

**ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE MOVILIDAD Y
DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE
(TRÁNSITO, APARCAMIENTO, TRANSPORTE PÚBLICO)**

**REVISIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ISLA
CRISTINA**

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| <u>1.- ANTECEDENTES</u> | 1 |
| <u>2.- CARACTERIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO EXISTENTE Y PROPUESTA</u> | 2 |
| <u>3.- CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE NÚCLEOS URBANOS DEL TÉRMINO MUNICIPAL</u> | 10 |
| <u>3.1. Descripción</u> | 10 |
| <u>3.2. Diagnóstico: Principales problemas detectados</u> | 14 |
| <u>3.2.1. Isla Cristina</u> | |
| <u>3.2.2. La Redondela</u> | |
| <u>3.2.3. Pozo del Camino</u> | |
| <u>3.2.4. Urbasur - Islantilla</u> | |
| <u>3.2.5. Las Colinas</u> | |
| <u>3.2.6. Monterreina</u> | |
| <u>3.2.7. La Dehesa</u> | |
| <u>3.3. Propuesta</u> | 15 |
| <u>4.- CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE</u> | 16 |
| <u>4.1. Sistema Viario</u> | 16 |
| <u>4.1.1. Descripción</u> | |
| <u>4.1.2. Diagnóstico: deficiencias y problemas principales</u> | |
| <u>4.1.3. Propuesta</u> | 25 |
| <u>4.2. Aparcamientos</u> | 28 |
| <u>4.2.1. Situación actual</u> | |
| <u>4.2.2. Diagnóstico</u> | |
| <u>4.2.3. Propuesta</u> | |
| <u>4.3. Tratamiento de las intersecciones</u> | 37 |
| <u>4.4. Servicios al transporte</u> | 43 |
| <u>4.5. Las redes viarias para movilidad no motorizada</u> | 45 |
| <u>4.6. El transporte público</u> | 49 |
| <u>4.6.1. Situación actual</u> | |
| <u>4.6.2. Diagnóstico y propuestas</u> | |

ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE MOVILIDAD Y DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE (TRÁNSITO, APARCAMIENTO, TRANSPORTE PÚBLICO)

1.- ANTECEDENTES

La Revisión del PGOU de Isla Cristina se contrata en el año 1998.

El trabajo de campo y la elaboración de la información urbanística se realizó en las primeras fases de trabajo de la redacción del Plan y su última actualización data del año 2002.

En la información urbanística no se incluyeron estudios de movilidad y de infraestructura del transporte por no considerarlo necesario debido a la poca envergadura de los núcleos urbanos del término municipal y de los flujos generados, tanto entre ellos como en su interior.

Tampoco lo exigía el Pliego de Condiciones Técnicas de la Junta de Andalucía, utilizado para la contratación.

La Revisión del Plan General, aprobada inicialmente en el mes de junio de dos mil dos, ha sufrido dos adaptaciones integrales. La primera a la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La segunda a la Ley 13/2005 de 11 de noviembre, de Medidas para la vivienda protegida y el suelo y su posterior modificación, Ley 1/2006, de 16 de mayo a las determinaciones del POTLOH (Decreto 139/2006 de 27 de junio) y del POTA (Decretos 129/2006 de 27 de junio y 206/2006 de 28 de noviembre).

El documento de Revisión – Adaptación del PGOU de Isla Cristina fue aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en sesión celebrada el 28 de mayo de 2008.

La Resolución de Aprobación Definitiva exige la aportación de estudios complementarios relativos al tráfico, aparcamiento y transportes, los cuales deberían avalar el conjunto de las consideraciones y actuaciones que se proponen en el apartado 8.1.2 de la Memoria de Ordenación, respecto al Sistema General Viario, de acuerdo con lo establecido en el artículo 19.1. a 1ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía y artículos 39 al 42 del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

El objeto del presente documento es dar satisfacción a dicha exigencia

2.- CARACTERIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO EXISTENTE Y PROPUESTA

En el término municipal de Isla Cristina podemos distinguir cuatro zonas con mucha claridad:

Los suelos ocupados por usos urbanos

Las marismas y la ría

El cordón litoral

Los suelos de uso agrícola

a) Los suelos ocupados por usos urbanos se concentran al sur del término, principalmente al sur del Arroyo de la Chirina y las Marismas del Carreras y al este de las mismas.

Solo las urbanizaciones de la carretera a la Marruza, en el sitio de las Colinas y el núcleo del Pozo del Camino-El Empalme, se sitúan al norte de esta línea.

En el término municipal existen seis núcleos urbanos:

- Isla Cristina: núcleo principal que tiene un barrio industrial al norte del Río Carreras, denominada barriada Román Pérez.
- Urbasur-Islantilla: de carácter residencial, vacacional y turístico.
- La Redondela: de carácter residencial, vinculado a la actividad agrícola
- Pozo del Camino: de carácter residencial, vinculado a la actividad pesquera, salinera y agrícola. Este núcleo, se desarrolla a caballo entre los términos municipales de Ayamonte e Isla Cristina. El porcentaje de suelo urbano en el término de Isla Cristina, es en la actualidad muy minoritario en relación con el total de la superficie del núcleo.
- Urbanizaciones de las Colinas: núcleo de carácter residencial vacacional.
- Suelo industrial La Dehesa, junto al Arroyo de la Chirina, parcialmente consolidado.

El núcleo principal no crece en extensión, sino mediante operaciones de reforma interior.

El núcleo de Urbasur-Islantilla, crece con nuevos suelos, al norte y al oeste del mismo.

En el istmo litoral que conecta ambos núcleos, se proyecta la consolidación del uso público para espacios libres, ampliando los parques litoral y de la ría, restringiendo la edificación a una implantación puntual.

La imposibilidad de crecimiento del núcleo principal se pretende resolver consolidando un nuevo núcleo residencial apoyando en el núcleo existente de Pozo del Camino.

En relación con Pozo del Camino se proponen dos ampliaciones residenciales, una hacia el norte de la carretera HU-330 y otra de mayor dimensión al sur de la misma.

En el cruce de la carretera de la N-431 con la salida hacia Isla Cristina desde la autovía N-49 se proyecta un núcleo de carácter industrial, terciario comercial y dotacional, con el objetivo de aprovechar su carácter central en relación con el entorno comarcal y su gran accesibilidad desde dicho ámbito comarcal, para generar un polo de actividad y servicios destinados a usos y actividades productivas de ámbito supramunicipal y municipal.

Se proyecta la consolidación del núcleo residencial de las Colinas y su crecimiento hacia el sur. El suelo de la urbanización Monterreina que carece de infraestructura viaria y de servicios y en la que solo existen ocho viviendas se desclasifica.

a.1) Los ejes de desarrollo en el territorio.

De forma resumida el territorio queda estructurado por dos ejes principales eje litoral y eje norte-sur, y un eje este –oeste de carácter secundario.

a.1.1.) Eje Litoral

Incluye en sus extremos occidental y oriental los núcleos existentes de mayor dimensión, Isla Cristina y Urbasur-Islantilla.

Por el sur limita con las playas, incluidas en el dominio público marítimo terrestre, por el oeste con el puerto de Isla Cristina y la ría y por el norte,

por las marismas incluidas en el dominio público marítimo terrestre, y a partir del cruce de La Redondela, por el nuevo viario de acceso desde la A-49 a La Antilla, Islantilla, La Redondela e Isla Cristina, que se constituye en el límite norte de esta área litoral.

En este ámbito, los núcleos urbanos de Isla Cristina y de Urbasur-Islantilla están consolidados por la edificación y en ellos no se plantean reformas interiores significativas.

En el espacio intermedio entre ambos núcleos urbanos se delimita un ámbito de suelo urbanizable no sectorizado, el Sector SUBLENS N° 7 ISLA CRISTINA ESTE

Este sector incluye todos los suelos de titularidad privada (huertos) situados en el istmo litoral, tanto al norte como al sur de la carretera A-5054.

Así mismo incluye la cuenca media y baja del arroyo de la Chirina, limitado por el Sur por La Vereda del Camino de la Playa y Urbasur, por el este por Islantilla y por el Norte, por la nueva carretera de enlace con la A - 49, cuyos suelos se incluyen en el ámbito.

