

4 Urbanismo

4.1 Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) es un instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio andaluz.

Este instrumento está regulado por la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y otros decretos reglamentarios. Está vigente desde el 29 de diciembre de 2006.

Es el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones que influyan en la ordenación del territorio, así como para la acción pública en general.

Establece el Modelo Territorial de Andalucía y cuatro Estrategias de Desarrollo Territorial. Estas estrategias se refieren al sistema de ciudades, el sistema de articulación regional, el sistema regional de protección del territorio y la integración exterior de Andalucía. Además fija una zonificación territorial y los instrumentos de gestión de la política territorial junto con la programación de las actuaciones.

En base a esta ordenación, Roquetas de Mar queda comprendida dentro la unidad territorial de ordenamiento subregional denominada “Poniente Almeriense” cuyo ordenamiento estará guiado por las disposiciones para *redes de ciudades* medias y las correspondientes al dominio *litoral*. Las principales ciudades que componen esta región son El Ejido, Roquetas de Mar, Adra, Puebla de Vúcar, Berja y Dalías, y es entre éstas que las que se deberá coordinar las dotaciones para ciertos servicios supramunicipales, vías de comunicación de articulación subregional y ciertos usos del suelo para dar eficacia al funcionamiento y protección de esta región.

Fija entre otros aspectos, el modelo de ciudad en el que se deben encuadrar los planes de ordenación urbana de la comunidad autónoma. Particularmente su artículo 45 establece:

“... el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano. El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.”

En cuanto a la planificación de redes de ciudades medias, este instrumento da directrices respecto a estándares de equipamientos a disponer en cada una de estas regiones y además:

“reforzar las relaciones de complementariedad y cooperación entre los núcleos para hacer efectivo su funcionamiento en red. ...a través de la planificación territorial, la coordinación de acciones en materia de equipamientos y servicios públicos de carácter supramunicipal, así como para la dotación de suelos para actividades productivas”

4.2 Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense (POTPA)

4.2.1 Descripción

El Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense (POTPA) es un instrumento que completa la ordenación territorial supramunicipal en la región del Poniente Almeriense cuyas pautas básicas están fijadas en el POTPA.

El plan da directrices sobre redes infraestructuras y de equipamientos de carácter supramunicipal, áreas y valores a proteger y usos de suelo a considerar en los planes de ordenación urbana. Si bien fija algunas normas concretas, este instrumento define que el detalle de la ordenación lo deberán completar los órganos competentes en cada materia.

4.2.2 Contenido

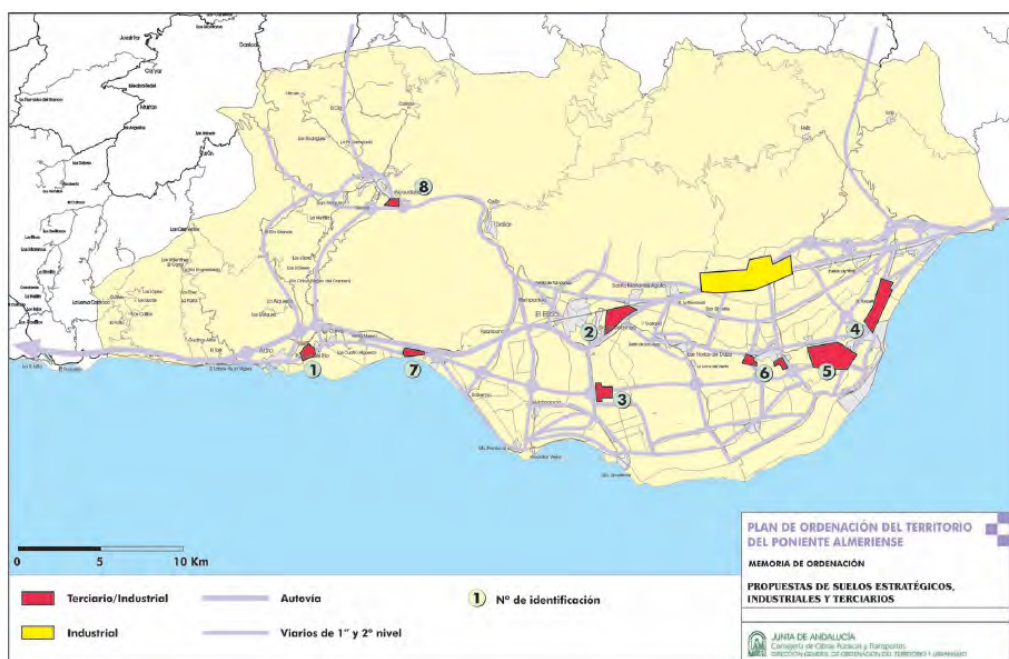
En lo tocante al municipio de Roquetas de Mar y con consecuencias sobre la movilidad se pueden destacar los aspectos detallados en los siguientes apartados.

4.2.2.1 Usos del suelo

4.2.2.1.1 Suelos estratégicos de carácter terciario/industrial

Los suelos que se califican como estratégicos para usos industriales/terciarios, son suelos favorecidos por su localización junto a los nudos más importantes de las vías de comunicación, que poseen una buena accesibilidad. Estos suelos deben acoger principalmente actividades de logísticas, manipulación de productos agrícolas y pequeñas industrias de transformación no molestas y compatibles con el resto de usos. Estas actividades son las mayoritarias en la comarca.

Ilustración 1: Ubicación de suelos estratégicos industriales y/o terciarios previstos en el POTPA



