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE
EN SU COMISIÓN DE PLANEAMIENTO URBANO
EL DÍA 23 JUL 2005
FOLIO 2

APROBADO POR EL AYUNTAMIENTO DE SAN ROQUE
EN SU COMISIÓN DE PLANEAMIENTO URBANO
EL DÍA 13 NOV 2005
FOLIO 2

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

- AMBITO DE LA PROPIEDAD PÚBLICA
- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN
- SUELO URBANO
(Consolidado y no consolidado)
- SUELO URBANIZABLE
(Programado y no programado)
- AMBITO SECTOR 002-MI

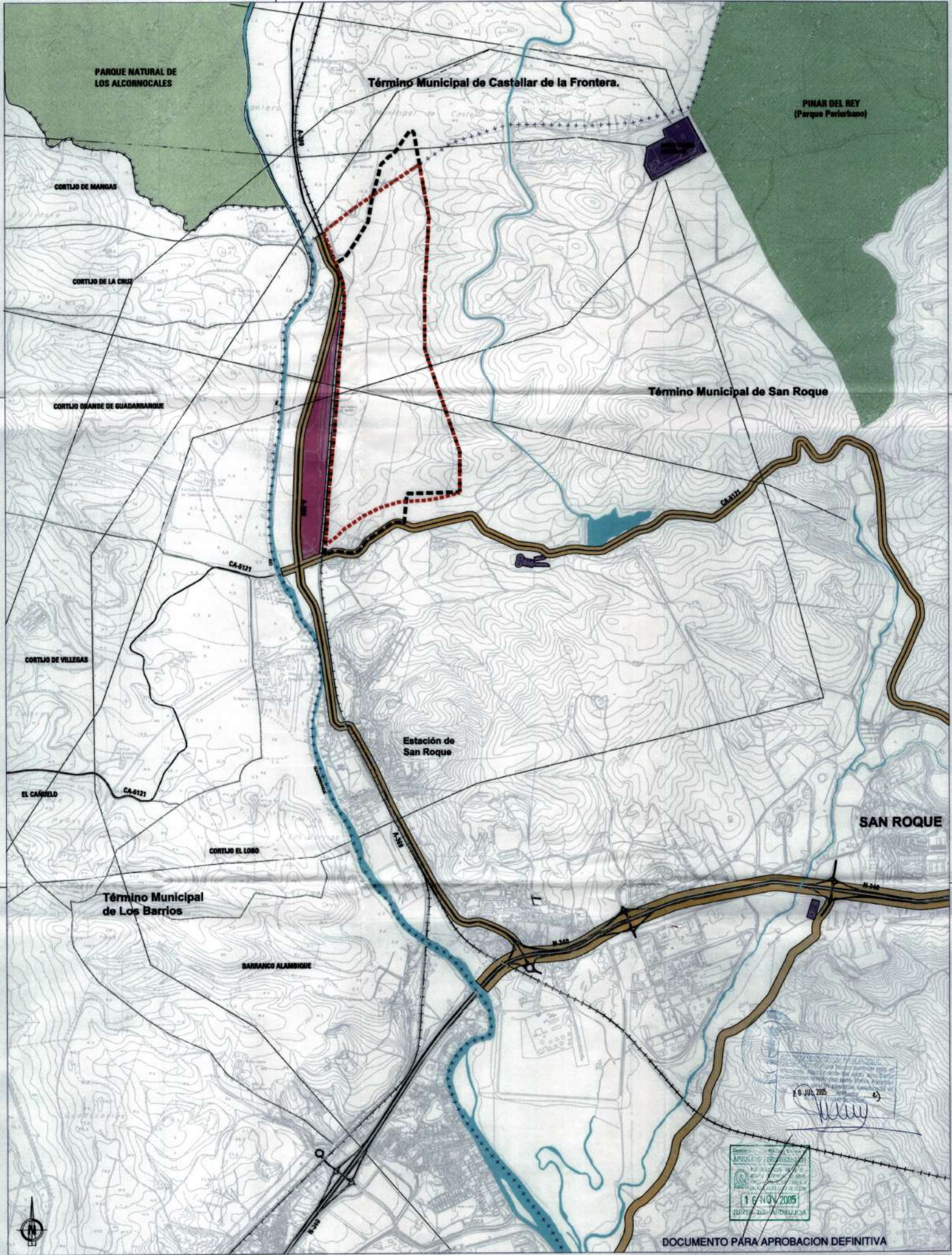
MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

1.4.1

CLASIFICACIÓN DE SUELO
SEGÚN P.G.O.U. VIGENTE

LUIS MODET VAUGHAN

1: 10.000
P0602
JUL/05



San Roque, Cádiz, 16 de Julio de 2005. El Sr. LUIS MODET VAUGHAN, Ingeniero de Obras Públicas, en su calidad de Director General de Urbanismo y Obras Públicas, ha visto y ha aprobado el presente proyecto de modificación del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de San Roque (Cádiz), para la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías (Zona de Actividades Logísticas), en el terreno sito en el barrio de San Roque, con una superficie de 1.42 hectáreas, que se encuentra en el término municipal de San Roque, Cádiz, y que se describe en el presente proyecto de modificación del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de San Roque (Cádiz).



DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

--- AMBITO DE LA PROPIEDAD PÚBLICA --- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN	SISTEMAS GENERALES DE LA RED VIARIA DE LA RED FERROVIARIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS
--	--

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS (ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)	
1.4.2	ESTRUCTURA URBANA SEGÚN P.G.O.U. VIGENTE LUIS MODET VAUGHAN
1:10.000	P0002
JUL-05	



TO THE HALLS OF THE
OF THE HOUSE OF COMMONS
HAS BEEN DEPOSITED
FOR THE YEAR 1895
BY THE
PRINTED BY
STATIONERS' HALL

■ ■ ■ ■ ■ AMBITO DE LA MODIFICACION

JUNTA DE ANDALUCÍA
Consejería de Obras Públicas y Transportes

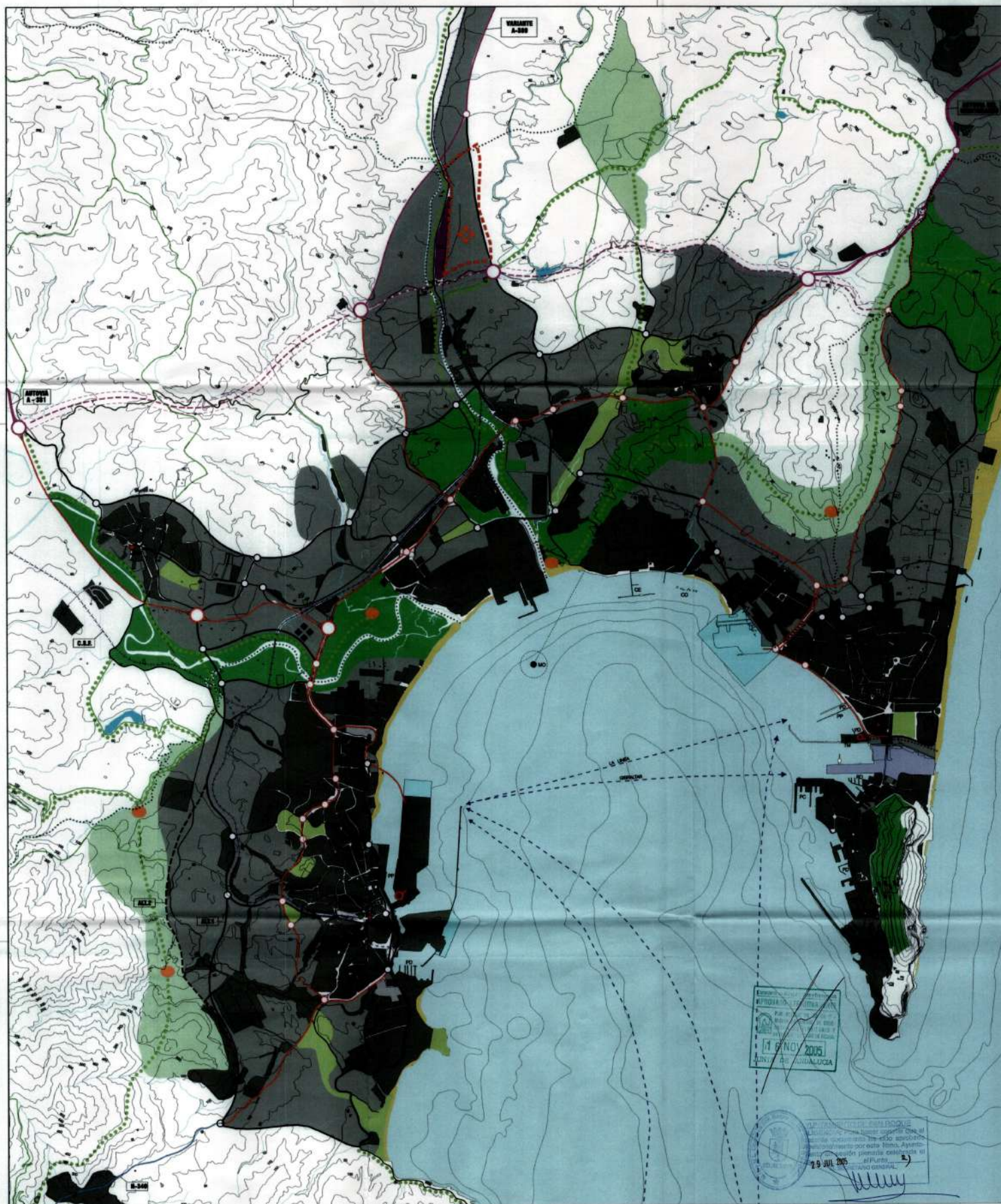
JUNIO 1.998

STANDARD FOR JOURNALISM

1:30.00

P050

Fecha: **11/01/2017**



INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES

CONSEJO REGULADOR DE LA AGLOMERACION DE LA BAHIA
 - Línea roja: Línea de alta tensión
 - Línea verde: Línea de media tensión
 - Línea azul: Línea de baja tensión
 - Línea negra: Línea de fibra óptica
 - Línea roja: Línea de fibra óptica
 - Línea verde: Línea de fibra óptica
 - Línea azul: Línea de fibra óptica
 - Línea negra: Línea de fibra óptica

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES

CONSEJO REGULADOR DE LA AGLOMERACION DE LA BAHIA