Se identifican pues dos zonas, que vamos a describir separadamente:

1. El istmo litoral entre el mar y las marismas desde el núcleo de Isla Cristina hasta el de Urbasur.
2. La cuenca del arroyo de la Chirina.

El Istmo litoral

Se trata de una zona de gran importancia estratégica, tanto por sus valores medio ambientales y paisajísticos como por su valor económico como reserva de recursos para el uso turístico.

En el contexto del litoral occidental de la provincia de Huelva este frente litoral es probablemente, junto con el tramo de La Bota – Los Enebrales en Punta Umbría el que mayor capacidad de atracción de visitantes y usuarios de la playa genera, y no solo debido a los valores antes indicados, sino también a su accesibilidad, ya que se trata de terrenos de titularidad pública, sin limitación física alguna para el acceso del público a la zona de pinares, dunas y playa.

Los desarrollos urbanos recientes en la zona, Islantilla y la ampliación de La Antilla, ha aumentado el número potencial de usuarios, que optan por una playa en un entorno más naturalizado y menos urbanizado.

Por otra parte, esa accesibilidad y el número potencial de usuarios se ha incrementado bruscamente con la apertura de la autopista Huelva – Ayamonte que ha colocado en una isócrona de una hora a toda la población de Sevilla, recortando también el tiempo de acceso de la población de Huelva capital y su área de influencia metropolitana.

Este conjunto de factores, atractivo, accesibilidad, (próxima y lejana) y aumento de potenciales usuarios, está sometiendo a esta zona tan valiosa y a la vez tan frágil a unas presiones de uso insostenibles, especialmente los fines de semana de la temporada estival, en los que los vehículos invaden de forma inmisericorde, todo el pinar litoral e incluso la propia duna litoral, los visitantes acampan en el pinar, pernoctan en él, cocinando y prendiendo fuego en el interior del mismo.

Si se permite que persista esta situación es cuestión de tiempo que el pinar litoral desaparezca, bien bruscamente, por el fuego, bien lentamente por imposibilidad de renovación.

Por ello el objetivo básico de la ordenación que se propone en el istmo litoral consiste en primer lugar en su defensa radical frente a estas presiones y la recuperación, mejora y ampliación de los pinares y la duna litorales.

Para lograr el objetivo básico antes citado se consideran en la propuesta del Plan General las siguientes acciones:

- o Obtener de la titularidad pública de los suelos de titularidad privada afectados por la servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo Terrestre tanto en la playa como en la marisma.
- o Incorporación de estos suelos al sistema de Espacios Libres de Uso y Dominio Público, ampliando los pinares litorales existentes y ordenándolos de forma integral mediante la revisión del Plan de Protección y Mejora del Parque Litoral de Isla Cristina actualmente vigente.
- o Planteamiento de Viario de Conexión La Viña-Urbasur buscando la obtención de los siguientes objetivos:
 - Liberar el litoral de infraestructuras viarias, y organizar los accesos del mismo en forma de peine.
 - Proporcionar acceso a las futuras infraestructuras de alojamiento hotelero siempre por el lado norte.
 - Eliminar la presencia de vehículos en los pinares y en la duna litoral, proponiendo aparcamientos alternativos y disuasorios, combinándolos con intercambiadores entre el vehículo privado, el transporte público y la bicicleta (sobre la plataforma (ampliada si fuera necesario) del trazado actual del tramo de la A-5054 que se propone replantear su diseño.
- o Revisión del Plan de Protección y Mejora del Parque Litoral con ampliación de su ámbito, que incluya medidas como el cerramiento físico de los pinares, por áreas, para poder proceder a su regeneración por fases, estableciendo pasos controlados a la playa e itinerarios paralelos a la costa asimismo controlados de forma que permitiendo el paso y el paseo se respeten las áreas acotadas de nuevas plantaciones.

- o Replanteamiento, de la tipología de la oferta del Camping Giralda, de forma consensuada con la Empresa explotadora.

Cuenca del arroyo de La Chirina

- o Tratamiento para la mejora del funcionamiento hidráulico del cauce del arroyo de La Chirina y tratamiento naturalístico para la integración paisajística en ambas márgenes a lo largo de todo su desarrollo como forma de prevención de avenidas y/o inundaciones. Para ello se proyecta el Parque del Arroyo de La Chirina.
- o Ubicación de usos públicos y privados que precisan además en algunos casos un gran consumo de suelo, tales como campo de golf, club de campo para hípica, fútbol y tenis, equipamiento comercial y otros servicios de ocio, y dotaciones privadas (culturales, sanitarias y educacionales).
- o Creación del nuevo acceso viario desde la autopista A-49 por el borde norte del sector.

a.1.2.) Eje Norte-Sur

Este eje une el punto de acceso de la autovía A-49 a Isla Cristina por el norte, con el núcleo urbano de Isla Cristina.

Está estructurado por el nuevo acceso viario, (cuyo trazado está en proyecto) y por la carretera A – 5150.

En su extremo norte junto a la A-49 se localiza el Área de Oportunidad de El Marquesado, ámbito establecido por el POTLOH para la implantación de usos y actividades productivas de interés regional.

Sobre el cruce del nuevo acceso con la N-431 se proyecta en área terciaria comercial y dotacional, así como un fuerte desarrollo para usos industriales, aprovechando la centralidad comarcal de dicho punto. Más al sur se reservan suelos urbanizables no sectorizados hasta alcanzar el núcleo de Pozo del Camino que dispone de sendos sectores residenciales para absorber las necesidades de crecimiento propio y sobre todo del núcleo principal de Isla Cristina. Siguiendo hacia el sur, y una vez atravesadas las marismas del río Carreras (D.P.M.T.) se llega a la Barriada Industrial de Román Pérez y desde ella a través del puente sobre el río al núcleo principal de Isla Cristina.

a.1.3.) Eje este-oeste

Este tercer eje, está estructurado por las carreteras HU -3300 y HU-3400. Parte en su extremo de poniente desde el núcleo de Pozo del Camino. Entre éste núcleo y el de La Redondela, y al sur de la antes citada vía se reserva un suelo urbanizable no sectorizado.

El último núcleo urbano, en el extremo oriental de este eje, está constituido por las urbanizaciones de Las Colinas, en las que se ha previsto un crecimiento hacia el sur con el fin de dotar a este núcleo de las infraestructuras urbanas de las que hoy carece.

b) Las Marismas y la Ría

El Río Carreras forma parte con su sistema de Marismas de Isla Cristina de un conjunto más amplio constituido por la desembocadura del Río Guadiana.

Las Marismas de Isla Cristina tienen la condición de Paraje Natural y forman parte del Dominio Público Marítimo Terrestre. Están parcialmente transformadas por actividades tales como pesquerías y salinas.

Se desarrollan de poniente a levante en paralelo a la línea de costa, hasta La Redondela.

Este ámbito está incluido como espacio de la Red Natura 2000 y está afectado por la Directiva Hábitat y de Aves.

Por sus lados sur y este se encuentran flanqueadas por usos urbano- turísticos, tanto núcleos tradicionales, Isla Cristina y La Redondela, como por los nuevos suelos previstos. Por ello resulta imperativa una ordenación de estos suelos que tenga en

cuenta la defensa y puesta en valor del Paraje Natural, así como un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Paraje Natural que considere la integración de éste en el entorno.

c) El Cordón Litoral

Constituido por la playa, cadena dunar y el pinar litoral, protegido en parte por el DPMT, la Ley Forestal y su Reglamento, el PEPMF de la Provincia de Huelva y el Plan Especial de Protección y Mejora del Parque Litoral de Isla Cristina.

Constituye pieza clave en el Sistema General de Espacios Libres de isla Cristina. Está limitado por el norte por la carretera de la costa, al sur por el Océano Atlántico y a poniente y levante por los núcleos urbanos de Isla Cristina y Urbasur-Islantilla respectivamente.

