

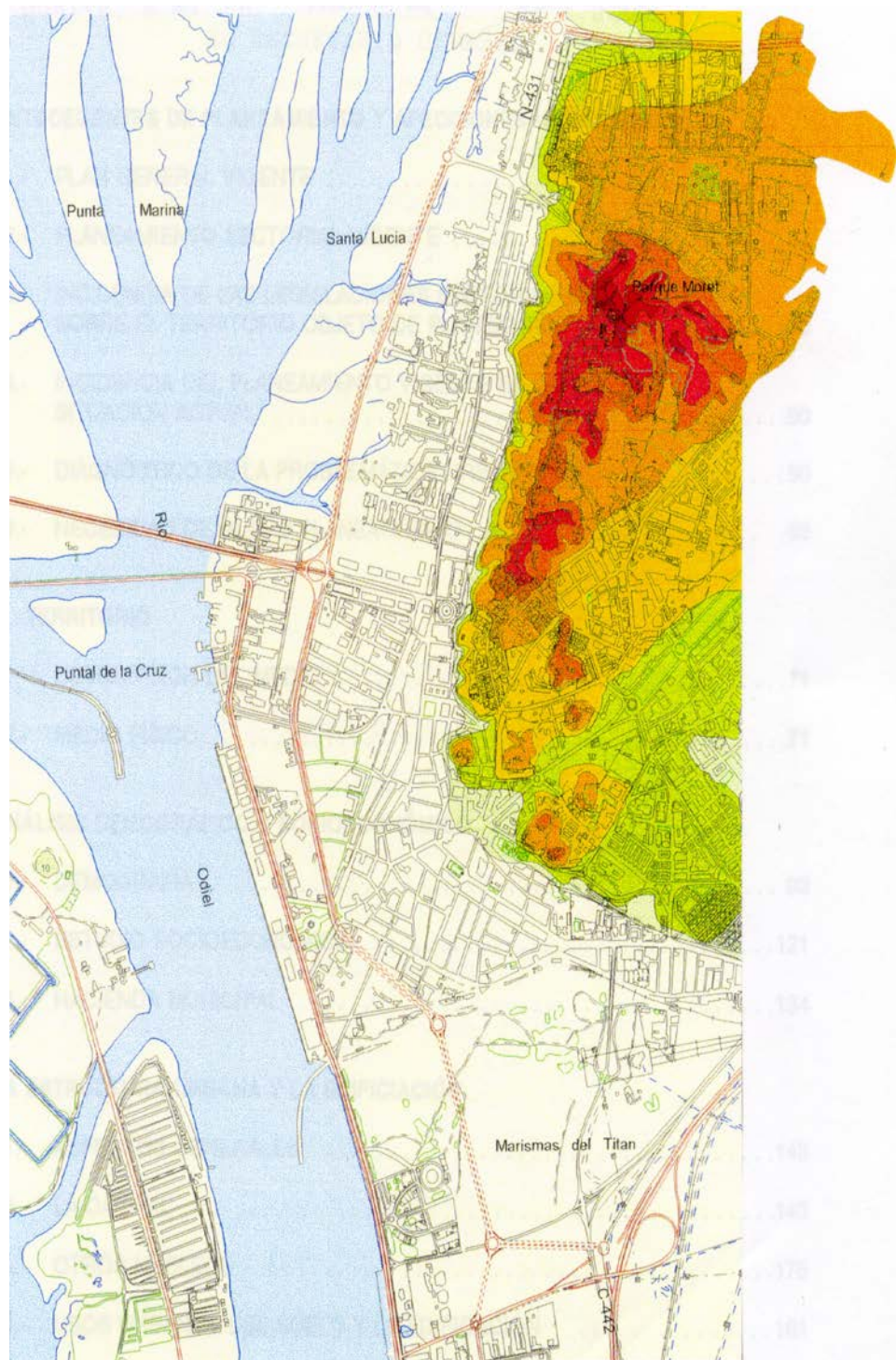
# - HUELVA -

## MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE HUELVA

Arts. 25, 64 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización

Aprobado inicialmente por el Ayuntamiento Pleno  
en sesión de 29 de junio de 2022

### MEMORIA JUSTIFICATIVA, CONTENIDOS Y ANEXOS.



MODIFICACIÓN  
PUNTUAL Nº31

MAYO 2022

AYUNTAMIENTO DE HUELVA



## INDICE

### **1 MEMORIA JUSTIFICATIVA.**

#### 1.1 ANTECEDENTES.

##### 1.1.1 PLANEAMIENTO.

##### 1.1.2 REDACCION.

#### 1.2 OBJETO DEL DOCUMENTO.

##### 1.2.1 MOTIVACION

##### 1.2.2 ESTRUCTURACIÓN

##### 1.2.3 CONTENIDOS

##### 1.2.4 CONSIDERACIONES URBANISTICAS.

### **2. MODIFICACIÓN PUNTUAL**

### **3. ANEXOS**

### **4.- RESUMEN EJECUTIVO**

### **5.- ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD SOCIOECONÓMICA**



## **1 MEMORIA JUSTIFICATIVA.**

### **1.1 ANTECEDENTES.**

#### **1.1.1 PLANEAMIENTO.**

El Plan General de Ordenación Urbana de Huelva fue aprobado definitivamente en virtud de *Resolución del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 13 de Octubre de 1.999*, y con publicación de la Aprobación definitiva, ordenanzas y normativa de la Revisión del PGOU en BOP de 20 de diciembre de 1.999.

El Documento de Adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística Andaluza del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva fue aprobado definitivamente el 30 de abril de 2011 y publicado en BOP nº 99 de 26 de mayo de 2011.

Existen diversas Modificaciones Puntuales al Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, de las cuales, este documento conforma la nº 31, si bien se trata de una innovación en las Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización, artículos de índole genérica, como son los arts. 25, 64 y 126.

#### **1.1.2 REDACCIÓN**

El Presente documento de Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva ha sido redactado por la arquitecto municipal Miriam Dabrio Soldán, dentro del Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica del Excelentísimo Ayuntamiento de Huelva.