 - Línea roja: Línea de alta tensión
 - Línea verde: Línea de media tensión
 - Línea azul: Línea de baja tensión
 - Línea negra: Línea de fibra óptica
 - Línea roja: Línea de fibra óptica
 - Línea verde: Línea de fibra óptica
 - Línea azul: Línea de fibra óptica
 - Línea negra: Línea de fibra óptica

INTERVENCIÓN DE ESPACIO LIBRE

CONSEJO REGULADOR DE LA AGLOMERACION DE LA BAHIA
 - Línea roja: Línea de alta tensión
 - Línea verde: Línea de media tensión
 - Línea azul: Línea de baja tensión
 - Línea negra: Línea de fibra óptica
 - Línea roja: Línea de fibra óptica
 - Línea verde: Línea de fibra óptica
 - Línea azul: Línea de fibra óptica
 - Línea negra: Línea de fibra óptica

ARTICULACION Y ESTRUCTURA DE LA AGLOMERACION DE LA BAHIA

PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA COMARCA DEL CAMPO DE GIBRALTAR

JUNTA DE ANDALUCIA
 Consejería de Obras Públicas y Transportes
 DIRECCION GENERAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y URBANISMO

Esc. 1:30.000
 Hoja: 1.000

----- AMBITO DE LA MODIFICACION

1.52

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA
 MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CADIZ), PARA LA IMPLANTACION DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS (ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS)