Queda incluido íntegramente en el Sector Litoral, antes descrito.

d) Los suelos de uso agrícola

El resto del término municipal, es decir, toda la zona al norte de la N-431, la zona central del mismo, entre ésta y las Marismas y la zona suroriental, son terrenos incluidos en el Plan de Regadío del Chanza, con cultivos de frutales especialmente naranjos y cultivos de fresa bajo túnel de plástico. Estos últimos se concentran en la zona más al sur y al este de la zona agrícola, en el entorno más inmediato del núcleo de La Redondela.

Existe un área, entre la urbanización de Las Colinas y la de Islantilla, limítrofe con el TM de Lepe, que aunque incluida en la zona regable del Chanza, debido a la baja calidad de sus suelos que son muy erosionables, lo movido de su topografía y su interés paisajístico, tienen una mayor potencialidad vinculada a usos distintos a los agrícolas.

3.- CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE NÚCLEOS URBANOS DEL TÉRMINO MUNICIPAL

3.1. Descripción

En el término municipal existen tres núcleos de población, de carácter residencial, que son Isla Cristina, La Redondela y Pozo del Camino, y tres núcleos turístico-residenciales que son: Urbasur-Islantilla, el de Las Colinas, situado en la Carretera de la Marruza e integrado por un conjunto de urbanizaciones semiconsolidadas (Las Colinas, Pinar de la Bota, Valle Giraldo y las Palmeritas), y la urbanización Monterreina, cuyo nulo desarrollo aconseja su replanteamiento como núcleo urbano y la legalización de la edificación existente como residencial diseminado en suelo no urbanizable.

Además existen dos núcleos para el almacenaje, producción, servicios, varaderos y usos industriales. Uno, “La Dehesa”, junto al Arroyo de La Chirina, con Plan Parcial aprobado y otro, “Barriada Román Pérez”, al Norte del puente de acceso al núcleo residencial principal por Pozo del Camino.

Vamos a describir núcleo a núcleo el ámbito delimitado como suelo urbano:

ISLA CRISTINA

El núcleo urbano principal de Isla Cristina está delimitado por el Sur por DPMT y el Océano Atlántico, por el Oeste por la Ría Carreras, por el Norte por el deslinde del D.P.T.M. de las Marismas de Isla Cristina y por el Este por el Parque Litoral y el Cámping municipal.

Al Norte de la Ría, al otro lado del puente de acceso, se delimita una zona de suelo urbano de uso básicamente portuario e industrial, que se enmarcará dentro de los núcleos de uso industrial.

La superficie del suelo urbano del núcleo principal es de 195,55 ha. Se incluye en esta superficie el Dominio Público Portuario y no se incluye la zona terrestre del D.P.M.T..

La superficie del núcleo portuario e industrial (Barriada Román Pérez) al norte de la Ría es de 138,50 ha.

El conjunto de los dos núcleos tiene una superficie de 209,40 ha. Estas superficies de suelo urbano se desglosan en consolidado (SUC) y no consolidado (SUNC) de la siguiente forma:

| | SUC (m ²) | SUNC (m ²) | TOTAL (m ²) |
|------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| Isla Cristina | 1.774.784 | 64.042 | 1.838.826 |
| Bda. Román Pérez | 49.896 | 88.896 | 138.558 |
| TOTALES | 1.824.680 | 152.938 | 1.965.501 |

La variación o crecimiento del suelo urbano de este núcleo respecto al clasificado en el P.G.O.U. de 1987 consiste en la incorporación de los suelos urbanos procedentes del desarrollo de los cinco sectores de Suelo Urbanizable Programado clasificados por aquel Plan. También existe un pequeño crecimiento en la zona Norte de la Ría pues el suelo urbano se adapta al trazado de la variante viaria proyectada.

LA REDONDELA

Los crecimientos del núcleo residencial y agrario de La Redondela se han producido, por una parte dentro del ámbito clasificado como urbano en el P.G.O.U. 87, mediante sendos Estudios de Detalle. Además, por otra parte, se debe al desarrollo dado a los Planes Parciales previstos.

La superficie total del suelo urbano de este núcleo es de 22,47 ha. Todo el suelo urbano se considera consolidado (SUC). Se produce un pequeño incremento del suelo urbano respecto al P.G.O.U. vigente, al incluir como urbano el antiguo apeadero del Ferrocarril, para usos dotacionales públicos y los sectores SUP II –1 y SUP II-2.

POZO DEL CAMINO

Este núcleo no ha crecido, pues el suelo disponible, exclusivamente dentro del suelo urbano (PERI de la Ermita), no se ha desarrollado más que con una actuación inicial.

Tiene una superficie de 5,13 ha. incluyendo un pequeño núcleo de viviendas separado del resto, sito al Norte, junto a la carretera del Empalme.

Todo el suelo urbano de este núcleo se considera consolidado (SUC)

URBASUR-ISLANTILLA

Al desarrollarse el Suelo Urbanizable No Programado previsto en el P.G.O.U. 87, mediante la ejecución del Proyecto residencial - turístico Islantilla, la superficie del suelo urbano de este núcleo aumenta espectacularmente.

A las 40,10 ha. de suelo urbano de URBASUR, que el P.G.O.U. 87 preveía desarrollar y ordenar mediante un PERI (ya ejecutado), se suman 165,07 ha. de la parte de ISLANTILLA incluida en el TM de Isla Cristina, alcanzando una superficie total de 205,17 ha. de suelo urbano. No se incluye, ahora, la superficie del D.P.M.T. que queda como Suelo No Urbanizable 1, de Protección del Litoral. La inmensa mayoría del suelo urbano se considera consolidado (SUC).

$$\text{SUC} = 2.042.375 \text{ m}^2$$

Solo una pequeña mitad de ejecución (UE-12) de 9.361 m² al norte de Urbasur, se considera no consolidado (SUNC).

Se considera, en el cómputo de superficies, el campo de golf con 33,52 ha. (parte del Campo en T.M. de Isla Cristina).

Este núcleo linda al Oeste con el Parque Litoral y el Suelo Urbanizable No Sectorizado número 7, (SUBLENS-7), al Norte con el Suelo Urbanizable No Sectorizado número 7, (SUBLENS-7), al Este con el TM de Lepe y al Sur con el D.P.M.T. y el Océano Atlántico.

LAS COLINAS

Está constituido este núcleo por un conjunto de urbanizaciones colindantes entre sí, cuyo origen data de los años 70, y que a pesar de su deficiente estado infraestructural el P.G.O.U. 87 incluyó en suelo urbano debido al grado de consolidación de las edificaciones y la parcelación.

La superficie total es de 31,72 ha., superior a lo que delimitó el Plan anterior. Esta diferencia cuantitativa se debe a errores de delimitación del Plan anterior en la zona Norte

y Este del núcleo, por corrección de la línea del término municipal, así como a la inclusión de ambas fases del Plan original.

La totalidad de la superficie del núcleo de Las Colinas, se considera suelo urbano no consolidado (SUNC) al encajar en las circunstancias descritas en el artículo 45.2 letra B) a.1. de la LOUA.

URBANIZACIÓN MONTEREINA

La urbanización Montereina data de los años 70, pero a diferencia de los anteriores, su grado de consolidación es mínimo, sin servicios urbanos, y apenas sin edificación. A pesar de que el P.G.O.U. 87 reconoció su existencia y clasificó como Suelo Urbano una superficie de 11,21ha., se considera que en la actual Revisión se deben excluir estos suelos del proceso urbanizador, adecuando su clasificación a la realidad de las cosas, por lo que estos suelos tendrán clasificación de No Urbanizables y las viviendas existentes se tratarán como viviendas diseminadas en SNU.

NÚCLEOS INDUSTRIALES

La Dehesa

Mediante Modificación Puntual del P.G.O.U. 87 se clasificó Suelo Urbanizable para uso industrial junto al Arroyo de La Chirina.

El uso previsto en el sector pasa ahora a ser terciario y la ordenanza del mismo se integrará (coordinará) con la de los sectores del suelo urbanizable colindantes para constituir un centro de actividad comercial y de servicio.