### **1.2 OBJETO DEL DOCUMENTO.**

La motivación del presente documento es exactamente la misma que procuró la Modificación Puntual nº 17 del PGOU, y pretende ahondar en las determinaciones que en suelo urbano pueden ser practicadas en virtud de la necesidad de plazas de aparcamiento. Reiteramos las motivaciones expuestas en su día:

#### **1.2.1 "MOTIVACIONES**

- a) Sobre el cambio de circunstancias económicas que llevan a la reflexión sobre el coste económico añadido al valor en venta de vivienda en relación con el ratio mínimo de plazas de aparcamiento privadas adheridas a las mismas.**

*La Modificación Puntual nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobada definitivamente el 29 de julio de 2003 vino a establecer como de obligado cumplimiento en el término municipal de Huelva, y con carácter adicional a las prescripciones sobre dotación mínima de aparcamientos públicos –anexos a red viaria- establecidas en la entonces Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística Andaluza, un ratio mínimo de aparcamientos privados para los distintos usos y ámbitos de planeamiento de desarrollo sucesivos. Así fueron alterados voluntariamente por el Ayuntamiento de Huelva los artículos 64, 65 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas del PGOU, en los apartados B.14.- Previsión de aparcamientos en viviendas (art. 64) Condiciones de aparcamientos en viviendas (art. 65) y B.20.- Uso dotacional aparcamientos (art. 126) de la citada Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*

*Efectivamente se estableció entonces la obligatoriedad de prever para las zonas de nuevo crecimiento de la ciudad un mínimo de dos plazas de aparcamientos privadas, dentro de las parcelas por cada vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos en parcelas*



*residenciales, adicionalmente a la dotación de 0,5 a 1 plaza de aparcamientos anexos a red viaria exigidos por la LOUA. Esta Modificación Puntual nº 3 se justificó en su momento por la creciente demanda de aparcamientos en relación con el número de unidades residenciales, que había pasado en los últimos años de 1 aparcamiento por vivienda a 2. Se admitió, no obstante, que “por razones técnicas del subsuelo y parcelación, así como por razones económicas admitidas por los Servicios Técnicos de la GMU, podrá exigirse hasta un mínimo de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos”. La citada Modificación Puntual se tramitó, por su carácter de determinación pormenorizada sobre la previsión de usos, como No Estructural en su momento.*

*En los tiempos actuales, transcurridos casi diez años, y habiéndose alterado sustancialmente la normalidad del entonces desarrollo urbanístico, se considera:*

*a) Han variado los motivos que llevaron a aumentar la dotación de plazas de garaje identificándolas obligatoriamente como privadas tal y como se previó en la Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*

*b) Ha decrecido sustancialmente la demanda para la compra de viviendas, lo cual dificulta aún más la absorción de promociones con dos plazas de garaje por vivienda ligadas ineludiblemente, máxime cuando el coste de ejecución de las citadas plazas se repercute en el precio de venta total al usuario.*

*c) Que en muchas zonas de la ciudad, para alcanzar la ratio de 2 plazas por vivienda se hace necesario ejecutar dos plantas de aparcamiento bajo rasante, que, teniendo en cuenta las condiciones del subsuelo especial en determinadas zonas de Huelva por la altimetría superficial del Nivel freático, hacen que sumando, los requerimientos técnicos más los económicos, se puedan llegar a inviabilizar la promociones. Si bien este hecho fue recogido en la propia ordenanza como causa de exención del cumplimiento estricto de la dotación mínima, la interpretación ha sido puntualmente aplicada sobre parcelas concretas, no sobre ámbitos más globales de sectores o unidades de ejecución.*

*d) Que la exigencia de la Ley 2/2012 de Ordenación Urbanística Andaluza a este respecto se sitúa por debajo de lo requerido por el Plan, que lo es de forma adicional en forma de plazas de aparcamientos privadas sobre las mínimas anexas a red viaria públicas.*

*Todo lo anterior, lleva a la innovación recogida en los apartados siguientes, consistente en obligar, en zonas de nuevo crecimiento, a la dotación privada del mínimo de 1 aparcamiento por vivienda adicionalmente a los mínimos aparcamientos públicos exigidos legalmente, si bien lo anterior, de cara a la contemplación del artículo 36 de la Ley 2/2012 de Ordenación Urbanística Andaluza, relativo a la no pérdida de la proporción entre dotaciones y aprovechamientos urbanísticos en zonas donde los planeamientos de desarrollo ya tengan vigencia, se prevé vaya aparejado en cada ámbito con medidas compensatorias que, en la medida que la propia ordenación pormenorizada lo permitiese, incrementasen el número de plazas de aparcamiento públicas o no siguientes: anexas a red viaria, en el interior de parcelas privadas o públicas, calificación de parcelas de equipamiento estacionamiento etc, vía innovación de la figura de planeamiento correspondiente y Proyecto de Urbanización específico.*

*Las intenciones antes descritas se materializan en el presente documento Modificación Puntual nº 17 del PGOU en los artículos innovados 64 y 126 de las Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva (Apartados A.1 y A.3 del documento).” (...)*

La Modificación Puntual Nº 17 se tramitó, por su carácter de determinación pormenorizada, como No Estructural en su momento conforme a las definiciones de la entonces vigente, Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Alteró los contenidos de los



artículos 25, 64 y 126 en el sentido de establecer la dotación de aparcamiento privada exigible por el Plan General, así como confeccionar una alternativa de plantas de aparcamiento en superficie sobre las construcciones que, cumpliendo las condiciones exigidas en dichos artículos 25, 126.1.b.3 y 126.1.c.2, no computase a efectos de edificabilidad y altura en suelos de nuevo crecimiento. Pretende a continuación ampliarse esta posibilidad a suelos incluidos en ámbitos más pequeños, sometidos a unidades de ejecución y reforma interior en suelo urbano.

### 1.2.2 ESTRUCTURACIÓN

La modificación puntual innova, según se señala en cada apartado, los documentos del Plan General de Ordenación Urbana siguientes:

- Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

Las modificaciones puntuales se estructuran, según el carácter de sus contenidos:

OBJETO	
MODIFICACION A	Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

Documentos de la modificación Puntual:

1. Memoria (1 Volumen):

Memoria general (Descriptiva y Justificativa)

2. Anexos (1 Ud.):

- DATOS QUE AVALAN LA NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 17 (Y 31) DEL PGOU DE HUELVA, COMO ACLARACIÓN A LA JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DEL DOCUMENTO, DADA LA ESPECIAL INCIDENCIA DEL MISMO EN LA VIABILIDAD ECONÓMICA DEL FUTURO DESARROLLO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD, ASÍ COMO POR LA INTRODUCCIÓN DE DETERMINADOS ASPECTOS NORMATIVOS COMPLEMENTARIOS

3. Resumen.Ejecutivo

4. Estudio de Sostenibilidad Socioeconómica



## 5. CONTENIDOS

En función de la estructuración anteriormente expuesta, se enumeran los puntos afectados por la modificación.