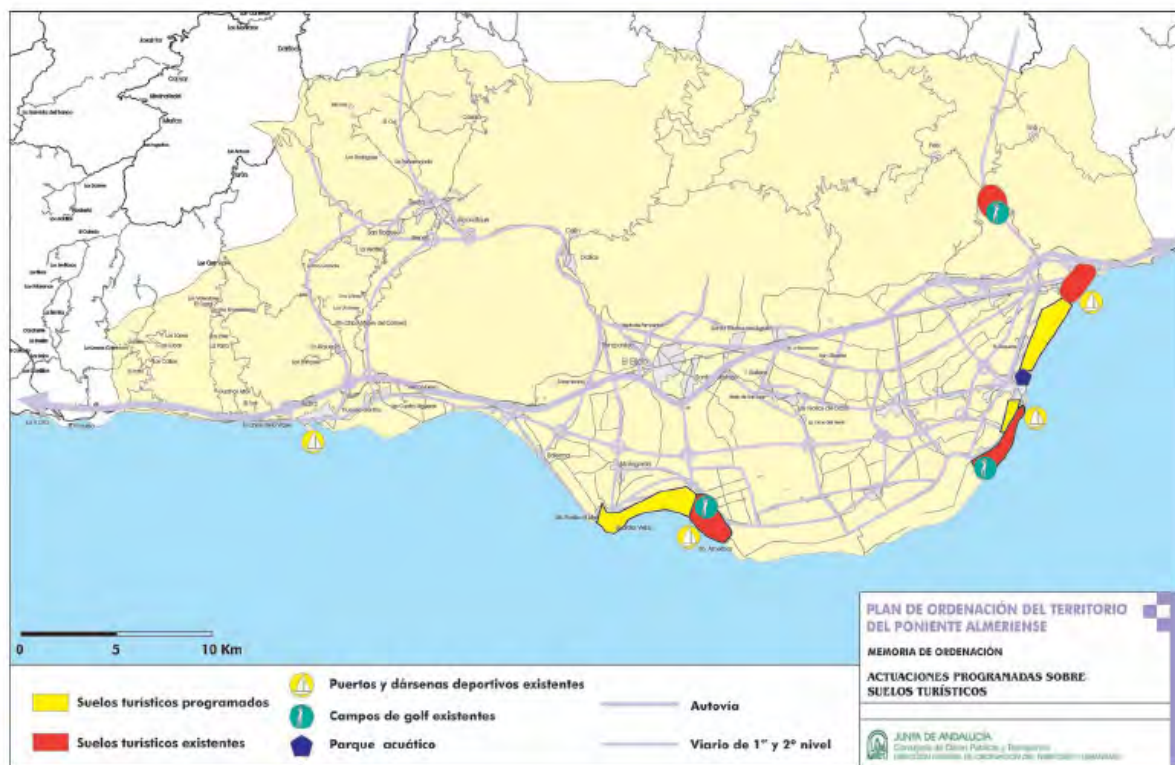
4.2.2.1.2 Suelos de carácter turístico

Los suelos susceptibles de acoger nuevos usos turísticos intensivos en la franja litoral son los siguientes:

- **Sector de las Salinas de San Rafael - Aguadulce (Roquetas).** Área prevista por el Plan General de Ordenación Urbana, cuyo desarrollo dará lugar a la urbanización total del espacio comprendido entre Roquetas y Aguadulce, contemplando también un gran Parque comarcal de más de 40 has y un eje de conexión viaria entre Aguadulce y Roquetas de Mar.
- **Sector Roquetas de Mar.** Se ha delimitado un suelo de carácter preferentemente turístico en los terrenos existentes entre el casco de Roquetas y la Urbanización. Se preverán equipamientos especializados de carácter lúdico complementarios de la oferta turística y una zona de espacios libres que no podrá ser inferior a 15 has.

Además en los En los suelos para uso residencial - turístico se establecerá una reserva para uso hotelero mínima de un 20% de la edificabilidad global de dichos suelos.

Ilustración 2: Suelos turísticos existentes y programados en el POTPA



4.2.2.2 Carreteras y transporte

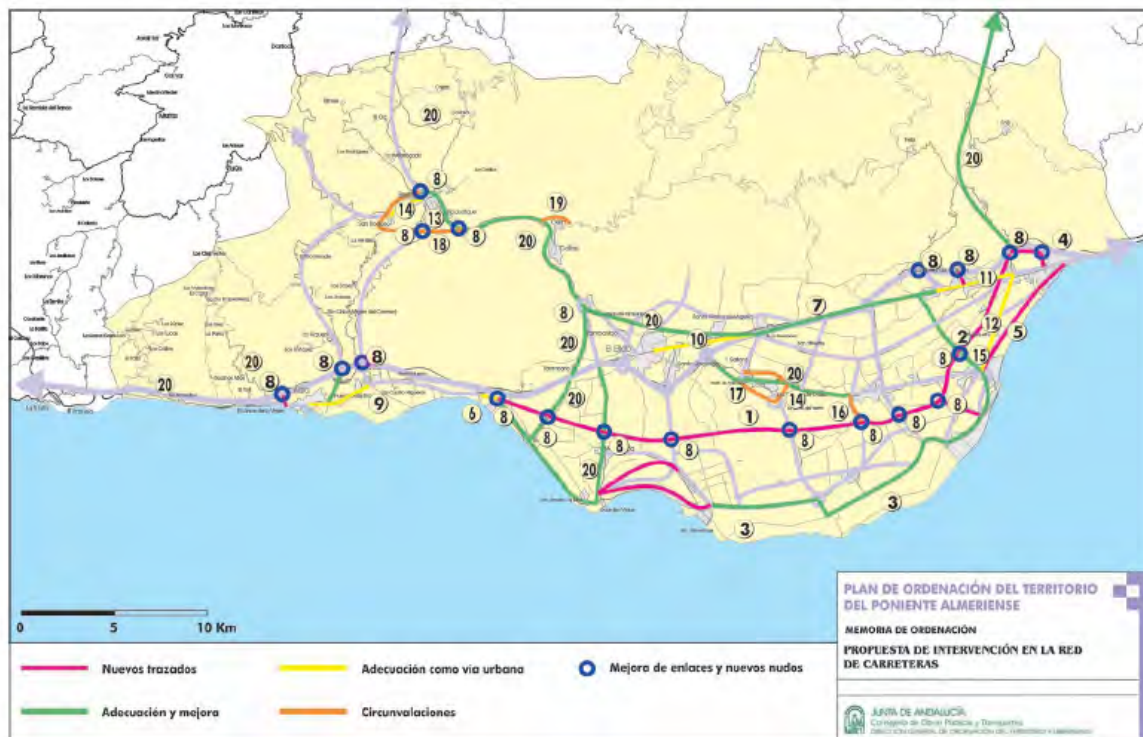
Propone una nueva jerarquización de la red y nuevos viales que implican las siguientes actuaciones.

- **Nuevos accesos Parador -Roquetas de Mar/Urbanización.** Vía de primer nivel que debe cumplir el objetivo de mejorar el acceso a las zonas turísticas y posibilitar el desarrollo del vial especificado en el apartado siguiente.
- **Nuevo vial intermedio. Roquetas de Mar - Balanegra.** Vía de primer nivel continuación de la anterior que tiene como objetivo la mejora de las comunicaciones Este-Oeste en la zona altamente

productiva de invernaderos, canalizando el tráfico pesado originado en itinerarios exteriores a los núcleos urbanos y la rápida conexión con las vías de comunicación exterior.

- **Nueva vía litoral Roquetas de Mar-Aguadulce.** Vía de segundo nivel que tiene como objetivo la formalización de un itinerario litoral entre ambos núcleos.
- **Nuevos accesos a Aguadulce.** Vía de segundo nivel que tiene como objetivo la mejora de la accesibilidad al núcleo de Aguadulce desde Almería.