Este núcleo tiene una superficie de 9,99 ha. La totalidad de la superficie del sector se considera suelo urbano no consolidado (SUNC) al replantearse mediante un PERI la ordenación del sector (art. 45.2 letra B)a.2. de la LOUA)

3.2. Diagnóstico: Principales problemas detectados

El término de Isla Cristina tiene una estructura polinuclear, con elementos de valor ambiental interpuestos entre los distintos núcleos urbanos, lo que provoca a la vez la necesidad de potenciar la red viaria intramunicipal que una y relacione dichos núcleos urbanos, y a la vez minimizar sus impactos tanto en el medio natural como en los propios núcleos.

3.2.1. Isla Cristina

El núcleo urbano no puede crecer en extensión ya que está rodeado por suelos del Dominio Público Marítimo Terrestre y de Dominio Público Forestal. Está afectado por una travesía viaria. El acceso norte a través del puente tiene una capacidad insuficiente y su trazado al norte del puente constituye un punto negro peligroso.

3.2.2. La Redondela

El crecimiento de este núcleo solo puede producirse hacia el este y el sur. Para equipar el núcleo es preciso unificar reservas dotacionales de desarrollos de pequeña dimensión. Está afectado por dos travesías viarias, una norte-sur y otra este-oeste

3.2.3. Pozo del Camino

Actualmente su principal desarrollo está en el Término Municipal de Ayamonte, pero toda su población gravita funcionalmente sobre el núcleo de Isla Cristina. Está afectado por una travesía viaria norte – sur.

3.2.4. Urbasur - Islantilla

Está afectado por una travesía viaria este-oeste

3.2.5. Las Colinas

Tiene fuertes déficit dotacionales e infraestructurales. Está afectado por una travesía viaria.

3.2.6. Monterreina

Este núcleo tiene un grado de consolidación mínimo a pesar de estar clasificado como urbano desde los años 70 del siglo pasado. Afecta a una zona forestal al estar enclavado en el interior de un pinar de cierto valor y edad.

3.2.7. La Dehesa

La ubicación de este núcleo industrial es absolutamente inadecuada.

3.3. Propuesta

Se proyectan crecimientos urbanos apoyados en los núcleos existentes, procurando la integración entre los mismos.

Eliminación de todas las travesías urbanas mediante la propuesta de variantes alternativas y su transformación en vías de carácter urbano.

4.- CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

4.1. Sistema Viario

4.1.1. Descripción

Ámbito regional amplio

El sistema general de comunicaciones de transporte es el que tiene más capacidad estructurante sobre el territorio.

La condición periférica de Isla Cristina respecto a la Comunidad Europea y la Península y en menor medida de la Comunidad Autónoma, incide de forma especial en la importancia que para el desarrollo tienen unas buenas infraestructuras de transporte y comunicación.

Nos vamos a ocupar aquí tanto de las infraestructuras como de los servicios.

En los últimos años se ha producido una importante mejora en la accesibilidad terrestre de Andalucía y Huelva, desde el centro y Norte de la Península y la Comunidad Europea.

- La red de autovías Huelva-Sevilla-Madrid-Barcelona-Irún deja conectada Huelva con las redes españolas y europeas de alta capacidad. También la autovía andaluza Oeste-este ha conectado recientemente Huelva con Granada y con la autopista del Mediterráneo.
- La prolongación de la A-49 desde Huelva hasta la frontera con Portugal ha dejado conectada Isla Cristina con la red europea de alta capacidad haciendo muy accesibles tres núcleos o puntos clave: Sevilla, Huelva y Faro.

El Tren de Alta Velocidad Sevilla-Madrid-Barcelona constituye también una sustancial mejora de la accesibilidad a pesar del deficiente servicio de conexión ferroviaria con el AVE desde Huelva. Parece imprescindible un nuevo trazado ferroviario que permita viajes entre Huelva y Sevilla con una duración máxima de una hora. En un futuro no

lejano y sobre esta base el servicio ferroviario entre las dos ciudades, tendrá carácter de cercanías.

La ampliación y mejora del aeropuerto sevillano de San Pablo, junto con la construcción de la ronda de circunvalación a Sevilla han mejorado también la accesibilidad por vía aérea. No obstante, esta infraestructura parece insuficiente para hacer posible un desarrollo turístico de la Costa de Huelva que pueda captar la demanda europea, pues, en términos de tiempo real, el “transfer” desde el aeropuerto tiene una duración mayor que el vuelo a Sevilla desde París, Hamburgo o Londres. El aeropuerto de Faro es una alternativa que mejora algo esta circunstancia sin resolverla del todo, ya que el efecto frontera sigue siendo disuasorio.

En tanto no se convierta en imprescindible y se haga posible en el futuro la construcción de un aeropuerto, parece necesaria en el ámbito del Litoral Occidental de Huelva una reserva de suelo para la construcción de aeródromos en la zona para servicios de aerotaxi, urgencias, usos deportivos, cartográficos, agronómicos y agrícolas, entre otros posibles. Estas reservas están en estudio en terreno municipales cercanos de mayor dimensión que el de Isla Cristina.

- En relación con el transporte marítimo, hay que decir que la consolidación del Puerto de Huelva y su desarrollo es vital para la ciudad y toda la Costa de Huelva, en la que se enclava Isla Cristina.
- La mejora de las comunicaciones con el Algarbe abre la posibilidad para Isla Cristina de integrarse como centro importante en el corredor Huelva-Algarbe, área de una gran potencia y dinamismo económico.

Ámbito Comarcal

Isla Cristina está ubicada en la comarca de la Costa Occidental de Huelva, constituida además por los municipios de Ayamonte, Villablanca, San Silvestre, Lepe, Cartaya y Punta Umbría.

La red viaria que conecta en el sentido este-oeste y estructura este ámbito es la N-431 ya que la red viaria costera ve interrumpida su continuidad en dos puntos: el río Piedras y el río Carreras.

Esta función de estructura comarcal de la N.431 se ha visto reforzada con la apertura del tramo de la A-49 entre Huelva y la frontera portuguesa que absorbe todo el tránsito de paso de mayor recorrido.

La red viaria que estructura la comarca en dirección sur-norte es la A-499 que partiendo de Isla Cristina, la conecta con Villablanca y San Silvestre, y más allá con Villanueva de los Castillejos, El Almendro, Sanlúcar de Guadiana, La Puebla de Guzmán y Paymogo. Esta vía, ha experimentado últimamente mejoras en su firme y trazado, al menos en sus primeros tramos. Sin embargo, sigue resultando deficitaria si requiere que el desarrollo turístico que experimenta la costa influya de forma positiva y directa en las zonas no litorales de la comarca.

Ámbito Local

Viario existente:

La red viaria de carácter local es la estructurante del ámbito municipal. En la actualidad está compuesta por las siguientes vías :

1.- Carretera A – 5150, desde la N-431 a Isla Cristina, que incluye la travesía del núcleo urbano de Pozo del Camino , de la Barriada Industrial de Isla Cristina y el puente sobre el Río Carreras. Tiene un tránsito aforado de entre 5.000 y 10.000 vehículos por día.

2.- La Carretera HU-3300 desde Pozo del Camino a La Redondela y la HU -3400 desde este núcleo urbano hasta el cruce de La Marruza. Este último tramo tiene un tránsito aforado de entre 2.000 y 5.000 vehículos por día.

3.- La Carretera A – 5054 desde Isla Cristina hasta Urbasur-Islantilla y el T.M. de Lepe.

Enlaza la A – 5150 en el puente sobre el Río Carreras con la A-5450 que en su extremo este, ya en Término Municipal de Lepe enlaza a su vez con la A-5055 de acceso al núcleo de La Antilla desde Lepe y la A-5055 al puerto de El Terrón.

Tiene un tránsito aforado de entre 5.000 y 10.000 vehículos por día con puntas muy fuertes en el periodo vacacional.

4.- La carretera HU-3400 desde la A-5054 a La Redondela y a través del núcleo urbano de Las Colinas, hasta la N-431 en el cruce de La Marruza.