OBJETO	ACCIONES
MODIFICACION A	Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva. LIBRO PRIMERO DE ORDENANZAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN. TÍTULO I: DE LA EDIFICACIÓN, CONCEPTOS Y DEFINICIONES. TÍTULO II: DE LOS USOS DEL SUELO (Articulado procedente de la Modificación Puntual nº 17 del PGOU, aprobada definitivamente el 26 de noviembre de 2014 y publicada en BOP nº 15 de 23 de enero de 2015.)
	<b>A.0.- Artículo 25.- Edificabilidad.</b>
	<b>A.1.- Artículo 64.- Previsión de Aparcamientos en vivienda.</b>
	<b>A.3.- Artículo 126.- Uso dotacional aparcamientos.</b>

### 1.2.3 CONSIDERACIONES URBANÍSTICAS Y SECTORIALES.

La finalidad de las innovaciones planteadas en concepto se describe en cada uno de los apartados correspondientes. Tras el análisis de las modificaciones incluidas en el presente documento, puede concluirse que se trata de aspectos normativos genéricos de las Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del Plan General, sin que tengan carácter zonificador por sí mismas, sino los planes y proyectos que se deriven de ellas, teniendo, en virtud de las definiciones de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía las Ordenanzas carácter de instrumento complementario:

#### *Artículo 73 Las Ordenanzas Municipales de Edificación y de Urbanización*

- 1. Las Ordenanzas Municipales de Edificación y las de Urbanización tienen por objeto establecer las condiciones de edificación y urbanización siempre que no se altere el aprovechamiento urbanístico asignado en el instrumento de ordenación.*
- 2. Las ordenanzas podrán regular las condiciones de las actividades susceptibles de implantación y autorización por cualquier medio de intervención administrativa en los inmuebles, no pudiendo contradecir las determinaciones de los instrumentos de ordenación.*
- 3. Las ordenanzas atenderán a los criterios de sostenibilidad urbanística y serán conformes con las regulaciones en materia de calidad de las construcciones y accesibilidad universal.*
- 4. Su aprobación corresponderá a los Ayuntamientos, conforme a lo previsto en la legislación de régimen local.*

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental –y sus modificaciones- en su *Artículo 40.4.a Evaluación ambiental de los instrumentos de ordenación urbanística*, establece que las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación urbanística del apartado 2, conforme a la definición que de las mismas se establece en el art. 5 de la Ley 12/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental se someten a evaluación ambiental estratégica simplificada, aportado en el expediente que nos ocupa,



pronunciamiento del órgano ambiental al respecto, por lo que se ha incluido Documento Ambiental Estratégico a la propuesta. Consta del siguiente índice de contenidos:

1. ANTECEDENTES
  2. OBJETO Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO
  3. LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA
  4. ALTERNATIVAS
  5. PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31
  6. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS
  7. CONCLUSIÓN
- Anexo de documentación al Documento Ambiental*

Se concluye igualmente que no está sometida esta innovación a Estudio de Incidencia en la Salud - Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía-, sin perjuicio de la solicitud de declaración de innecesariedad a la Consejería competente en materia sanitaria durante la tramitación del documento.

*Artículo 10 Instrumentos de planeamiento urbanístico sometidos a informe de evaluación de impacto en salud*

*De conformidad con lo previsto en el artículo 3 de este Decreto, se someterán a informe de EIS los instrumentos de planeamiento urbanístico general, así como sus innovaciones y aquellos instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo que afecten a áreas urbanas socialmente desfavorecidas o que tengan especial incidencia para la salud, según los criterios establecidos en los artículos 11 y 12.*

## **2.- MODIFICACIÓN PUNTUAL**



<b>MODIFICACIÓN A</b>	Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva. LIBRO PRIMERO DE ORDENANZAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN TÍTULO I: DE LA EDIFICACIÓN, CONCEPTOS Y DEFINICIONES.
	<b>A.0.- Artículo 25.- Edificabilidad.</b>

### **A.0.1 AMBITO DE LA MODIFICACION.**

Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

### **A.0.2 OBJETO DE LA MODIFICACION.**

Modificar en la normativa los artículos relacionados con la previsión de aparcamientos en vivienda. Se trata de los artículos 64 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas. Se innova en el texto procedente de la Modificación 17 del PGOU, la referencia al apartado a1 del artículo 126.

### **A.0.3 PLANEAMIENTO VIGENTE. ESTADO ACTUAL.**

El artículo 25 de las Ordenanzas Urbanísticas tiene la siguiente redacción, que deviene de la Modificación Puntual nº 17 del PGOU:

#### **Artículo 25.- Edificabilidad**

1.- *Se designa con este nombre la medida de la edificación permitida en una determinada área del suelo. La edificabilidad se establecerá con la relación entre el número total de metros cuadrados edificados y los metros cuadrados de superficie de la parcela sobre la que se asienta la edificación.*

*La superficie de referencia, en caso de contradicción, será la real de la parcela, medida en la forma y por la persona que se designe por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Huelva.*

2.- *En la medición de la edificabilidad se utilizará el criterio establecido para definir la superficie ocupada y la superficie total edificada incluyendo los sótanos y semisótanos, cuando no estén destinados a aparcamientos o instalaciones para el servicio exclusivo del edificio (calefacción, acondicionamiento de aire, maquinaria de ascensores, cuartos de contadores y centros de transformación) y trasteros en las condiciones establecidas en la Normativa del Plan. Cuando la cara inferior del forjado de techo del semisótano se encuentre a una altura de más de 1,00 m. sobre la rasante de la acera, se incluirá cualquiera que sea su uso.*

3.- *No se computarán, a efectos de edificabilidad, los soportales y la parte diáfana de la edificación en contacto con las fachadas exteriores, libres al acceso público y sin cerramiento, así como las construcciones permitidas por encima de la altura. Las terrazas cubiertas y cerradas por tres lados contabilizarán el 100% de su superficie.*

*Se entenderá que una terraza está cerrada por tres lados cuando los paramentos que las limitan tengan una altura superior a un metro.*

4.- *Si justificadas las condiciones geotécnicas y económicas en cuanto a composición de subsuelo, profundidad del firme y estimaciones económicas de la promoción, en el marco de los arts. 64 y 126 de las presentes Ordenanzas, punto "Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU", dentro del Uso residencial, y en los subapartados b.3 y c.2, se admiten plantas de uso garaje situadas sobre rasante cuya superficie no será computable a efectos de edificabilidad si los cerramientos se ejecutan con elementos que fomentan la permeabilidad, e iluminación en al menos un 60% de la superficie de sus propios paramentos de fachada. La altura libre máxima de las nuevas plantas no computables no podrá superar los 2,50 m al objeto de evitar cambios de uso posteriores."*





#### **A.0.4 JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA.**

Se hace precisa una remisión al articulado específico del PGOU sobre edificabilidad (art. 25 Ordenanzas Urbanísticas), en el cual se recoja de forma expresa las condiciones en las que pueden darse plantas sobre rasante de dotación de aparcamientos sin que computen a afectos de edificabilidad, conforme a las nuevas directrices de los artículos 64 y 126 de las Ordenanzas también objeto de esta Modificación Puntual nº 31 del PGOU.