ARTICULACION Y ESTRUCTURA DE LA AGLOMERACION DE LA BAHIA
 P.O.T. BAHIA DE ALGECIRAS (en tramitacion)
 LUIS MODET VAUGHAN

Escala: 1:30.000
 Hoja: 1.000
 Fecha: JUL/05

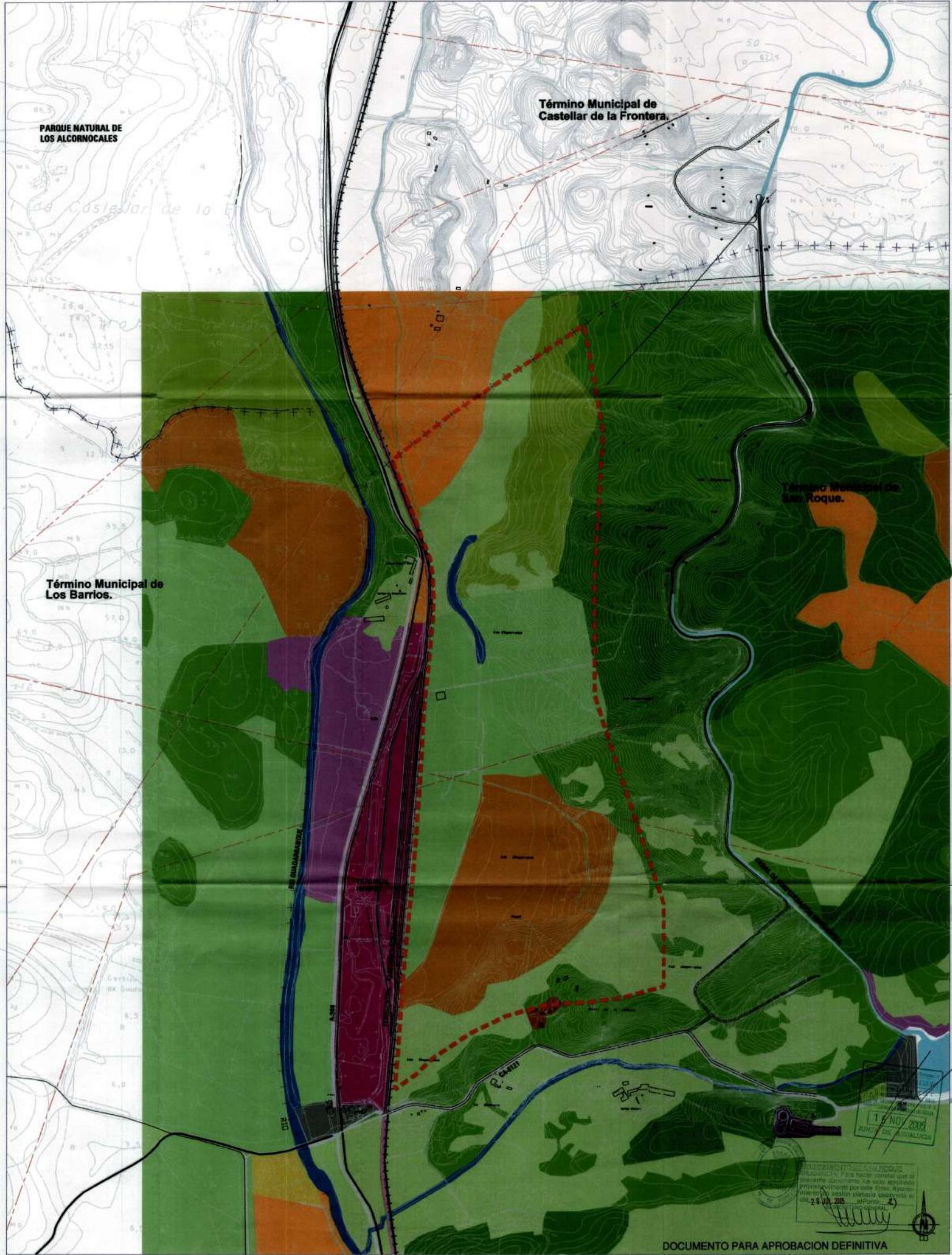


JUNTA DE ANDALUCÍA
Consejería de Obras Públicas y Transportes
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LOS TERRITORIOS Y URBANISMO



SOCIETY OF AUTHORS
OF THE UNITED KINGDOM

Expir:	1:30.00
Expir:	P060
Fecha:	JUL/08



PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de