Ilustración 3: Actuaciones del POPTA a nivel de red vial

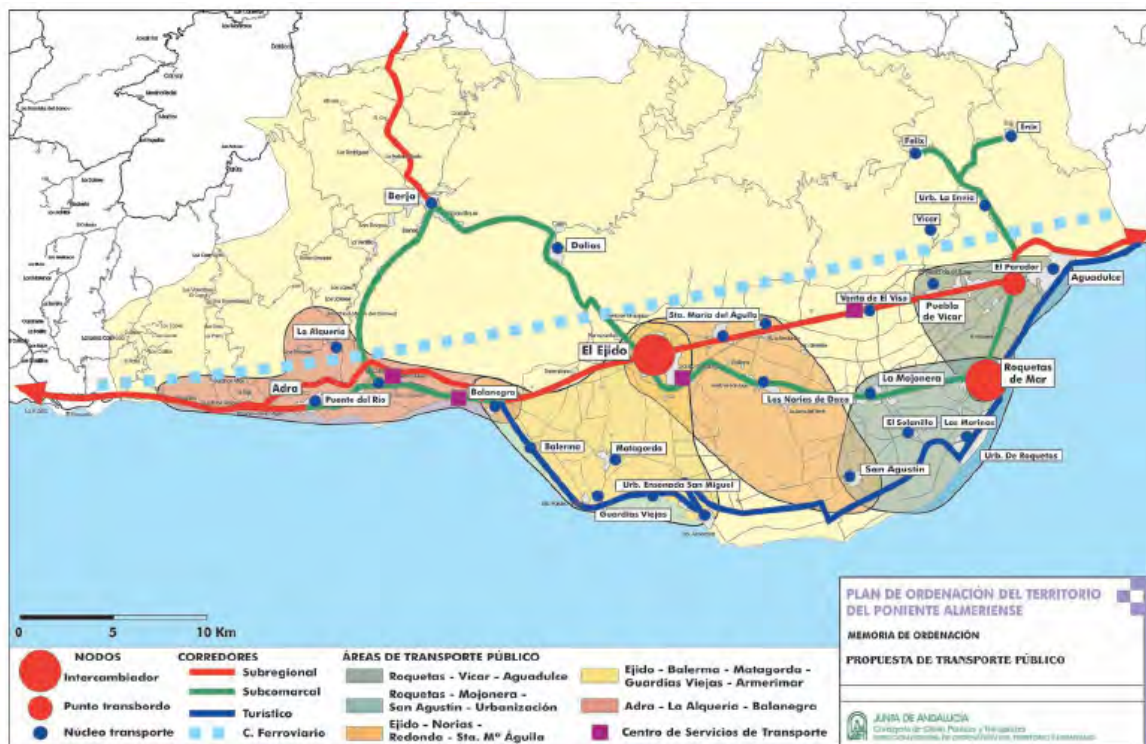


4.2.2.3 Transporte público

Las actuaciones en materia de transporte público previstas en la ordenación territorial subregional que afectan al municipio de Roquetas de Mar son las que se detallan a continuación.

- Corredor subregional costero.
- Corredor Berja-El Ejido-Roquetas-Enix/Felix.
- Corredor turístico (litoral)
- Intercambiador de Roquetas de Mar en la trasera del Mercado Municipal.
- Punto de transbordo de El Parador.

Ilustración 4: Actuaciones en materia de transporte público previstas en el POPTA



4.2.2.4 Otras dotaciones relevantes

El POPTA en su horizonte temporal no prevé necesidad de servicios de enseñanza universitaria, ya que estima cubierta por los existentes en la ciudad de Almería ni equipamientos hospitalarios, ya que se cuenta con el hospital comarcal de El Ejido.

4.3 Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del Municipio de Roquetas de Mar

4.3.1 Vigencia

Este Plan General de Ordenación Urbana entró en vigencia el 28 de septiembre de 2010. Tiene vigencia indefinida y prevé revisiones cada cuatro años.

4.3.2 Horizontes temporales

El Plan General se formula, con previsiones y programaciones en su ejecución, para un periodo de ocho años, divididos en dos cuatrienios.

4.3.3 Estimación de población permanente

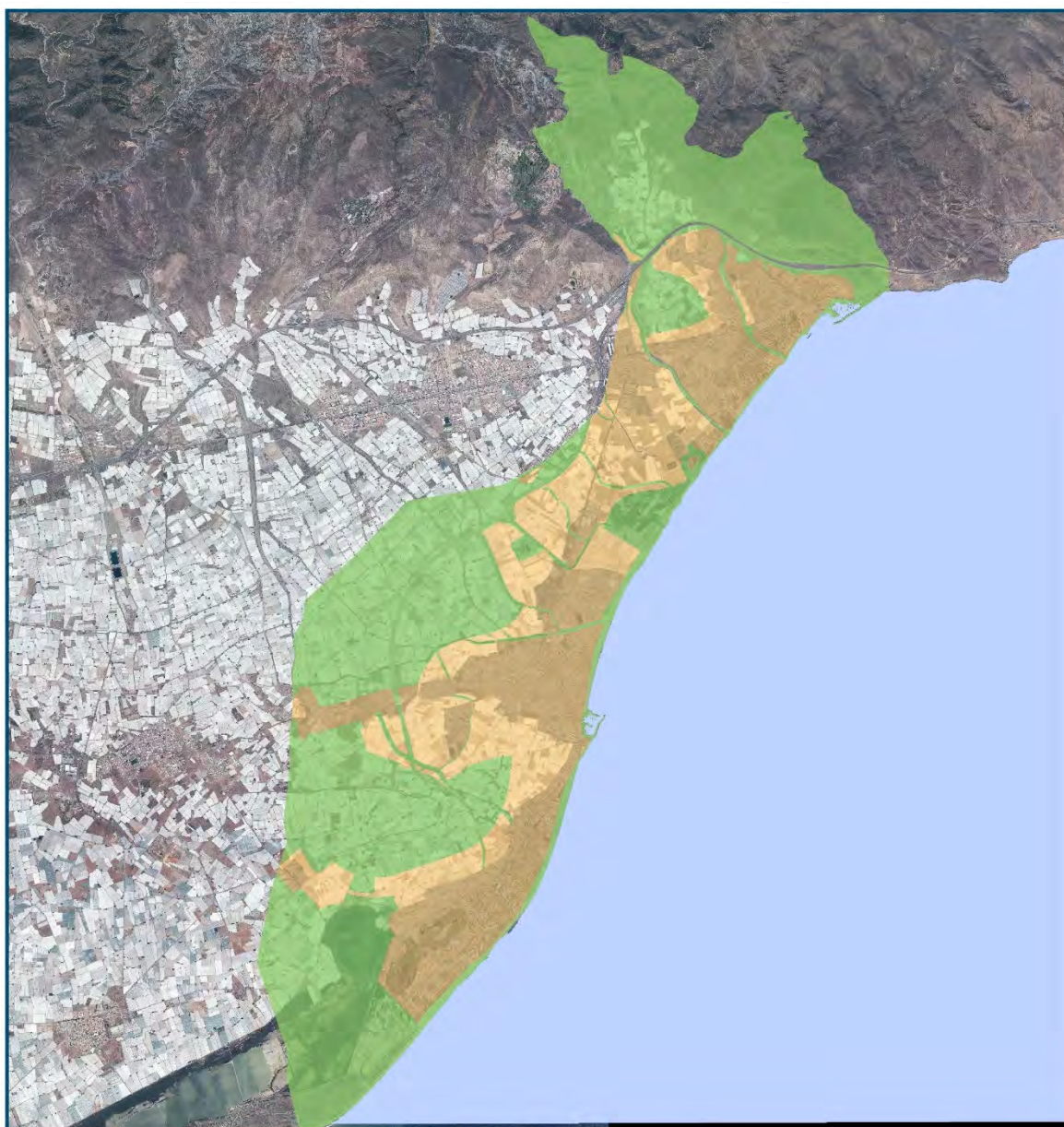
La estimación de la población permanente para el horizonte temporal se basa en una tasa de crecimiento anual del 6,90% durante el periodo 2007-2023 partiendo de una población permanente de 74.627 habitantes al 1 de enero de 2007. Según esta estimación en el año 2016 existiría una población permanente de 136.032 habitantes y en el 2024 de 231.960 habitantes. Obviamente estas previsiones eran terriblemente optimistas, y el grado de desaceleración que han sufrido los crecimientos de población hace alejarse de esa tendencia prevista en el PGOU.