#### **A.0.5 CONDICIONES URBANÍSTICAS MODIFICADAS.**

Se modifica el artículo 25 "Previsión de aparcamientos en vivienda" de las Ordenanzas Urbanísticas en el sentido siguiente (verde):

##### **Artículo 25.- Edificabilidad**

1.- *Se designa con este nombre la medida de la edificación permitida en una determinada área del suelo. La edificabilidad se establecerá con la relación entre el número total de metros cuadrados edificados y los metros cuadrados de superficie de la parcela sobre la que se asienta la edificación.*

*La superficie de referencia, en caso de contradicción, será la real de la parcela, medida en la forma y por la persona que se designe por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Huelva.*

2.- *En la medición de la edificabilidad se utilizará el criterio establecido para definir la superficie ocupada y la superficie total edificada incluyendo los sótanos y semisótanos, cuando no estén destinados a aparcamientos o instalaciones para el servicio exclusivo del edificio (calefacción, acondicionamiento de aire, maquinaria de ascensores, cuartos de contadores y centros de transformación) y trasteros en las condiciones establecidas en la Normativa del Plan. Cuando la cara inferior del forjado de techo del semisótano se encuentre a una altura de más de 1,00 m. sobre la rasante de la acera, se incluirá cualquiera que sea su uso.*

3.- *No se computarán, a efectos de edificabilidad, los soportales y la parte diáfana de la edificación en contacto con las fachadas exteriores, libres al acceso público y sin cerramiento, así como las construcciones permitidas por encima de la altura. Las terrazas cubiertas y cerradas por tres lados contabilizarán el 100% de su superficie.*

*Se entenderá que una terraza está cerrada por tres lados cuando los paramentos que las limitan tengan una altura superior a un metro.*

4.- *Si justificadas las condiciones geotécnicas y económicas en cuanto a composición de subsuelo, profundidad del firme y estimaciones económicas de la promoción, en el marco de los arts. 64 y 126 de las presentes Ordenanzas, punto "Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU", dentro del Uso residencial, y en los subapartados a.1, b.3 y c.2, se admiten plantas de uso garaje situadas sobre rasante cuya superficie no será computable a efectos de edificabilidad si los cerramientos se ejecutan con elementos que fomentan la permeabilidad, e iluminación en al menos un 60% de la superficie de sus propios paramentos de fachada. La altura libre máxima de las nuevas plantas no computables no podrá superar los 2,50 m al objeto de evitar cambios de uso posteriores."*



**MODIFICACIÓN A**

Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

LIBRO PRIMERO DE ORDENANZAS DE LA EDIFICACIÓN,  
USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN

TÍTULO II: DE LOS USOS DEL SUELO

**A.1.- Artículo 64.- Previsión de Aparcamientos en vivienda.**

**A.1.1 AMBITO DE LA MODIFICACION.**

Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

**A.1.2 OBJETO DE LA MODIFICACION.**

Modificar en la normativa los artículos relacionados con la previsión de aparcamientos en vivienda. Se trata del artículo 64 de las Ordenanzas Urbanísticas procedente en su redacción de la Modificación Puntual nº 17 del PGOU.

**A.1.3 PLANEAMIENTO VIGENTE. ESTADO ACTUAL.**

En la Modificación Puntual nº 17 del PGOU de Huelva el artículo 64 de las Ordenanzas Urbanísticas tiene la siguiente redacción:

**Art. 64: “Previsión de Aparcamientos en vivienda”**

1.- *Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU: Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

0.1.- *Uso residencial. Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

**a)** *En zonas consolidadas o en renovación (barrios consolidados e históricos, Áreas de Planeamiento Transitorio, PERIs y Unidades de Ejecución en suelo urbano): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

**b)** *En zonas de nuevo crecimiento con planeamiento aprobado y urbanizadas (sectores sometidos a planes parciales definidos en Revisión de PGOU de 1999 ya urbanizados): 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

**b.1.-** *En promociones de viviendas de protección oficial, subvencionadas o con algún régimen de protección, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de otros usos.*

**b.2.-** *Por razones técnicas de subsuelo y parcelación, así como razones económicas de tipología constructiva, o bien por razones de similitud del precio final de venta de viviendas a protección oficial, admitidas por los servicios técnicos del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Huelva, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de otros usos.*

**b.3.-** *Al objeto de alcanzar la ratio de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no*



*se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

*c) En zonas de nuevo crecimiento no urbanizadas (sectores de suelo urbanizable sometidos a planes parciales definidos tras la Revisión de PGOU de 1999): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*c.1.- Con planeamiento de desarrollo aprobado en los que se exigieron 2 plazas por vivienda. Podrá, vía innovación del Planeamiento de Desarrollo correspondiente y Proyecto de Urbanización Específico, exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos, mediante el establecimiento de cuantas medidas compensatorias puedan acogerse (aparcamientos en batería, cesión espacios para este uso en superficie, calificación de parcelas dotacionales de equipamiento aparcamiento) por la disminución de plazas privadas y que la ordenación permita.*

*c.2.- Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4. En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

*2.- Las reservas de aparcamiento se realizarán dentro del ámbito de la promoción. Cuando no sea posible ubicar estas plazas de aparcamiento en la propia parcela, el Ayuntamiento podrá exigir que se sitúen en la manzana o entorno próximo correspondiente, siendo necesario registrar la afección de dichas plazas, o bien se adoptarán soluciones de carácter global cuyo coste, en su parte proporcional, se repercutirá sobre las promociones o propietarios.*

*3.- En edificios protegidos por el Plan General o por el PERI del Casco Histórico, los servicios técnicos de la Gerencia Municipal de Urbanismo podrán disponer la no obligatoriedad de los apartados anteriores previa valoración de las condiciones técnicas del solar en cuestión.*