Castellar de la Frontera

Término Municipal de
Los Barrios

Término Municipal de
San Roque

■■■■■ AMBITO DE LA MODIFICACIÓN

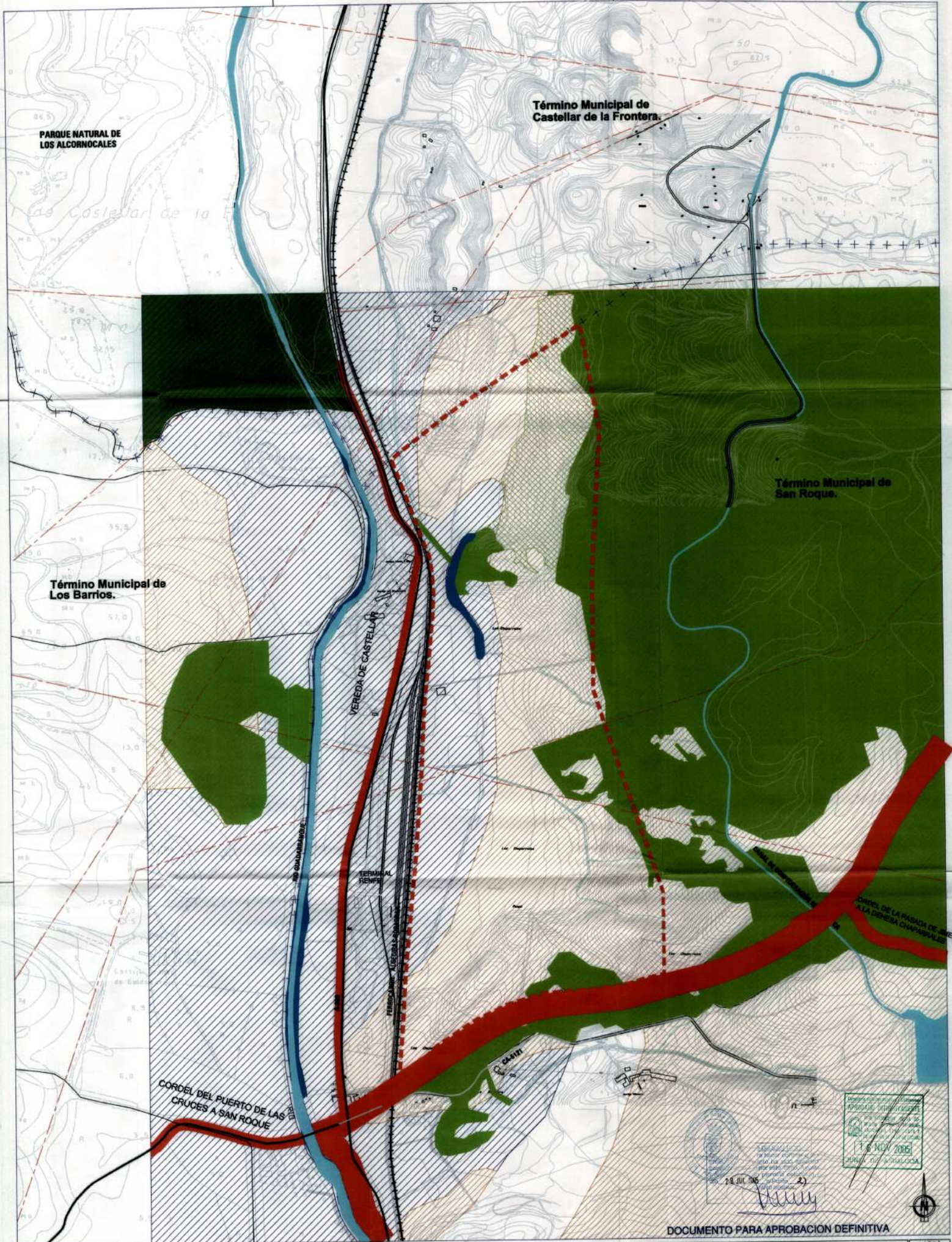
- | | | |
|----------------|-------------------|---------------------------------|
| ■ BOSQUE CLARO | ■ EUCALIPTAL | ■ REGADÍO |
| ■ BOSQUE DENSO | ■ INDUSTRIAL | ■ RENFE |
| ■ CARRERA | ■ LABOR INTENSIVA | ■ RÍO GUADARRANQUE Y MIRAFLORES |
| ■ CÍTRICOS | ■ MATORRAL | ■ URBANO ESTACIÓN DE SAN ROQUE |
| ■ EMBALSE | ■ PASTIZAL | |