4.3.4 Clasificación del suelo urbano

La clasificación del suelo que el PGOU 2009 arroja los valores que se indican en la siguiente tabla.

Tabla 24: Clasificación del suelo del municipio en el PGOU 2009

Categorización	Superficie de Suelo [m2]	Superficie Edificable Desarrollable [m2]	Número Máximo de Viviendas a Desarrollar
Suelo Urbano Consolidado	11.041.124		
Directo	5.347.376		
Transformado	5.693.748		
Suelo Urbano No Consolidado	3.401.309	3.656.927	30.580
En Transformación I	1.617.813	1.237.115	9.925
En Transformación II	331.907	400.654	3.700
Áreas Localizadas Especiales	668.914	1.202.953	11.617
Área de Reforma Interior	123.452	156.982	1.235
Sectorizado	659.223	659.223	4.103
Suelo Urbanizable	8.277.746	2.323.239	8.964
Ordenado y Detallado	2.183.233	1.420.000	7.957
Sectorizado	1.746.021	903.239	1.007
No Sectorizado	4.348.492		
Suelo No Urbanizable	36.929.821		
Varias	36.929.821		
Total general	59.650.000	5.980.166	39.544



Leyenda:

- Suelo de Sistemas generales
- Suelo No Urbanizable
- Suelo Urbanizable
- Suelo Urbano

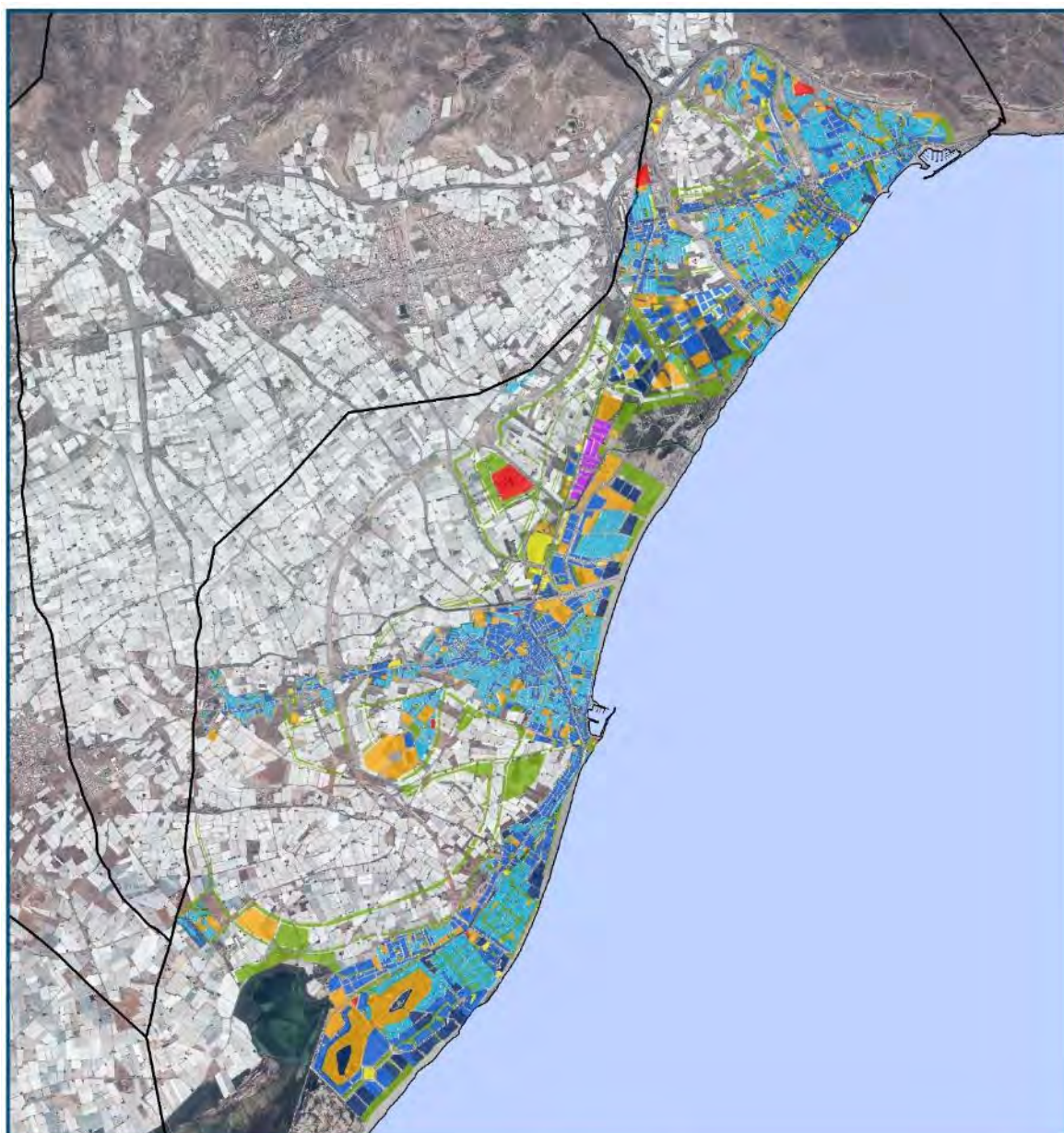
Título del plano:

Clasificación del Suelo
Plan General de Ordenación Urbana . Año 2009



2.500 1.250 0 2.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

Residencial Hotelero	Terciario
Residencial Plurifamiliar	Equipamientos Primarios
Residencial Unifamiliar	Viario
Industrial en Manzana	
Espacios Libres	
Transportes e Infraestructuras	

Título del plano:

Usos del Suelo
Plan General de Ordenación Urbana . Año 2009



2.500 1.250 0 2.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR

4.3.5 Intensidades y usos por sectores

La ejecución total del planeamiento en desarrollo al momento de entrada en vigencias del PGOU más las el desarrollo programado da como resultado los valores de la Tabla 25.