4.1.2. Diagnóstico: deficiencias y problemas principales

A continuación se relacionan las deficiencias y problemas principales pendientes de solución de las distintas vías:

1.- Carretera A – 5150, desde la N-431 a Isla Cristina, que incluye la travesía del núcleo urbano de Pozo del Camino, de la Barriada Industrial de Isla Cristina y el puente sobre el Río Carreras.

- La conexión con la N-431 es un giro a izquierdas con un stop. No concuerda este cruce con la nueva conexión entre la A-49 y la N-431.
- Desde éste cruce del Empalme hasta Pozo del Camino, la carretera discurre por suelos con crecientes usos residenciales, lo que provoca un tránsito de tipo urbano.
- Travesía del núcleo urbano tradicional de Pozo del Camino.
- Travesía de las marismas con poca anchura y sin arcenes ni aceras, y sin medidas medio ambientales suficientes, ya que no existen pasos de agua bajo la infraestructura viaria capaces para permitir el flujo mareal lo que ha producido la degradación de zonas inundables sitas al este de la vía.
- Travesía del núcleo urbano industrial de Román Pérez con curva y contracurva de gran peligrosidad.
- El puente sobre el Río Carreras tiene una capacidad insuficiente para el tránsito que soporta y el previsto. Su salida en la ribera sur necesita un elemento ordenador y distribuidor del tránsito tipo rotonda.

2.- La Carretera HU-3300 desde Pozo del Camino a La Redondela y la HU -3400 desde este núcleo urbano hasta el cruce de La Marruza.

Trazado sinuoso, plataforma estrecha y sin arcenes.

Travesía urbana del núcleo de La Redondela que soporta tránsito de camiones de gran tonelaje de transporte de fruta.

3.- La Carretera A – 5054 desde Isla Cristina hasta Urbasur-Islantilla y el T.M. de Lepe.

- En su tramo más occidental atraviesa el núcleo urbano de Isla Cristina y carece de un enlace correcto con la A – 5150 por la insuficiencia del Puente sobre el río Carreras y la inexistencia de una variante al este del núcleo industrial de Román Pérez.
- En su desarrollo intermedio está afectada por multitud de incorporaciones ya que se trata de la zona del Parque Litoral y las playas (Cementerio, El Dorado y la Playa Central, Camping Giralda, E.D.A.R., Playa del Hoyo, Playa de la Casita Azul, HU-3400 y Playa del Cruce, Camping Taray, Playa de La Redondela), segregando además los pinares litorales de Isla Cristina en dos mitades.
- En su tramo más oriental vuelve a convertirse en travesía esta vez del núcleo urbano de Urbasur-Islantilla y más adelante de La Antilla.

4.- La carretera HU-3400 desde la A-5054 a La Redondela y a través del núcleo urbano de Las Colinas, hasta la N-431 en el cruce de La Marruza.

- Plataforma estrecha y sin arceños.
- Travesía del núcleo urbano de La Redondela.
- Travesía del núcleo urbano de Las Colinas.
- Enlace con N-431 con incorporación a la izquierda en cambio de rasante.

INSERTAR 3 ESQUEMAS DE RED VIARIA EXISTENTE

4.1.3. Propuesta

La red viaria proyectada que se incluye en la ordenación estructural del PGOU se basa en dos parámetros:

- Resolver las carencias y problemas detectados en la red existente.
- Incorporar los proyectos de los accesos al litoral desde la N-431, redactados por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía.

Se resuelven así todas las travesías y puntos negros detectados en la red actual.

Nuevas vías proyectadas

Apoyándose en las necesidades generadas por la construcción de la A-49 que conlleva la ejecución de nuevos enlaces entre el eje constituido por la carretera nacional N-431 y la costa, el PGOU plantea la resolución de los problemas de las distintas vías existentes.

1.- El acceso de levante desde la A-49 (SG.V.1)

La conexión, ya existente de la A-49 con la N-431, se produce a levante del actual cruce de la carretera de La Marruza (HV-4121), en el T.M. de Lepe.

Desde este punto está en ejecución un trazado en dirección sur, por la zona de los Cabezos de Lepe, hasta un punto en el que se bifurcan dos ramales, uno que va hacia el sur-este a enlazar con el actual acceso de La Antilla, y el otro hacia el sur oeste, que rodeando por el norte Islantilla delimita el ámbito de suelo urbanizable no sectorizado SUBLENS-7. Desde este ramal que finaliza en la intersección con la HU-3400 se van produciendo accesos hacia el sur y el este que darán servicio al núcleo urbano de Islantilla y de Urbasur y a los nuevos desarrollos proyectados al norte de estos núcleos y hacia el norte proporciona accesibilidad al núcleo de La Redondela y de Las Colinas. Estos ramales de acceso se proyectan aprovechando caminos rurales existentes que deberán ser mejorados en algunos casos.

2.- El acceso norte desde la A-49 (S.G.V.2)

Se plantea la transformación de la A – 5150 en una vía de carácter urbano, desde el Empalme hasta Isla Cristina, dotándola de plataformas peatonales y carril-bici.

Para ello se propone un trazado alternativo, que conectando en la N-431 con la salida desde la A-49, salva el sitio de los Carrasquitos y el núcleo urbano de Pozo del Camino por el este. A continuación enlaza con la actual A – 5150 al sur del Pozo del Camino, atravesando el Paraje Natural por el trazado existente, lo que se considera la solución de menor impacto ambiental de las posibles, aumentando la anchura de la plataforma en este tramo para la ejecución de arcones, carril bici y paseo peatonal. Esta obra permitirá además aumentar el número de pasos de agua bajo la carretera, desde el único existente a cuatro, como mínimo, lo que facilitará la regeneración de las marismas eutrofizadas situadas al noreste del núcleo de Pozo del Camino. Por último el trazado propuesto salva por levante la barriada industrial de Román Pérez, con una variante ya planteada en el PGOU 87, hasta enlazar con el Puente sobre el río, que precisa una urgente ampliación de su capacidad, mediante la ejecución de un nuevo puente en paralelo junto al actual.

3.- La circunvalación del núcleo urbano de La Redondela (SG.V4)

Con el fin de evitar el tránsito de vehículos, sobre todo los camiones de gran tonelaje, por el interior del casco antiguo de La Redondela, se proyecta una vía de circunvalación por el sur del núcleo que une la carretera HU-3300 de Pozo del Camino a La Redondela, con la HU-3400, en dos puntos, uno al sur y otro al norte del núcleo urbano.

La mayoría de los suelos necesarios para los nuevos viarios están adscritos para su obtención a distintos sectores y áreas de reparto del suelo urbanizable (ordenado y sectorizado) y se obtendrán siempre por el sistema de ocupación directa de los sistemas generales, o bien de forma anticipada al planeamiento de desarrollo mediante convenios expropiatorios y/o certificados de reserva de aprovechamiento urbanístico.

La ejecución de los viarios principales, accesos norte y levante desde la A-49 (incluyendo el tramo costero) y la circunvalación del núcleo urbano de La Redondela, corresponde a la Junta de Andalucía.

La ejecución de las obras de la circunvalación de la Redondela, corresponde a la Administración local (Diputación Provincial) responsable de la vía.

4.2. Aparcamientos

4.2.1. Situación actual

En los núcleos urbanos consolidados nos encontramos con las siguientes situaciones o casuísticas referidas a la dotación de aparcamientos.

- Núcleos centrales de Isla Cristina, La Redondela y Pozo del Camino

Estos suelos consolidados históricamente y en cualquier caso con antelación al PGOU 87 que ahora se revisa, tienen una escasísima dotación de aparcamientos, tanto en el viario público, debido a su traza y dimensiones reducidas, como en el espacio privado, ya que las edificaciones, por lo general antiguas, carecen de garajes.

Estas carencias se agravan al coincidir estos suelos con áreas de centralidad que atraen tráfico exterior.

- Suelos urbanos consolidados provenientes del desarrollo del Plan General de 1987. suelo urbanizable programado y no programado

Estas áreas, disponen por lo general de un viario más adaptado a la circulación rodada con mayor latitud o anchura.

En estos suelos se cumple como mínimo, con las reservas establecidas en el Reglamento de Planeamiento para los suelos residenciales, es decir, una plaza como mínimo por cada vivienda, contabilizando tanto las públicas como las privadas.