*4.- Condiciones que eximen de la obligatoriedad de aparcamiento en suelo urbano o en renovación:*

- a) Solares existentes que no superen la superficie de 170 m<sup>2</sup>.*
- b) Solares cuyo frente de fachada sea  $\leq 10,5$  metros y fondo de parcela menor a 28 metros.*
- c) Solares cuya calle de acceso tenga  $\leq 8$  metros de dimensión entre frentes de fachada.*
- d) Solares en los que por su forma irregular sea imposible una vez estudiados por los servicios técnicos de la GMU la disposición del número mínimo de plazas.*
- e) Cuando el número mínimo de plazas, aunque se pudiesen disponer, estén en una proporción superior a los 42 m<sup>2</sup>c por unidad de aparcamiento.*

*5.- Será competencia del Ayuntamiento de Huelva la autorización de la edificación de garajes que tengan su acceso exclusivo a vías peatonales, de preferencia peatonal o con previsión de peatonalización, que den acceso a soportales o que den a vías que por razón de tráfico así se determine.*

*6.- Se preverá mediante el correspondiente planeamiento de desarrollo como mínimo 1 plaza por cada vivienda o cada 100 m<sup>2</sup> construidos en viario público.*



#### **A.1.4 JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA.**

La justificación de la innovación de este artículo es la misma y derivada de la innovación del artículo 126.-Uso Dotacional Aparcamientos, ya que se trata de una trasposición de los contenidos que consisten en ampliar con un subapartado, 1.a.1 la posibilidad en zonas consolidadas y en renovación de ordenar los volúmenes ampliando su capacidad para albergar aparcamientos en usos residenciales.

#### **A.1.5 CONDICIONES URBANÍSTICAS MODIFICADAS.**

Se modifica el artículo 64 "Previsión de aparcamientos en vivienda" de las Ordenanzas Urbanísticas en el sentido siguiente:

##### **Art. 64: "Previsión de Aparcamientos en vivienda"**

1.- *Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU: Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

0.1.- *Uso residencial. Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

a) *En zonas consolidadas o en renovación (barrios consolidados e históricos, Áreas de Planeamiento Transitorio, PERIs y Unidades de Ejecución en suelo urbano): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

**a.1 Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato, descartándose por los Servicios Técnicos municipales las soluciones inapropiadas que puedan alterar la configuración urbana establecida.**

b) *En zonas de nuevo crecimiento con planeamiento aprobado y urbanizadas (sectores sometidos a planes parciales definidos en Revisión de PGOU de 1999 ya urbanizados): 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

b.1.-*En promociones de viviendas de protección oficial, subvencionadas o con algún régimen de protección, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de otros usos.*

b.2.- *Por razones técnicas de subsuelo y parcelación, así como razones económicas de tipología constructiva, o bien por razones de similitud del precio final de venta de viviendas a protección oficial, admitidas por los servicios técnicos del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Huelva, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de otros usos.*

b.3.- *Al objeto de alcanzar la ratio de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con*



*las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

*c) En zonas de nuevo crecimiento no urbanizadas (sectores de suelo urbanizable sometidos a planes parciales definidos tras la Revisión de PGOU de 1999): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*c.1.- Con planeamiento de desarrollo aprobado en los que se exigieron 2 plazas por vivienda. Podrá, vía innovación del Planeamiento de Desarrollo correspondiente y Proyecto de Urbanización Específico, exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de otros usos, mediante el establecimiento de cuantas medidas compensatorias puedan acogerse (aparcamientos en batería, cesión espacios para este uso en superficie, calificación de parcelas dotacionales de equipamiento aparcamiento) por la disminución de plazas privadas y que la ordenación permita.*

*c.2.- Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

*2.- Las reservas de aparcamiento se realizarán dentro del ámbito de la promoción. Cuando no sea posible ubicar estas plazas de aparcamiento en la propia parcela, el Ayuntamiento podrá exigir que se sitúen en la manzana o entorno próximo correspondiente, siendo necesario registrar la afección de dichas plazas, o bien se adoptarán soluciones de carácter global cuyo coste, en su parte proporcional, se repercutirá sobre las promociones o propietarios.*

*3.- En edificios protegidos por el Plan General o por el PERI del Casco Histórico, los servicios técnicos de la Gerencia Municipal de Urbanismo podrán disponer la no obligatoriedad de los apartados anteriores previa valoración de las condiciones técnicas del solar en cuestión.*

*4.- Condiciones que eximen de la obligatoriedad de aparcamiento en suelo urbano o en renovación:*

*b) Solares existentes que no superen la superficie de 170 m<sup>2</sup>.*

*c) Solares cuyo frente de fachada sea  $\leq 10,5$  metros y fondo de parcela menor a 28 metros.*

*d) Solares cuya calle de acceso tenga  $\leq 8$  metros de dimensión entre frentes de fachada.*

*e) Solares en los que por su forma irregular sea imposible una vez estudiados por los servicios técnicos de la GMU la disposición del número mínimo de plazas.*

*f) Cuando el número mínimo de plazas, aunque se pudiesen disponer, estén en una proporción superior a los 42 m<sup>2</sup>c por unidad de aparcamiento.*

*5.- Será competencia del Ayuntamiento de Huelva la autorización de la edificación de garajes que tengan su acceso exclusivo a vías peatonales, de preferencia peatonal o con previsión de peatonalización, que den acceso a soportales o que den a vías que por razón de tráfico así se determine.*

*6.- Se preverá mediante el correspondiente planeamiento de desarrollo como mínimo 1 plaza por cada vivienda o cada 100 m2 construidos en viario público.*



**MODIFICACIÓN A**

Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

**LIBRO PRIMERO DE ORDENANZAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN**

**TÍTULO II: DE LOS USOS DEL SUELO**

**A.3.- Artículo 126.- Uso Dotacional Aparcamientos.**

**A.3.1 AMBITO DE LA MODIFICACION.**

Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

**A.3.2 OBJETO DE LA MODIFICACION.**

Modificar en la normativa los artículos relacionados con la previsión de aparcamientos privados para uso residencial vivienda dentro de los ámbitos de planeamiento pormenorizado. Se trata del artículo 126 de las Ordenanzas Urbanísticas procedente en su redacción de la Modificación Puntual nº 17 del PGOU.