Tabla 25: Intensidades de Suelos Urbanos No Consolidados y Urbanizables Sectorizados y Ordenados

Macrozona	Nº Viviendas Máx	Superficie edificable por uso, excepto residencial [m²]			
		Industrial	Hotelero	Terciario	Equipamiento Primario
Las Marinas Interior	3.551		8.572	4.286	94.484
Las Marinas	2.975			10.761	4.335
Urbanizaciones	6.737	130.072		63.727	2.243
Roquetas Sur	748				
Cortijos de Marín	3.619				5.501
Roquetas Puerto	5.346	333.539	139.594	208.228	85.149
Roquetas Centro	8.714	39.366	268.097	296.796	292.914
Roquetas Norte	2.265			4.822	
El Parador de las Hortichuelas	220				
El Campillo del Moro	5.084			72.848	42.565
Total general	39.259	502.977	416.263	661.470	527.191

Además se prevén 435 hectáreas de Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUR-NS) de las cuales 363 se dedican a uso residencial y 72 a uso residencial turístico.

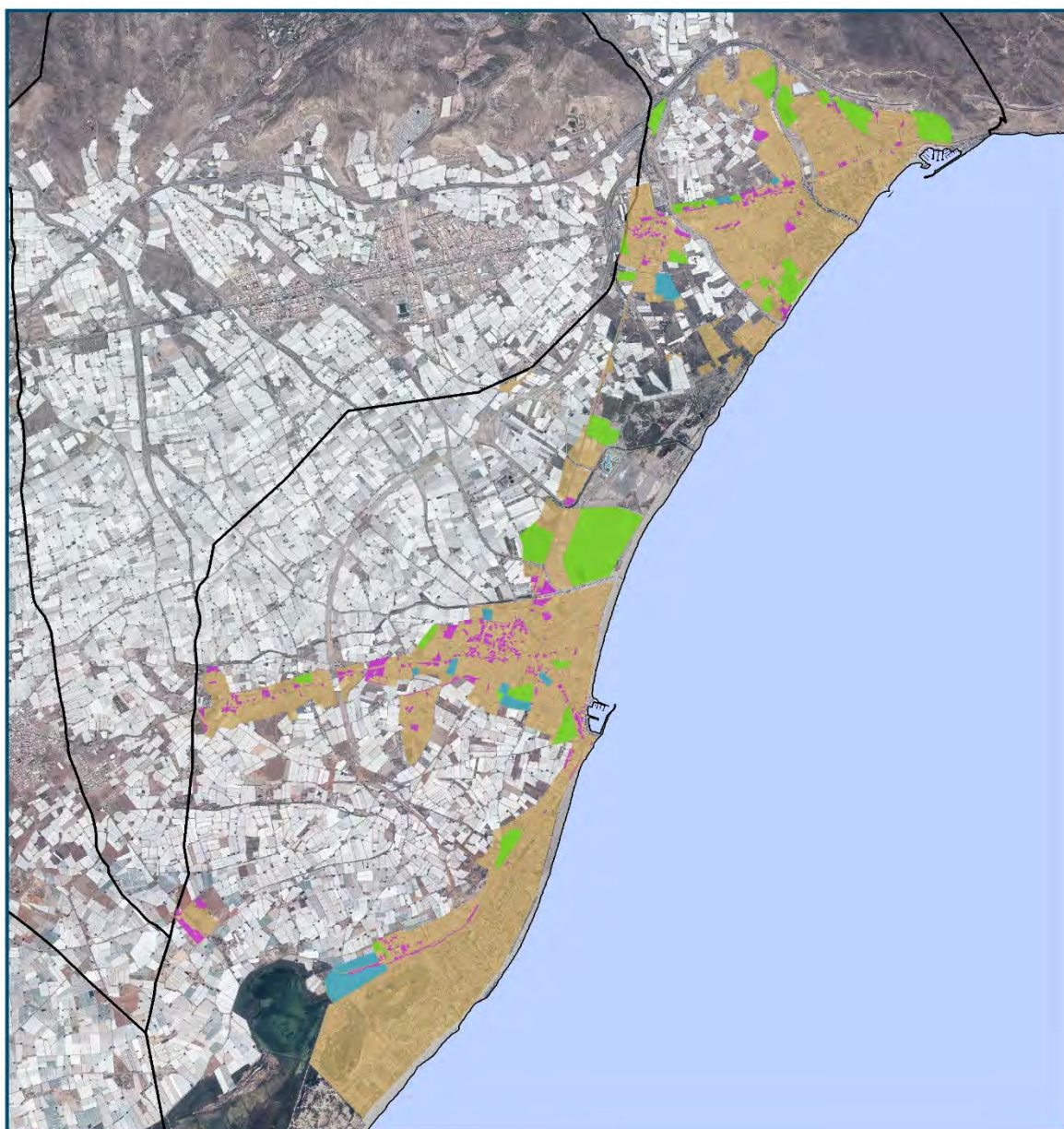
4.3.5.1 Sectores en ejecución actual

Se encontraban en ejecución del planeamiento los siguientes sectores de suelo urbano no consolidado:

- En Transformación I SUNC-ETI
- En Transformación II SUNC-ETII
- Áreas Localizadas Especiales SUNC-ALESS

Tabla 26: Intensidades de uso de actuaciones en ejecución (SUNC-ET I, SUNC-ET II, SUNC- ALESS) por macrozona

Macrozona	Nº Viviendas	Superficie Edificable por uso, excepto residencial [m ²]			
		Industrial	Hotelero	Terciario	Equipamiento Primario
1	3.237				31.543
4	2.416				4.335
5	3.458				2.243
6	748				
7	3.444				1.501
8	2.636		72.570	2.192	1.420
9	2.107	39.366			
10	1.940				
11	220				
12	4.698				42.565
Total general	24.904	39.366	72.570	2.192	83.607



Leyenda:

Suelo Urbano

Actuaciones en Ejecución

SUNC-ALESS

SUNC-ETI

SUNC-ETII

Título del plano:

Actuaciones en Ejecución
Plan General de Ordenación Urbana . Año 2009



2.400 1.200 0 2.400 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR

4.3.5.2 Sectores en ejecución programada

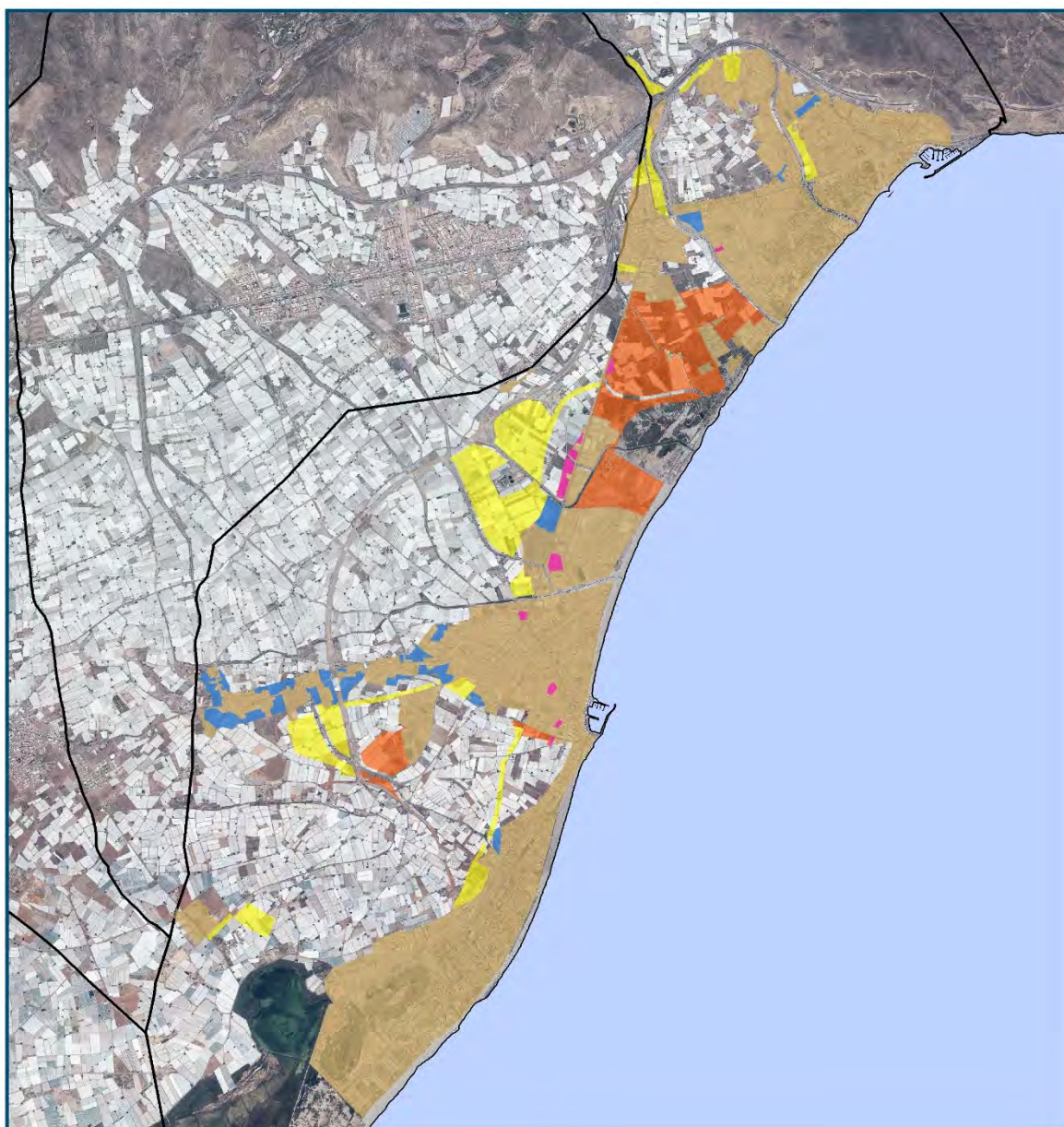
El plan propone actuaciones en los siguientes tipos de suelo:

- Área Reforma Interior Suelo Urbano No Consolidado - SUNC-ARIS
- Sectorizado Suelo Urbano No Consolidado - SUNC-SEC
- Suelo Urbanizable - Sectorizado SUR-S
- Suelo Urbanizable - Ordenado y Detallado SUR-O

Tabla 27: Resumen de Actuaciones Programadas por cuatrienio y macrozona

Cuatrienio	Macrozona	Superficie Edificable por uso, excepto residencial [m²]				
		Nº Viviendas	Industrial	Hotelero	Terciario	Equipamiento Primario
1		14.041	263.564	335.121	615.797	380.643
	4	559			10.761	
	5	3.279			49.275	
	7	175				4.000
	8	2.710	263.564	67.024	198.261	83.729
	9	6.607		268.097	296.796	292.914
	10	325			4.822	
	12	386			55.881	
2		314	200.047	8.572	43.481	62.941
	1	314		8.572	4.286	62.941
	5	0	130.072		14.452	
	8	0	69.975		7.775	
	12	0			16.967	
Total general		14.355	463.611	343.693	659.278	443.584

En la ilustración siguiente se muestra un esquema de la programación de actuaciones. Las indicadas en como segundo periodo (8 -16 años) corresponden a los suelos urbanizables no sectorizados SUR-NS.



Leyenda:

Suelo Urbano

Actuaciones Programadas

SUNC-ARIS

SUNC-SEC

SUR-O

SUR-S

Título del plano:

Actuaciones Programadas
Plan General de Ordenación Urbana . Año 2009



2.400 1.200 0 2.400 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR



Leyenda:

- Suelo Urbano
- Períodos de Actuación
- 1º Periodo (1-8 años)
- 2º Periodo (8-16 años)

Título del plano:

Programación de las Actuaciones
Plan General de Ordenación Urbana . Año 2009



2.500 1.250 0 2.500 Metros

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ROQUETAS DE MAR

4.3.6 Sistemas generales de comunicaciones

4.3.6.1 Viario y aparcamientos

El PGOU detecta necesidades de vinculación entre núcleos urbanos y determina un conjunto de actuaciones para satisfacerlas y fija como objetivos:

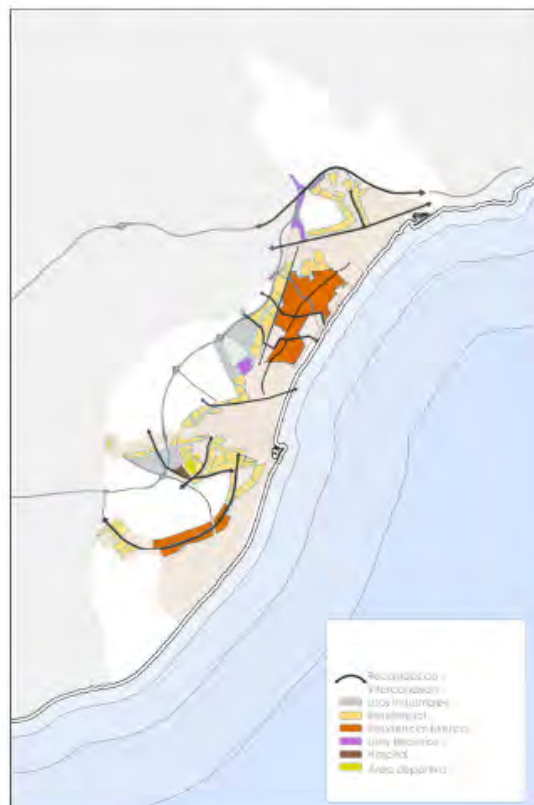
- Mejorar las conexiones exteriores tanto con la Autovía del Mediterráneo como con los municipios limítrofes.
- Mejorar las condiciones del viario interno municipal mediante la jerarquización de su uso y la simplificación su trazado.