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

1.6.1
Estudio Impacto Medioambiental
USOS DEL SUELO
LUIS MODET VAUGHAN

16 NOV 2005
MUNICIPIO DE SAN ROQUE

1:5.000
P0602
JUL 05



PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de
Castellar de la Frontera.

Término Municipal de
Los Barrios.

Término Municipal de
San Roque.

VEREDA DE CASTELLAR

TERMINAL RENFE

CORDEL DEL PUERTO DE LAS
CRUCES A SAN ROQUE

1.6.2
1.6 NOV 2005
JUNTA DE ASALMUGA

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

----- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN

ÁREAS AMBIENTALMENTE RELEVANTES

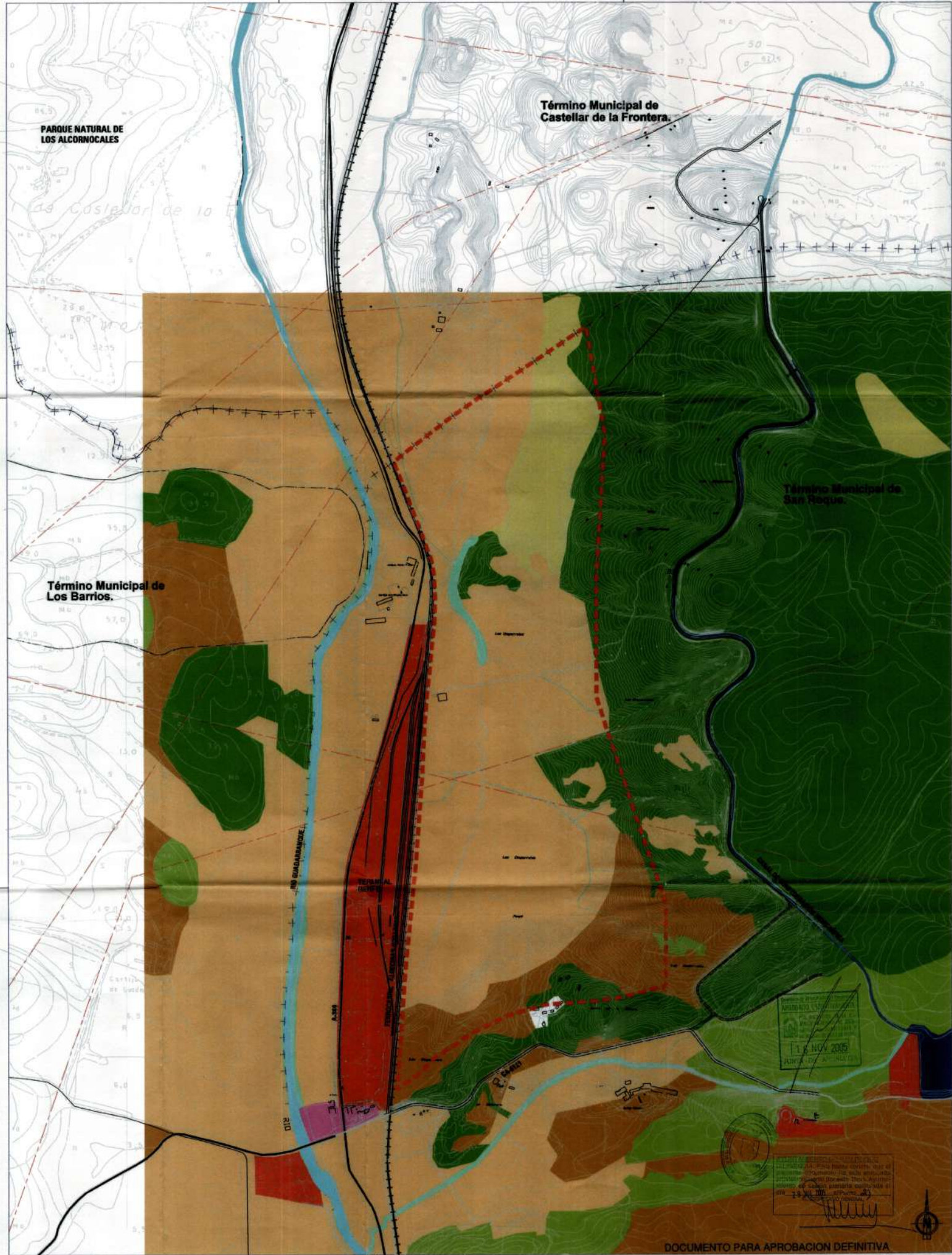
- VÍAS PECUARIAS
- CAUCES Y RIBERAS FLUVIALES
- EMBALSE DEL ARROYO MIRAFLORES
- ALCORNOCALES Y ACEBUCHALES
- PARQUE NATURAL DE LOS ALCORNOCALES

ÁREAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

- ACUÍFERO MIOPLIOCENO DEL INTERFLUJO PALMONES-GUADARRANQUE
- ACUÍFEROS ALUVIALES
- MATORRAL-PASTIZAL

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

1.6.2	Estudio Impacto Medioambiental ÁREAS AMBIENTALES RELEVANTES	1:5.000
	LUIS MODET VAUGHAN	P0602
		JUL-05



PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de
Castellar de la Frontera.

Término Municipal de
Los Barrios.

Término Municipal de
San Roque.

GUADARRANQUE

TERMINAL

CAJON

11 NOV 2005
PUNTO DE ENTREGA

ESTUDIO DE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL
UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS
LUIS MODET VAUGHAN

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

----- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN

UNIDAD DE PAISAJE 1- VEGA DEL RÍO GUADARRANQUE

- 01. CAUCES Y RIBERAS GUADARRANQUE-MIRAFLORES
- 02. VEGA Y PASTOS
- 03. EMBALSE DEL ARROYO MIRAFLORES

UNIDAD DE PAISAJE 2- CERROS Y LOMAS DE GUADARRANQUE

- 04. ALCORNOCALES
- 05. ACEBUCHALES
- 06. CERROS Y LOMAS CON PASTOS
- 07. MATORRALES Y PASTOS

UNIDAD DE PAISAJE 3- URBANO-INDUSTRIAL

- 07. NÚCLEO URBANO DE ESTACIÓN DE SAN ROQUE

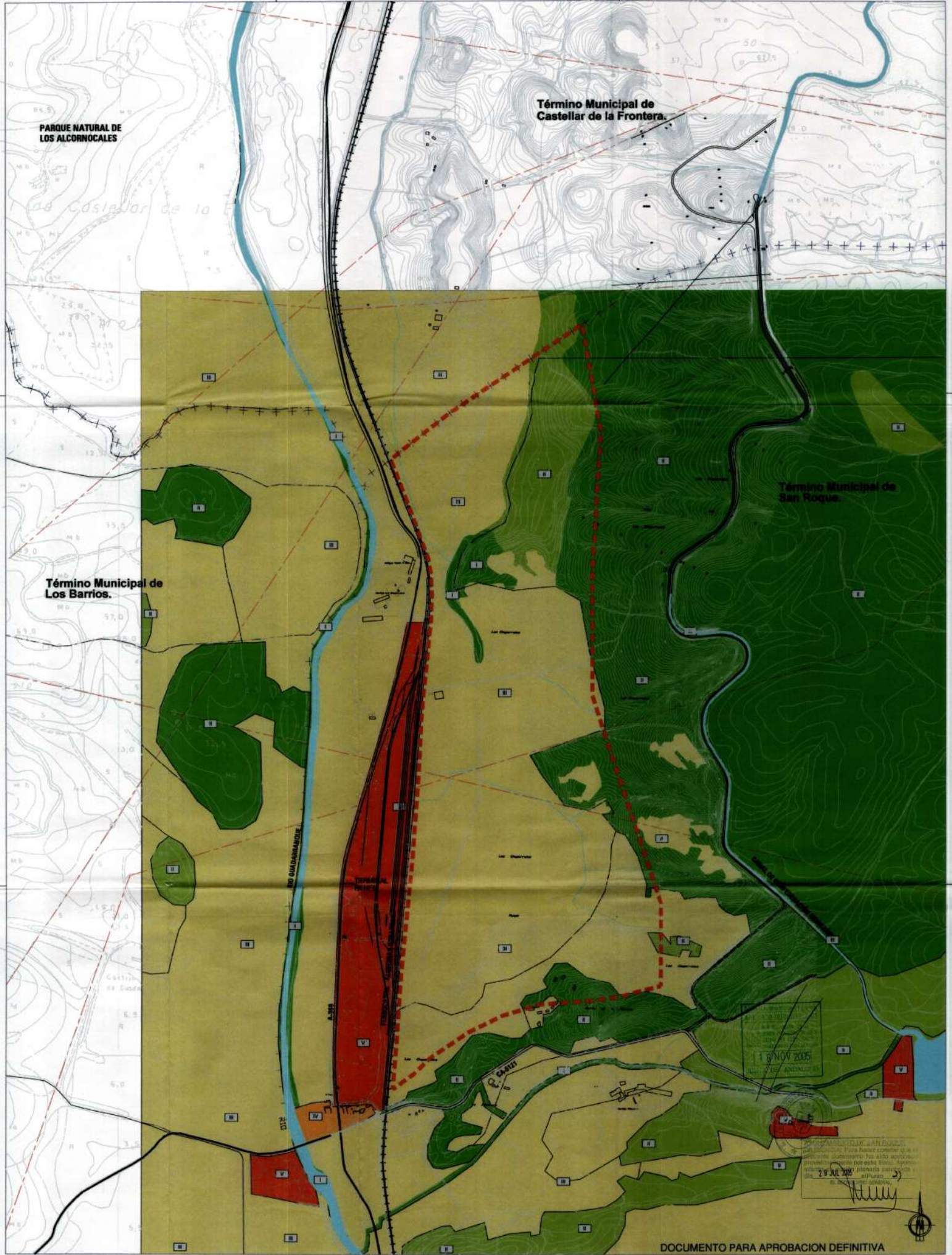
- 06. INDUSTRIAL, MILITAR Y ABASTECIMIENTO

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

Estudio Impacto Medioambiental
UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS
LUIS MODET VAUGHAN

1.6.3

1:5,000
P0602
JUL 05



PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de
Castellar de la Frontera