- Área de las playas

Existen diferentes aparcamientos que dan servicio a las playas:

- Playa del puente.
- Playa central.
- Playa del hoyo.
- Casita Azul.
- Playa de la Redondela

Todas ellas, salvo la primera, insertas en la zona forestal del Parque Litoral.

- Además existen los siguientes aparcamientos de uso público al servicio de dotaciones y servicios terciario.

- Zonas comerciales del Molino del Carreras
- Cementerio
- Polideportivo
- Puerto Pesquero (frente a la Lonja)

4.2.2. Diagnóstico

Los rasgos más sobresalientes del análisis de la situación actual en Isla Cristina los siguientes:

- Áreas centrales históricas:

Se tiende a especializar el viario para el uso peatonal o, como mucho como viario de coexistencia eliminando aparcamientos en el mismo. Es preciso dotar estas áreas de aparcamientos de uso privado para residentes y de uso público (de rotación) para visitantes, con el fin de evitar la pérdida de población y el debilitamiento de su centralidad.

- Centros funcionales de servicios comerciales y administrativos.

Teniendo en cuenta el carácter plurinuclear de la estructura urbana de Isla Cristina, la extensión de su núcleo principal, la estacionalidad vacacional y la debilidad de la oferta del transporte público, es preciso dotar a estas áreas de aparcamientos de uso público para visitantes en rotación y usuarios con el fin de garantizar una buena accesibilidad a las mismas.

- Áreas de playa.

Es preciso dotar a estas áreas de accesibilidad, restringiendo la ocupación del parque litoral por los vehículos privados. La accesibilidad se buscará preferentemente mediante transporte público y bicicletas.

- Área de portuaria

Es preciso resolver la accesibilidad a la zona de La Lonja y la capacidad de estacionamiento

- Nuevos desarrollos

Se aplicarán los estándares del artículo 17 de la LOUA

4.2.3. Propuesta

Se proyectan los siguientes aparcamientos:

- Áreas centrales históricas y áreas centrales funcionales de Isla Cristina.

Se proyectan un conjunto de aparcamientos, en general bajo rasante, para residentes y sobre todo, de uso público en rotación, con un total de 1.360 plazas (825 de uso público en rotación) cuya ubicación se refleja en el gráfico adjunto.

- Área portuaria

Se proyecta desplazar los tránsitos generados por la Lonja de pescado al norte del río Carreras, donde se proyecta un gran aparcamiento de servicio.

- Área de las playas

Se proyecta un aparcamiento central en el área de la Dehesa reconvertida en centro de servicios comerciales, de ocio y administrativos, con un intercambiador entre coches, bicicletas y transporte público.

- Área central de Islantilla

Se proyecta un aparcamiento de uso público con 1.900 plazas junto a la plaza de Manuel Camacho.

Se recupera como espacio libre el bulevar central de Islantilla ahora utilizado como aparcamiento (aprox. 750 vehículos de capacidad).

- Nuevos desarrollos en el suelo urbano no consolidado y en el suelo urbanizable ordenado y sectorizado

Se aplican las reservas previstas en el artículo 17 de la LOUA que se reflejan en el cuadro siguiente.

SUNC

| | RESERVAS MÍNIMAS DE PLAZAS DE APARCAMIENTO | | PLAZAS DE APARCAMIENTO PREVISTAS EN EL PGOU |
|-------|--|------------------------|---|
| | ANEXAS A VIARIO | EN INTERIOR DE PARCELA | TOTAL |
| UE 1 | 32 | 63 | 352 |
| UE 2 | 30 | 59 | 116 |
| UE 3 | 29 | 58 | 120 |
| UE 4 | 29 | 57 | 120 |
| UE 5 | 28 | 55 | 106 |
| UE 6 | 24 | 48 | 67 |
| UE 7 | 55 | 109 | 179 |
| UE 8 | 19 | 37 | 43 |
| UE 9 | 9 | 19 | 30 |
| UE 10 | 10 | 20 | - |
| UE 11 | 9 | 17 | 10 |
| TOTAL | 274 | 543 | 1143 |

SUBLEOS

| | RESERVAS MÍNIMAS DE PLAZAS DE APARCAMIENTO | |
|----------|---|----------------|
| | PÚBLICO | PRIVADO |
| SUBLEO 1 | 99 | 99 |
| SUBLEO 2 | 383 | 383 |
| SUBLEO 3 | 171 | 171 |

SUBLES

| | RESERVAS MÍNIMAS DE PLAZAS DE APARCAMIENTO | |
|----------|---|----------------|
| | PÚBLICO | PRIVADO |
| SUBLES 4 | 3458 | 2005 1200 |
| SUBLES 5 | 627 | 627 |
| SUBLES 6 | 949 | 949 |
| SUBLES 7 | 582 | 582 |
| SUBLES 8 | 3000 | 3000 |

INSERTAR 3 ESQUEMAS DE APARCAMIENTOS

4.3. Tratamiento de las intersecciones

Las intersecciones de las vías interurbanas son en general mediante rotondas excepto la salida de la A-49 que es un enlace a distinto nivel y la conexión de la A-5152 con la N-431 en El Empalme, que consiste en un giro a la izquierda con stop.

Las intersecciones urbanas, salvo algunas avenidas y travesías que se resuelven mediante rotondas, se resuelven en cruz sin semáforos. Existen solo dos semáforos en todo el término municipal.

INSERTAR 5 ESQUEMAS DE TRAVESÍAS Y ROTONDAS

4.4. Servicios al transporte

En el término municipal de Isla Cristina existen cuatro estaciones de servicio cuya ubicación se señala en el gráfico adjunto.

INSERTAR 1 ESQUEMA DE ESTACIONES DE SERVICIO

4.5. Las redes viarias para movilidad no motorizada

Se propone la peatonalización de las áreas centrales históricas de Isla Cristina y La Redondela.

Se proyecta una red de itinerarios para peatones y bicicletas en el interior de los núcleos urbanos y en el conjunto del término y en los núcleos de mayor dimensión, constituyendo redes continuas y relacionando puntos de interés, nodos de servicios dotacionales y/o comerciales a través de recorridos que ponen en valor el paisaje. Se integran en esta red tanto los senderos y paseos marítimos, como los bulevares urbanos, la vía verde y las vías pecuarias.

Estas redes se reflejan en los gráficos que se acompaña.

INSERTAR 3 ESQUEMAS DE TRÁNSITOS NO MOTORIZADOS

4.6. El transporte público

4.6.1. Situación actual

El transporte público existente actualmente se reduce a los siguientes medios.

- Autobuses interurbanos.
- Autobuses urbanos
- Transfer al aeropuerto.
- Taxis

Las líneas, paradas y estaciones figuran en los esquemas gráficos adjuntos.

4.6.1.1.- Autobuses interurbanos

Existen cinco líneas operadas por la Empresa DAMAS:

- Isla Cristina – Huelva.
- Isla Cristina – Lepe.
- Isla Cristina – Ayamonte.
- Isla Cristina – Islantilla – La Antilla.
- Isla Cristina – Sevilla

Tienen su base en la estación de autobuses propiedad de DAMAS. El número de servicios y el cuadro horario figuran en el *Cuadro 1* que se adjunta.