**A.3.3 PLANEAMIENTO VIGENTE. ESTADO ACTUAL.**

En la Modificación Puntual nº 17 del PGOU de Huelva el artículo 126 de las Ordenanzas Urbanísticas tiene la siguiente redacción:

*Artículo 126 .- Uso Dotacional Aparcamientos.*

*1.- Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU: Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

*0.1.- Uso residencial. Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

*a) En zonas consolidadas o en renovación (barrios consolidados e históricos, Áreas de Planeamiento Transitorio, PERIs y Unidades de Ejecución en suelo urbano): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*b) En zonas de nuevo crecimiento con planeamiento aprobado y urbanizadas (sectores sometidos a planes parciales definidos en Revisión de PGOU de 1999 ya urbanizados): 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*b.1.-En promociones de viviendas de protección oficial, subvencionadas o con algún régimen de protección, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos.*

*b.2.- Por razones técnicas de subsuelo y parcelación, así como razones económicas de tipología constructiva, o bien por razones de similitud del precio final de venta de viviendas a protección oficial, admitidas por los servicios técnicos del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Huelva, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos.*

*b.3.- Al objeto de alcanzar la ratio de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*



*c) En zonas de nuevo crecimiento no urbanizadas (sectores de suelo urbanizable sometidos a planes parciales definidos tras la Revisión de PGOU de 1999): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*c.1.- Con planeamiento de desarrollo aprobado en los que se exigieron 2 plazas por vivienda. Podrá, vía innovación del Planeamiento de Desarrollo correspondiente y Proyecto de Urbanización Específico, exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos, mediante el establecimiento de cuantas medidas compensatorias puedan acogerse (aparcamientos en batería, cesión espacios para este uso en superficie, calificación de parcelas dotacionales de equipamiento aparcamiento) por la disminución de plazas privadas y que la ordenación permita.*

*c.2.- Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

#### **0.2.- Uso Terciario/Comercial.**

*Los edificios con uso terciario/comercial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

- a)** *En zonas consolidadas o en renovación y para superficies construidas menores a 650 m<sup>2</sup>: 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*
- b)** *En zonas de nuevo crecimiento y para superficies construidas menores a 650 m<sup>2</sup>: 2 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*
- c)** *En zonas consolidadas, en renovación o zonas de nuevo crecimiento y para superficies construidas 650 m<sup>2</sup> ≤ S < 1500 m<sup>2</sup>: 1 plaza de aparcamiento por cada 50 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*
- d)** *En zonas consolidadas, en renovación o zonas de nuevo crecimiento y para superficies construidas ≥1500: 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*

*0.3.- Uso industrial. Los edificios con uso industrial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

- a)** *Hasta 200 m<sup>2</sup> construidos, un total de 3 plazas*
- b)** *Más de 200 m<sup>2</sup> construidos, un total de 3 más 1 por cada 100 m<sup>2</sup> de edificación o fracción que supere los 200 m<sup>2</sup>.*

#### **0.4.- Uso dotacional.**

*Los edificios con uso dotacional de nueva planta, reformas o ampliaciones, deberán contar con las plazas mínimas que se establecen por la normativa específica para cada uso concreto; con carácter general se fija en uno por cada 100 m<sup>2</sup> construidos*

##### **1.- Aparcamientos anejos a la red viaria**

**a)** *Los aparcamientos en línea (o cordón) y en batería tendrán las dimensiones de:*

**a1** *En línea de 2,20 x 5,00 m*

**a2** *En batería de 2,20 x 5,00 m*



*2.- Aparcamientos en superficie. Condiciones de diseño*

*a) Los aparcamientos en superficie destinados a vehículos turismos o de transporte privado anterior deberán cumplir las siguientes condiciones:*

*a1 Las plazas de aparcamiento en línea tendrá una dimensión mínima de 2,20 m. x 5,00 m. si no dan a muros o tapias, 2,40 m. x 5,00 m. en caso contrario. El ancho mínimo de paso o acceso será de 3,50 m.*

*a2 Las plazas de aparcamiento en batería (a 90º) tendrán unas dimensiones mínimas de 2,50 m. x 5,00 m. y el ancho mínimo del paso o acceso será de 6,00 m.*

*a3 Las plazas de aparcamiento a 45º tendrán un fondo de 5,10 m. con dimensiones mínimas de 2,50 m. x 5,00 m. y paso mínimo de 3,50 m.*

*a4 Las entradas y salidas del aparcamiento cumplirán las condiciones establecidas a tales efectos para los garajes y que se indican en el apartado siguiente. En caso de ser necesario por accederse al aparcamiento desde vías principales, los aparcamientos preverán en su interior los espacios necesarios de espera para entrada y salida de los vehículos, con el fin de no interferir sobre el tráfico en dichas vías.*

*a5 El resto de condiciones relativas a instalaciones anejas, rampas en su caso, radios de giro, señalización y control, etc. serán las establecidas a tales efectos en el presente artículo.*

*a) Cuando los aparcamientos se destinen total o parcialmente a vehículos de transporte público sus dimensiones mínimas, zonas de paso y resto de condiciones se adecuarán al tipo y uso a que se destinen, de acuerdo con proyecto a redactar por técnico competente.*

*3.- Condiciones de los garajes privados o de residentes.*

*1.- Las plazas de aparcamiento deberán tener una dimensión mínima con carácter genérico para aparcamientos en batería de 2,25 x 4,75 m ó de 2,25 x 4,50 m en zonas en renovación. Los aparcamientos en línea serán de 2,25 x 5,00.*

*No obstante lo anterior, se definen las tipologías siguientes:*

*-Vehículos de dos ruedas: 2,50 x 1,50 m.*

*-Autómóviles medianos y pequeños: 4,50 x 2,25 m*

*-Automóviles grandes: 5,00 x 2,40 m*

*- Vehículos para personas discapacitadas o con movilidad reducida. Sus dimensiones se regulan por las prescripciones al efecto contenidas en las disposiciones legales vigentes a cada momento sobre la materia.*

*En las promociones de uso vivienda se autoriza hasta un 15% de las plazas de aparcamiento para vehículos pequeños y medios, con la expresa identificación de esta circunstancia en cada plaza de aparcamiento, vinculaciones a viviendas y contratos de compra venta, lo cual deberá ser aportado con la solicitud de primera ocupación del inmueble ante el Departamento de Disciplina Urbanística.*

*2.- Las rampas de acceso rectas no podrán superar pendientes del 18% ni del 13% cuando sean curvas y dispondrán dentro de la propia parcela de un espacio de acceso de 4,50 m de fondo por 3,00 de ancho m que permita la detención del vehículo antes de acceder a la vía pública. El ancho libre de las puertas, rampas y zonas de detención será de 3,00 m, y de 4,00 m para garajes con más de 30 vehículos.*