Las propuestas de actuación se enuncian a continuación.

4.3.6.1.1 Viario exterior y de conexión entre núcleos

- Acceso Parador- Roquetas de Mar/Urbanización
- Nuevo vial intermedio Roquetas de Mar-Balanegra
- Nueva vía litoral Roquetas de Mar-Aguadulce
- Red perpendicular de nuevas conexiones a núcleos del municipio desde el nuevo
- Adecuación de travesía N-340 Aguadulce - El Parador (en ejecución)

Ilustración 5: Actuaciones en viales exteriores y de conexión entre núcleos



4.3.6.1.2 Vial interior

4.3.6.1.2.1 Núcleo de Urbanización de Roquetas de Mar y Playa Serena

Vía parque que conecta El Solanillo con Roquetas pueblo, con nuevos tres viales paralelos de segundo nivel y perpendiculares.

Ilustración 6: Vialio propuesto programado en los núcleo Urbanización de Roquetas de Mar y Playa Serena

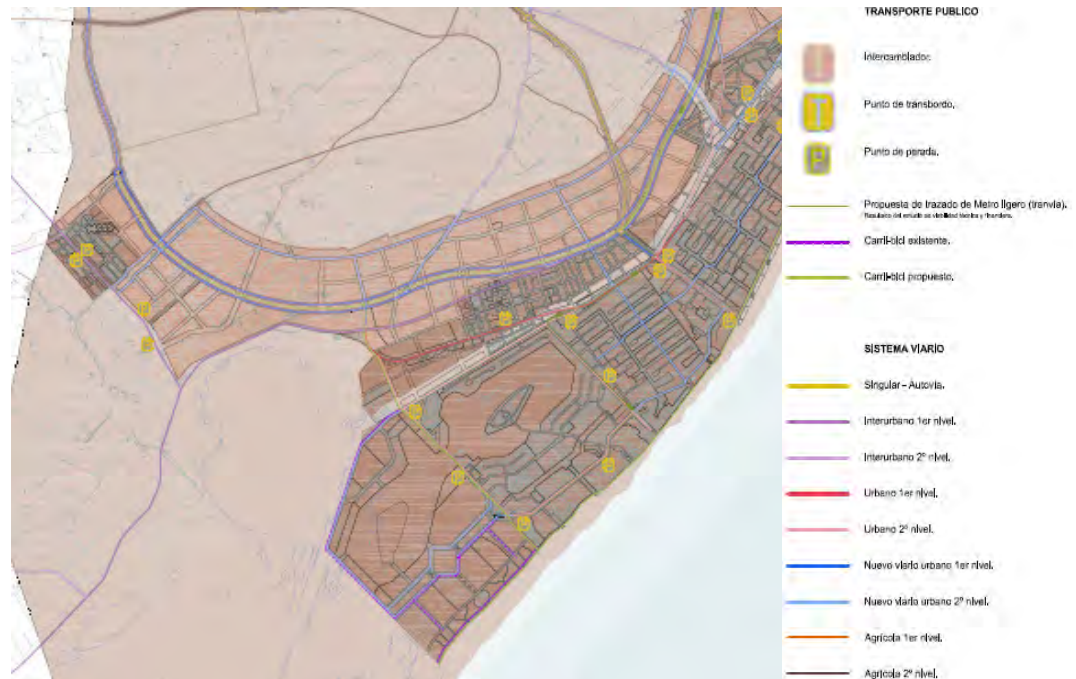


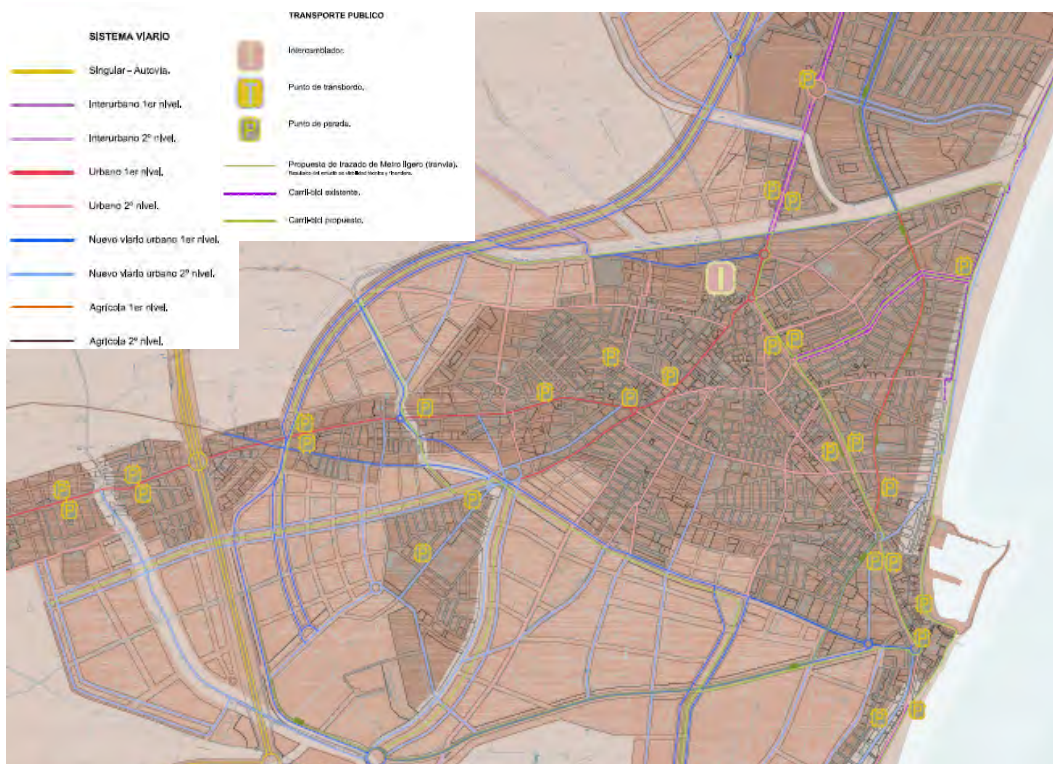
Ilustración 7: Sección tipo para el vial de conexión El Solanillo Roquetas pueblo



4.3.6.1.2.2 Núcleo de Roquetas de Mar pueblo

Dada la dificultad de intervenir en las vías del interior del casco antiguo, se desarrollan vías perimetrales que lo circunvalan con vinculaciones a las vías radiales existentes y nuevas vías radiales completan la vinculación con el casco. La previsible descongestión del centro del núcleo que estos nuevos viales permitan producir, podría emplearse para peatonalizar partes de su interior.