**CUADRO 1
HORARIO DE LOS DIFERENTES TRANSPORTES PÚBLICOS EN LA ZONA**

Válidos desde 30/06/08 hasta 31/08/08

EMPRESA DAMAS

ISLA CRISTINA- HUELVA

* De Lunes a Viernes: 6.45³, 8.00², 8.30³, 9.00, 10.00², 10.45³, 12.30³, 14.30¹, 15.30², 16.45, 18.00¹, 18.30², 19.30³
*Sábados: 6.45³, 8.30¹, 09.30, 13.00³, 14.00², 15.00¹, 15.45, 16.30², 18.30³, 19.30¹
*Domingos y Festivos: 9.30, 13.30, 15.45, 16.45³, 19.00
(1) Por la costa (2) Por Redondela y Pozo del Camino (3) Por La Antilla

HUELVA-ISLA CRISTINA

* De lunes a Viernes: 7.00¹, 8.15², 9.30³, 10.00³, 11.30³, 13.00², 13.30³, 15.00³, 16.30², 18.00¹, 19.00², 20.00³, 21.00³
* Sábados: 7.00¹, 8.15, 10.00², 11.30³, 13.00¹, 15.00³, 17.30, 18.00¹, 20.00³
* Domingos y Festivos: 8.15, 10.00², 13.30, 15.15, 17.30, 21.30
(1) Por la costa (2) Por la Redondela y Pozo del Camino (3) Por La Antilla

ISLA CRISTINA-LEPE

* De Lunes a Viernes: 6.45³, 8.00², 8.30³, 9.00, 10.00², 10.45³, 12.30³, 14.30¹, 15.30², 16.45, 18.00¹, 18.30², 19.30³
*Sábados: 6.45³, 8.30¹, 09.30, 13.00³, 14.00², 15.00¹, 15.45, 16.30², 18.30³, 19.30¹
*Domingos y Festivos: 9.30, 13.30, 15.45, 16.45³, 19.00
(1) Por la costa (2) Por la Redondela y Pozo del Camino (3) Por La Antilla

LEPE-ISLA CRISTINA

*De Lunes a Viernes: 8.00¹, 8.45², 10.00³, 10.30³, 12.00³, 13.30², 14.00³, 15.30³, 17.00³, 19.00¹, 19.30², 20.30³, 21.30³
* Sábados: 8.00¹, 8.45, 10.30², 12.00³, 14.00¹, 15.30³, 18.00, 19.00¹, 20.30³
* Domingos y Festivos: 8.45, 10.30², 14.00, 15.45, 18.00, 22.00
(1) Por la costa (2) Por Redondela y Pozo del Camino (3) Por La Antilla

ISLA CRISTINA- ISLANTILLA- LA ANTILLA

*De Lunes a Viernes: 6.45, 8.30, 10.45, 12.30, 14.30, 15.30, 18.00, 18.30, 19.30
*Sábados: 6.45, 8.30, 13.00, 14.00, 15.00, 16.30, 18.30
*Domingos y Festivos: 16.45

LA ANTILLA-ISLANTILLA-ISLA CRISTINA

* De lunes a Viernes: 7.50, 10.20, 10.50, 12.20, 13.20, 14.20, 15.50, 17.20, 18.50, 20.50, 21.50

* Sábados: 7.50, 10.50, 12.20, 13.50, 15.50, 18.50, 20.50
* Domingos y Festivos: 10.50
Son horarios aproximados

ISLA CRISTINA-AYAMONTE

* De Lunes a Viernes: 7.00, 11.00, 17.00, 18.00
* Sábados: 9.30, 13.00, 18.30
* Domingos y Festivos: 10.00, 11.00, 16.30

AYAMONTE-ISLA CRISTINA

* De Lunes a Viernes: 10.30, 16.30, 17.30, 19.00
* Sábados: 11.00, 13.30, 18.00
* Domingos y Festivos: 9.30, 14.30, 16.00

ISLA CRISTINA-SEVILLA

* De Lunes a Viernes: 6.45, 8.30, 12.30, 15.30, 18.30, 19.45
* Sábados: 6.45, 13.00, 16.30, 18.30
* Domingos y Festivos: 16.45

SEVILLA-ISLA CRISTINA

* De Lunes a Viernes: 8.30, 10.00, 12.00, 13.30, 15.00, 19.30
* Sábados: 8.30, 10.00, 12.00, 13.30, 18.30
* Domingos y Festivos: 8.30, 20.00

SOCIBUS (Ronda Norte, junto a Restaurante Curro)

ISLA CRISTINA-MADRID
*Diario: 8.10, 14.40, 22.10

TREN TALGO- ESTACIÓN DE HUELVA

HUELVA-MADRID MADRID – HUELVA
*De Lunes a Sábados: 07.45 *Diario: 18.05
*Domingos: 11.20

4.6.1.2.- Autobuses urbanos

Además de la línea ya citada entre Isla Cristina – Islantilla y La Antilla, existe un servicio express de carácter urbano con mayor número de circulaciones entre Isla Cristina e Islantilla.

Además existe otra línea urbana que recorre el núcleo de Isla Cristina (10 paradas), las playas (3 paradas), Urbasur (2 paradas), Islantilla (1 parada), La Redondela (1 parada) y Pozo del Camino (2 paradas).

En el *Cuadro 2* adjunto se reflejan los horarios y el número de circulaciones en cada sentido para ambas líneas urbanas, que tienen su base en la Estación de Autobuses de DAMAS y están operadas por esta empresa.

El trazado de las líneas y la ubicación de las paradas se reflejan en los esquemas gráficos adjuntos.

CUADRO 2

Horarios Autobuses Interurbanos Isla Cristina - Islantilla

| Salidas desde Isla Cristina (Estación de Autobuses – DAMAS) | Salidas desde Islantilla (Plaza Manuel Camacho) |
|--|--|
| 8:00 | 8:45 |
| 9:00 | 9:45 |
| 10:00 | 10:45 |
| 11:00 | 11:45 |
| 12:00 | 12:45 |
| 13:00 | 13:45 |
| 14:00 | 14:45 |
| 15:00 | 15:45 |
| 16:00 | 16:45 |
| 17:00 | 17:45 |
| 18:00 | 18:45 |
| 19:00 | 19:45 |
| 20:00 | 20:45 |
| 21:00 | 22:45 |
| 24:30 (sólo viernes y sábados) | 24:00 (sólo viernes y sábados) |
| 01:30 (sólo viernes y sábados) | 01:00 (sólo viernes y sábados) |
| | 02:00 (sólo viernes y sábados) |

Horarios de Autobuses Urbanos en Isla Cristina, playas, Urbasur, Islantilla, La Redondela y Pozo del Camino.

| Salidas desde Isla Cristina (Estación de Autobuses – DAMAS) | Salidas desde Islantilla (Plaza Manuel Camacho) |
|--|--|
| 10:30 | 11:00 |
| 11:30 | 12:00 |
| 12:30 | 13:00 |
| 13:30 | 14:00 |
| 14:30 | 15:00 |
| 15:30 | 17:00 |
| 16:30 | 18:00 |
| 17:30 | 19:00 |
| 18:30 | 20:00 |
| 19:30 | 21:00 |
| 20:30 | 22:00 |
| 21:30 | 23:30 |
| 23:00 | 00:30 (fines de semana y festivos) |
| 24:00 | 01:30 (fines de semana y festivos) |
| 01:00 (fines de semana y festivos) | 02:30 (fines de semana y festivos) |
| 02:00 (fines de semana y festivos) | 03:30 (fines de semana y festivos) |
| 03:00 (fines de semana y festivos) | |

Recorrido:

1. Estación de Damas, 2. Plaza de la Fundación, 3 .Esquina Ayuntamiento (Jardines Andalucía),4. Rotonda Punta del Caimán, 5. Arquitecto Aramburu (frente Centro Salud), 6. Hotel Barcelo, 7. Avda. Parque (frente Pabellón Deportes), 8. Avda. España (esquina Instituto Galeón), 9. Playa Central, 10. Zona Hotel Oasis Isla Cristina 11. Camping Giralda, 12. Casita Azul, 13. Camping Taray, 14. Avda San Sebastián (Urbasur), 15. Playa (Urbasur),16. Plaza Manuel Camacho (Islantilla), 17.Camping Luz (Urbasur), 18.La Redondela (junto Iglesia), 19. Pozo del Camino (Centro), 20. Pozo del Camino (Via Verde)

INSERTAR 3 ESQUEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

4.6.1.3.- Transfer al aeropuerto

En el Cuadro 3 adjunto se refleja el servicio de transfer entre los hoteles del litoral occidental de Huelva y el aeropuerto de Faro