*3.- Los pasos o zonas de acceso cuando den a aparcamientos en batería tendrán un ancho mínimo de 4,50 m para plazas con ancho de 2.25 m., y de 4.00 m para plazas de  $\geq 2.45$  m de ancho; los pasos para aparcamientos en línea serán de 3,50 m.*

*4.- Los radios de giro mínimos serán de 6 m.*

*5.- La altura mínima será de 2,30 mts. En garajes en los que se desarrolle una actividad laboral permanente, se estará a lo dispuesto en el Reglamento de condiciones Mínimas de Seguridad y Salud en los puestos de Trabajo.*





6.- Cuando se empleen montacoches para acceder al garaje desde la vía pública la anchura mínima libre de acceso será idéntica a la de la normativa de puertas de garaje con rampa en cuanto a su ancho, si éste se encuentra colocado en línea de fachada; en caso de retranqueo con respecto a la línea de fachada, el espacio comprendido entre la fachada y el montacargas será como mínimo de 1,20 m de fondo por 3,00 m de ancho, permitiéndose en este caso 2,60 metros libres de acceso para la puesta del citado montacoches (sin contar bastidores). Los montacoches cumplirán las condiciones específicas según normativa obligatoria para el uso de personas.

7.- Los garajes de menos de 500 m<sup>2</sup> de superficie pueden utilizar como acceso el portal del inmueble. Los accesos de estos garajes podrán servir también para dar entrada a locales con usos autorizables, siempre que el ancho del acceso sea como mínimo de 4,20 (3,00 m paso rodado y 1,20 m paso peatonal).

8.- Queda expresamente prohibido el almacenamiento de carburantes y combustibles líquidos fuera de los depósitos de los coches. Se prohíbe también el almacenamiento de toda clase de materiales, incluso dentro de los vehículos.

9.- Se prohíbe realizar dentro de estos locales operaciones que no respondan exclusivamente a las necesarias de acceso y estancia de los vehículos. Se podrán autorizar las instalaciones para lavado y engrase de vehículos siempre que cumplan la Normativa específica de los Pequeños Talleres.

10.- Se deberán cumplir las condiciones establecidas en la CPI correspondiente, Ordenanza Municipal para la corrección de la contaminación acústica y Reglamento de Calidad del Aire y otra normativa vigente en materia de Medio Ambiente.

11.- Es obligatorio en edificios plurifamiliares un mínimo de 5 plazas para la autorización del garaje. En edificios unifamiliares sólo se permitirá el garaje o aparcamiento en superficie interior de parcela para un número inferior a 5 coches en los siguientes supuestos:

- Unifamiliares aisladas.
- Bifamiliares con separaciones a linderos en ambos extremos laterales  $\geq 3,00$  m.
- Barriadas consolidadas en las que ya exista esta tipología.
- Asignaciones de parcela individualizada resultante del planeamiento y su gestión.

12.- Condiciones que eximen de la obligatoriedad de aparcamiento en suelo urbano o en renovación:

- a) Solares existentes que no superen la superficie de 170 m<sup>2</sup>.
- b) Solares cuyo frente de fachada sea  $\leq 10,5$  metros y fondo de parcela menor a 28 metros.
- c) Solares cuya calle de acceso tenga  $\leq 8$  metros de dimensión entre frentes de fachada.
- d) Solares en los que por su forma irregular sea imposible una vez estudiados por los servicios técnicos de la GMU la disposición del número mínimo de plazas.
- e) Cuando el número mínimo de plazas, aunque se pudiesen disponer, estén en una proporción superior a los 42 m<sup>2</sup>c por unidad de aparcamiento.

13.- Será competencia de la Gerencia Municipal de Urbanismo la autorización de la edificación de garajes que tengan su acceso exclusivo a vías peatonales, de preferencia peatonal o con previsión de peatonalización, que den acceso a soportales o que den a vías que por razón de tráfico así se determine.

14.- Se preverá mediante el correspondiente planeamiento de desarrollo como mínimo 1 plaza por cada vivienda o cada 100m<sup>2</sup> construidos en viario público.

4.- Condiciones de los garajes públicos o rotatorios

- a) Los garajes y plazas de aparcamiento públicos o de carácter rotatorio (estacionamiento



*temporal o provisional), cumplirán con las siguientes condiciones además de las normas y reglamentos de carácter general que les sean de aplicación y en especial la NBE-CPI-96, Reglamento de Calidad Ambiental, de Calidad del Aire y REBT.*

*a1 Se señalarán en el pavimento los emplazamientos y pasillo de acceso de los vehículos, señalización que figurará en los planos de los proyectos que se presenten al solicitar la concesión de licencias de construcción, instalación, funcionamiento y apertura. Los accesos, pasillos y pasos generales deberán estar permanentemente libres y convenientemente señalizados.*

*a2 La altura libre de las plantas destinadas a garajes nunca será inferior a 2,30m. En garajes en los que se desarrolle una actividad laboral permanente, se estará a lo dispuesto en el Reglamento de condiciones Mínimas de Seguridad y Salud en los puestos de Trabajo.*

*a3 Las rampas de acceso, cuando sean rectas, no sobrepasarán una pendiente del 16% y cuando sean curvas del 12%, medida en el eje. La anchura mínima será de 3m. con el sobre ancho necesario en las curvas, su radio de curvatura será superior a 6 m. medido también en el eje.*

*a4 Los garajes dispondrán dentro de la propia parcela de un espacio de acceso de 3m. de ancho y 5m. de fondo como mínimo con una pendiente máxima del 2%, en el que no podrá desarrollarse ninguna actividad.*

*a5 Los pasos o zonas de acceso cuando den a aparcamiento en batería serán de 6 m de ancho libre mínimo y de 3,50m. si dan a aparcamientos en línea y con un solo sentido.*

*a6 Los garaje menores de 500 m<sup>2</sup> de superficie tendrán un acceso de 3 m. de ancho libre como mínimo. En los de mayor superficie, el ancho del acceso será de 3,50 metros. En caso de que el acceso de directamente al carril de la vía pública, aquel será como mínimo de 4,50 m.*

*a7 Los garajes con superficie comprendida entre 500 m<sup>2</sup> y 2.500 m<sup>2</sup> podrán tener un solo acceso de vehículos, con independencia de las condiciones de evacuación y señalización prescritas por la Norma Básica NBE-CPI-96.*