Término Municipal de
Los Barrios

Término Municipal de
San Roque

RIO GUADARRANQUE

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

16 NOV 2005

Elaborado por: LUIS MODET VAUGHAN
Fecha: 29 JUL 2005

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

■■■■■ AMBITO DE LA MODIFICACIÓN

CLASIFICACIÓN AMBIENTAL

CLASE I	CLASE II	CLASE III	CLASE IV	CLASE V
CLASE I	CLASE II	CLASE III	CLASE IV	CLASE V

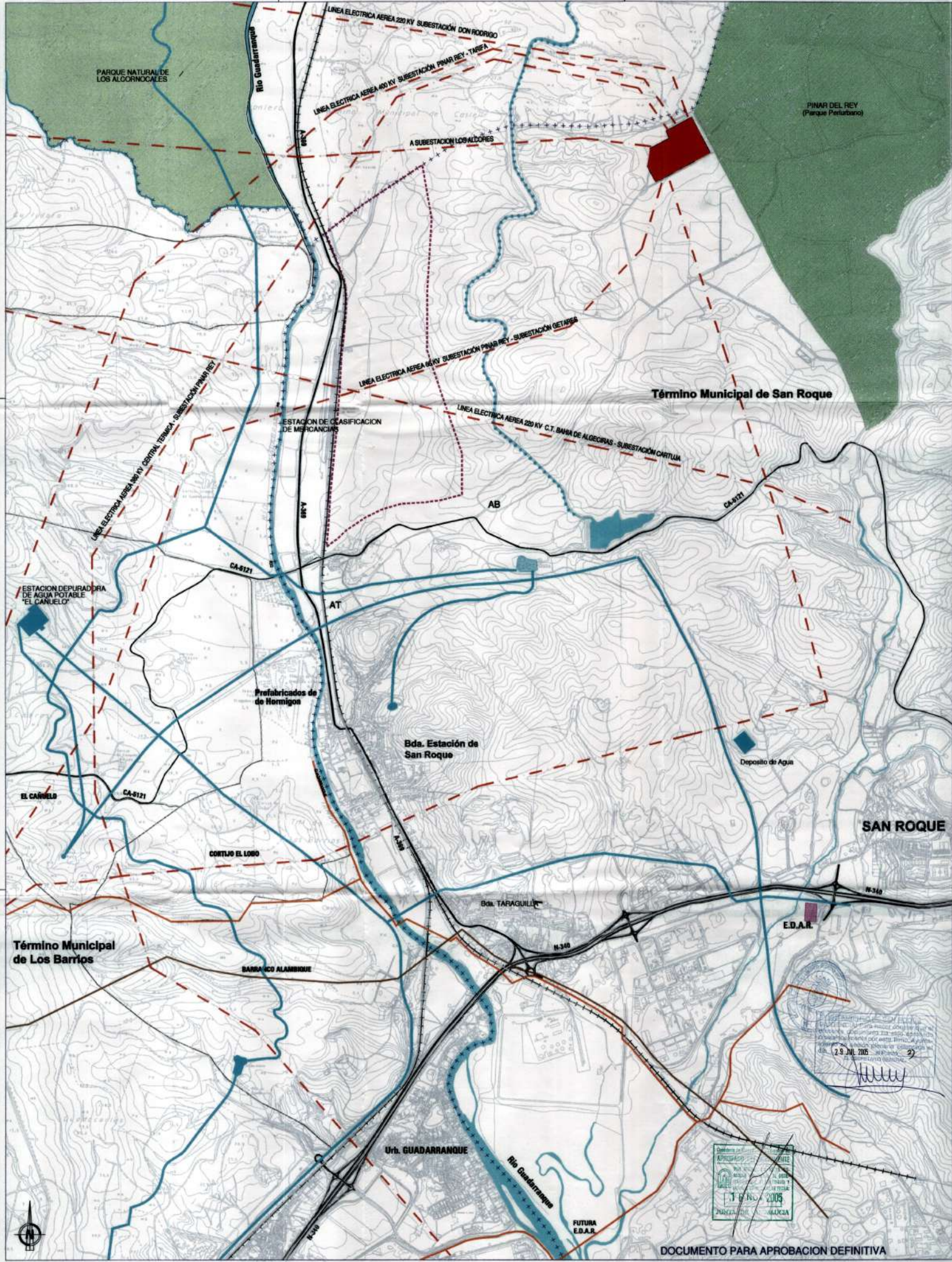
FRAGILIDAD DEL MEDIO

1	2	3	4	5
MUY ELEVADA	ELEVADA	MODERADA	BAJA	MUY BAJA

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

Proyecto	Estudio de Impacto Medioambiental	Capacidad de Uso
1.6.4	LUIS MODET VAUGHAN	JUL 05





----- AMBITO DE LA MODIFICACIÓN

- DEPOSITO Y DEPURADORA DE AGUA POTABLE
- REDES EN ALTA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
- LINEAS ELECTRICAS AEREAS DE ALTA TENSION

- GASEODUCTO
- OLEODUCTO
- CANAL DE RIEGO

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS (ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS)

1.7 INFRAESTRUCTURAS
LUIS MODET VAUGHAN

Escudo de España
Escala: 1:10.000
P0002
JUL 05

PARQUE NATURAL DE
LOS ALCORNOCALES

Término Municipal de Castellar de la Frontera.

SUBESTACION
ELECTRICA

Término Municipal de San Roque

VARIANTE A-30

CA-5121

CA-5121

CA-5121

Estación de
San Roque

Término Municipal
de Los Barrios

N-340

DOCUMENTO PARA APROBACION DEFINITIVA

SEGUN ESTUDIO INFORMATIVO CLAVE 2-CA-585-00-00-EI

AVANCE PLAN GENERAL DE ORDENACION
URBANA DE LOS BARRIOS

AVANCE PLAN GENERAL DE ORDENACION
URBANA DE SAN ROQUE

PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO DE LA COMARCA
DEL CAMPO DE GIBRALTAR (En tramitacion)

RESERVA DE SUELO CONSIDERANDO LOS
DISTINTOS TRAZADOS PROPUESTOS

AMBITO DE LA MODIFICACION

MODIFICACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN ROQUE (CÁDIZ), PARA LA IMPLANTACION
DE UN CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS
(ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS)

1.8
ALTERNATIVAS DE TRAZADOS DE LA VARIANTE NORTE
DE LA AGLOMERACION URBANA DE ALGECIRAS PREVISTO
EN DISTINTOS DOCUMENTOS DE ORDENACION
LUIS MODET VAUGHAN
1: 8.000
P0602
JUL 05

28 JUL 2005
16 NOV 2005
JUNTA DE ANOMALIA