Cuadro 3

| HORARIOS DESDE FARO AIRPORT HASTA PUNTA UMBRIA Y VICEVERSA L1A - A PARTIR DEL 01-06-2007 TRANSFERS PLAYAS DE HUELVA | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| CODIGO | HOTEL | SALIDA | SALIDA | SALIDA | SALIDA | SALIDA | SALIDA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA |
| 306 | PATO ROJO | 6:00 | 8:00 | 10:00 | 13:00 | 15:00 | 17:00 | 12:15 | 14:15 | 16:15 | 19:15 | 22:15 | 1:15 |
| 305 | PATO AMARILLO | 6:01 | 8:01 | 10:01 | 13:01 | 15:01 | 17:01 | 12:10 | 14:10 | 16:10 | 19:10 | 22:10 | 1:10 |
| 307 | HUSA AYAMONTINO | 6:03 | 8:03 | 10:03 | 13:03 | 15:03 | 17:03 | 12:05 | 14:05 | 16:05 | 19:05 | 22:05 | 1:05 |
| 199 | BARCELO P.UMBRIA | 6:05 | 8:05 | 10:05 | 13:05 | 15:05 | 17:05 | 12:00 | 14:00 | 16:00 | 19:00 | 22:00 | 1:00 |
| 197 | A C NUEVO PORTIL | 6:10 | 8:10 | 10:10 | 13:10 | 15:10 | 17:10 | 11:50 | 13:50 | 15:50 | 18:50 | 21:50 | 0:50 |
| 198 | PLAYA CARTAYA | 6:12 | 8:12 | 10:12 | 13:12 | 15:12 | 17:12 | 11:48 | 13:48 | 15:48 | 18:48 | 21:48 | 0:48 |
| 196 | CARTAYA GARDEN | 6:20 | 8:20 | 10:20 | 13:20 | 15:20 | 17:20 | 11:45 | 13:45 | 15:45 | 18:45 | 21:45 | 0:45 |
| 195 | EL FUERTE | 6:22 | 8:22 | 10:22 | 13:22 | 15:22 | 17:22 | 11:42 | 13:42 | 15:42 | 18:42 | 21:42 | 0:42 |
| 194 | MARISMAS CLUB | 6:27 | 8:27 | 10:27 | 13:27 | 15:27 | 17:27 | 11:40 | 13:40 | 15:40 | 18:40 | 21:40 | 0:40 |
| 193 | EL ROMPIDO GOLF | 6:30 | 8:30 | 10:30 | 13:30 | 15:30 | 17:30 | 11:37 | 13:37 | 15:37 | 18:37 | 21:37 | 0:37 |
| 312 | SAN MIGUEL | 6:35 | 8:35 | 10:35 | 13:35 | 15:35 | 17:35 | 11:35 | 13:35 | 15:35 | 18:35 | 21:35 | 0:35 |
| 161 | BASE CARTAYA | 6:40 | 8:40 | 10:40 | 13:40 | 15:40 | 17:40 | 11:30 | 13:30 | 15:30 | 18:30 | 21:30 | 0:30 |
| 317 | LA NORIA | 6:50 | 8:50 | 10:50 | 13:50 | 15:50 | 17:50 | 11:20 | 13:20 | 15:20 | 18:20 | 21:20 | 0:20 |
| 299 | VALSEQUILLO | 6:50 | 8:50 | 10:50 | 13:50 | 15:50 | 17:50 | 11:20 | 13:20 | 15:20 | 18:20 | 21:20 | 0:20 |
| 294 | ISLANTILLA GOLF RESORT | 7:00 | 9:00 | 11:00 | 14:00 | 16:00 | 18:00 | 11:10 | 13:10 | 15:10 | 18:10 | 21:10 | 0:10 |
| 295 | IBEROSTAR SUITES ISLANT | 7:05 | 9:05 | 11:05 | 14:05 | 16:05 | 18:05 | 11:05 | 13:05 | 15:05 | 18:05 | 21:05 | 0:05 |
| 296 | PUERTO ANTILLA G.H. | 7:12 | 9:12 | 11:12 | 14:12 | 16:12 | 18:12 | 11:00 | 13:00 | 15:00 | 18:00 | 21:00 | 0:00 |
| 293 | CONFORTEL | 7:15 | 9:15 | 11:15 | 14:15 | 16:15 | 18:15 | 10:59 | 12:59 | 14:59 | 17:59 | 20:59 | 23:59 |
| 292 | OASIS ISLANTILLA | 7:20 | 9:20 | 11:20 | 14:20 | 16:20 | 18:20 | 10:57 | 12:57 | 14:57 | 17:57 | 20:57 | 23:57 |
| 314 | VIME ISLANTILLA | 7:23 | 9:23 | 11:23 | 14:23 | 16:23 | 18:23 | 10:55 | 12:55 | 14:55 | 17:55 | 20:55 | 23:55 |
| 191 | OASIS ISLA CRISTINA | 7:30 | 9:30 | 11:30 | 14:30 | 16:30 | 18:30 | 10:42 | 12:42 | 14:42 | 17:42 | 20:42 | 23:42 |
| 190 | ISLA CRISTINA PALACE | 7:35 | 9:35 | 11:35 | 14:35 | 16:35 | 18:35 | 10:38 | 12:38 | 14:38 | 17:38 | 20:38 | 23:38 |
| 192 | BARCELO ISLA CRISTINA | 7:39 | 9:39 | 11:39 | 14:39 | 16:39 | 18:39 | 10:35 | 12:35 | 14:35 | 17:35 | 20:35 | 23:35 |
| 189 | PLAYA CANELA | 7:50 | 9:50 | 11:50 | 14:50 | 16:50 | 18:50 | 10:24 | 12:24 | 14:24 | 17:24 | 20:24 | 23:24 |
| 188 | IBEROSTAR ISLA CANELA | 7:52 | 9:52 | 11:52 | 14:52 | 16:52 | 18:52 | 10:22 | 12:22 | 14:22 | 17:22 | 20:22 | 23:22 |
| 185 | BARCELO CANELA | 7:56 | 9:56 | 11:56 | 14:56 | 16:56 | 18:56 | 10:15 | 12:15 | 14:15 | 17:15 | 20:15 | 23:15 |
| 186 | VINCCI CANELA GOLF | 8:05 | 10:05 | 12:05 | 15:05 | 17:05 | 19:05 | 10:10 | 12:10 | 14:10 | 17:10 | 20:10 | 23:10 |
| 311 | DON DIEGO | 8:10 | 10:10 | 12:10 | 15:10 | 17:10 | 19:10 | 10:05 | 12:05 | 14:05 | 17:05 | 20:05 | 23:05 |
| 298 | PARADOR DE AYAMONTE | 8:15 | 10:15 | 12:15 | 15:15 | 17:15 | 19:15 | 10:00 | 12:00 | 14:00 | 17:00 | 20:00 | 23:00 |
| 236 | FARO AIRPORT | 8:15 | 10:15 | 12:12 | 15:15 | 17:15 | 19:15 | 8:00 | 10:00 | 12:00 | 15:00 | 18:00 | 21:00 |
| | | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | LLEGADA | SALIDA | SALIDA | SALIDA | SALIDA | SALIDA | SALIDA |

4.6.1.4.- Taxis

En la actualidad existen diez licencias operativas de servicio de taxi.

Existen dos paradas, una en la Avenida de los Reyes y otra en la Gran Vía, en las que diariamente se garantiza el servicio mediante un mínimo de dos coches.

4.6.2. Diagnóstico y propuestas

El transporte público existente actualmente resulta deficitario para dar un buen servicio, especialmente durante la temporada turística y vacacional.

Es necesario aumentar el número de circulaciones y proyectar al menos los siguientes cambios:

- Creación de una línea regular interurbana con el aeropuerto de Faro.
- Creación de una línea circular urbana en el núcleo de Isla Cristina.
- Creación de una línea circular urbana en el núcleo de Islantilla – Urbasur.
- Línea expres de microbuses Isla Cristina – La Dehesa – La Redondela, ampliable en el futuro hasta Las Colinas.
- Línea litoral – Isla Cristina – Playas – Urbasur – Islantilla.

El PGOU establece la necesidad de redacción de un Plan Especial de movilidad urbana en el que deben desarrollarse todas estas cuestiones.