Ilustración 8: Viario programado en los núcleo Roquetas Pueblo



4.3.6.1.2.3 Núcleo Las Salinas

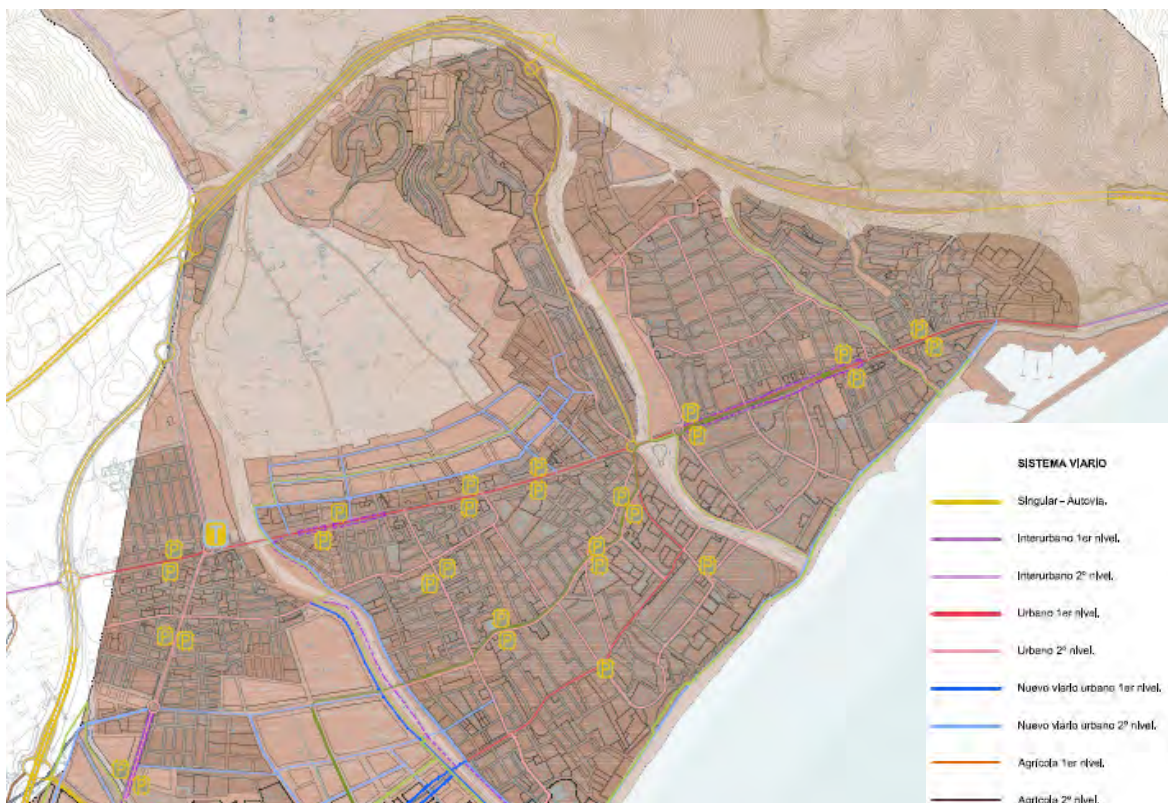
En este sector, se prevén dos grandes viales sensiblemente paralelos a la línea de costa que vincularán Roquetas de Mar pueblo con Aguadulce. La estructura elegida es semejante a la estructura general, con recorridos longitudinales paralelos a la línea de costa, que forman recorridos alternativos a la carretera de Alicún y con otros radiales que conectan ésta trama a la circunvalación.

Se proyecta un gran bulvar central que funciona como distribuidor de las diferentes vías/accesos de circunvalación, y que conecta esta zona con los dos núcleos colindantes. La vía, con la función de acceso a la zona de playa, está en todo su recorrido ocupada por aparcamientos. A partir de éstos se llega a la playa, caminando por una zona de parque de 100 metros de ancho. En cuanto a la nueva zona de actividades económicas, se encuentra directamente conectada con la circunvalación por medio de dos vías de 4 carriles.

4.3.6.1.2.4 Núcleo Aguadulce

Este es el núcleo más consolidado y con menos modificaciones. La trama propuesta deriva de las nuevas conexiones a la autovía y de la continuación y conexión con el viario proveniente de las Salinas. Se propone crear recorridos directos a los núcleos perimetrales y a las vías de acceso y prolongar las vías de conexión interna, de forma que se cree una red que abarque y conecte la totalidad de éste. Esta red se constituye por una trama de recorridos paralelos y ortogonales que permiten la conexión entre las distintas vías y zonas.

Ilustración 9: Viario propuesto para los núcleos Las Salinas y Aguadulce



4.3.6.1.3 Carriles bici

Se ha establecido la ampliación de la red de carriles bici en 37 km dispuesto según la Ilustración 10. En ella se indican también estación de anclaje para un sistema de bicicleta pública.

4.3.6.1.4 Aparcamientos

Al ser las vías del interior del núcleo de Roquetas de poca capacidad, se propone un sistema de aparcamientos periurbanos. Además se complementan con aparcamientos de superficie y subterráneos en el interior del núcleo.

Los aparcamientos propuestos en Las Salinas se planifican para cubrir la necesidad de acceder a la zona de la playa y satisfacer la demanda de aparcamientos junto a las vías de mayor capacidad. Además, se promueven aparcamientos en zonas turísticas y residenciales, cerca de las zonas más densamente edificadas.

La nueva zona de actividades productivas e industriales propuestas se dotará con los aparcamientos reglamentarios de la LOUA para este tipo de uso. Las calles se conciben con ancho y disposición adecuados a las maniobras y posible aparcamiento de vehículos pesados.

En las nuevas zonas urbanizables al norte de Campillo del Moro se disponen nuevas actuaciones para la obtención de aparcamientos, además, será la reconversión de numerosos viales urbanos aumentando de este modo la capacidad de aparcamiento local.

4.3.6.2 Transporte Público

4.3.6.2.1 Autobuses

En lo referente a las tres líneas interurbanas, se sigue el criterio del POPTA. Igualmente para a la ubicación de un intercambiador en Roquetas de Mar pueblo y un punto de transbordo en El Parador.

En cuanto a las líneas de transporte urbano del municipio, el PGOU indica que se las ha considerado en el diseño los nuevos viales con el fin de reducir los tiempos de viaje. También se han previsto las ubicaciones de paradas.

4.3.6.2.2 Tranvía

El planeamiento ha dejado previsto la reserva y el tipo de viario para incorporar un servicio de tranvías. El mismo costa de un desarrollo de 15 km y 23 paradas distribuidas como se indica en la figura.

Ilustración 10: Disposición proyecto tranviario y de nuevos carriles bici

Figura nº 54. Líneas y puntos de parada de transporte público propuestos Trazado tranvía ligero.



Figura nº 56. Recorridos del Carril-bici