*a8 En los garajes cuya superficie esté comprendida entre 2.500 m<sup>2</sup> y 6.000 m<sup>2</sup> la entrada y salida deberán ser independientes o diferenciadas con un ancho mínimo en cada dirección de tres metros. En los de superficie superior a 6.000 m<sup>2</sup> deberán existir accesos a dos calles, con entradas y salidas independientes o diferenciadas desde cada una de ellas. En ambos casos dispondrán como mínimo, de dos accesos independientes para peatones.*

*a9 Cuando a los garajes se acceda desde vías principales, será necesario prever en el interior de la parcela o edificación los espacios necesarios de espera de vehículos con el fin de no interferir el tráfico en dichas vías, o solución alternativa a justificar todo ello mediante el correspondiente estudio realizado por técnico competente.*

*a10 El Plan o Planes Especiales que afecten a zonas incluidas en el Casco Antiguo podrán prohibir la instalación de garajes públicos en zonas restringidas de especial valor o interés y en edificaciones protegidas. En su caso, fijarán los emplazamientos alternativos que puedan cubrir las necesidades al respecto.*

*a11 En los garajes de carácter público que no superen lo 1.500 m<sup>2</sup>, se instalarán dos retretes y dos lavabos. En los de mayor superficie se incrementarán en dos retretes y dos lavabos más por cada 2.000 m<sup>2</sup> de exceso o fracción superior a 500 m<sup>2</sup>. Los servicios se instalarán de forma independiente para hombres y mujeres.*

*a12 En los garajes en los que se prevea la permanencia de personal laboral, se instalarán aseos para los mismos en la proporción establecida para usos industriales.*

*a13 El recinto del garaje deberá estar aislado del resto de la edificación o fincas colindantes por muros y forjados, resistentes al fuego según CPI, y con aislamiento acústico adecuado según las especificaciones de la Ordenanza Municipal para la corrección de la contaminación acústica en la ciudad de Huelva o normativa vigente.*

*a14 La ventilación, natural o forzada, iluminación y resto de condiciones de índole técnica se atenderán al Reglamento de Calidad del Aire o normativa vigente.*

*a15 Los conductos de ventilación estarán construidos con elementos resistentes al*



*fuego, que sobrepasarán en un metro la altura máxima permitida por la Normas de Edificación. Estos patios o chimeneas quedarán libres en toda su altura sin resaltes ni remetidos. Los extractores se instalarán en los puntos altos del local, acoplados a las correspondientes chimeneas de ventilación, que serán independientes de las del resto del inmueble, y lo más distantes posible de las tomas de aire que se situarán próximas al suelo del local, debiendo cumplir la legislación correspondiente sobre instalaciones eléctricas y protección contra el fuego. El mando de los extractores se situará en el exterior del recinto del garaje o en una cabina resistente al fuego y de fácil acceso.*

**5.- Aparcamiento bajo rasante de los espacios públicos.**

*\* Será por iniciativa municipal en cualquier caso, la redacción de Estudio de Detalle, que deberá delimitar el ámbito de la intervención, la ordenación de comunicaciones y accesos, la ordenación del espacio público y las condiciones del uso dotacional aparcamiento previsto.*

*\* Su implantación no disminuirá los espacios destinados a zonas verdes.*

*\* Tienen que permitir, en su caso, la colocación de especies arbóreas.*

*\* Se prohíbe expresamente cualquier uso distinto al de aparcamiento, excepto los que sean necesarios para su funcionamiento.*

*\* En el instrumento de planeamiento definido en esta ordenanza, se determinará el régimen jurídico del subsuelo, de forma que se garantice la viabilidad económica de la operación.*

**A.3.4 JUSTIFICACION DE LA SOLUCION ADOPTADA.**

La Modificación Puntual nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobada definitivamente el 29 de julio de 2003 vino a establecer como de obligado cumplimiento en el término municipal de Huelva, y con carácter adicional a las prescripciones sobre dotación mínima de aparcamientos públicos –anexos a red viaria- establecidas en la entonces Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística Andaluza, un ratio mínimo de aparcamientos privados para los distintos usos y ámbitos de planeamiento de desarrollo sucesivos. Así fueron alterados voluntariamente por el Ayuntamiento de Huelva los artículos 64, 65 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas del PGOU, en los apartados B.14.- *Previsión de aparcamientos en viviendas (art. 64) Condiciones de aparcamientos en viviendas (art. 65) y B.20.- Uso dotacional aparcamientos (art. 126) de la citada Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*

Efectivamente se estableció entonces la obligatoriedad de prever para las zonas de nuevo crecimiento de la ciudad un mínimo de dos plazas de aparcamientos privadas, dentro de las parcelas por cada vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos en parcelas residenciales, adicionalmente a la dotación de 0,5 a 1 plaza de aparcamientos anexos a red viaria exigidos por la LOUA. Esta Modificación Puntual nº 3 se justificó en su momento por la creciente demanda de aparcamientos en relación con el número de unidades residenciales, que había pasado en los últimos años de 1 aparcamiento por vivienda a 2. Se admitió, no obstante, que *“por razones técnicas del subsuelo y parcelación, así como por razones económicas admitidas por los Servicios Técnicos de la GMU, podrá exigirse hasta un mínimo de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos”*. La citada Modificación Puntual se tramitó, por su carácter de determinación pormenorizada sobre la previsión de usos, como No Estructural en su momento.

En los tiempos actuales, transcurridos casi diez años, y habiéndose alterado sustancialmente la normalidad del entonces desarrollo urbanístico, se considera:

- a) Que en muchas zonas de la ciudad, se hace necesario ejecutar dos plantas de aparcamiento bajo rasante, que, teniendo en cuenta las condiciones del subsuelo especial en determinadas zonas de Huelva por la altimetría superficial del Nivel freático, hacen que sumando, los requerimientos técnicos más los económicos, se puedan llegar a



inviabilizar la promociones. Si bien este hecho fue recogido en la propia ordenanza como causa de exención del cumplimiento estricto de la dotación mínima, la interpretación ha sido puntualmente aplicada sobre parcelas concretas, no sobre ámbitos más globales de sectores o unidades de ejecución.

b) Que la exigencia de la anterior Ley de Ordenación Urbanística Andaluza 7/2002 y actual Ley 7/2021 de Impulso a la Sostenibilidad en el Territorio de Andalucía a este respecto se sitúan por debajo de lo requerido por el Plan, que lo es de forma adicional en forma de plazas de aparcamientos privadas sobre las mínimas anexas a red viaria públicas.

Todo lo anterior, lleva a la innovación recogida en los apartados siguientes, consistente en innovar, sobre la obligación de dotación privada del mínimo de 1 aparcamiento por vivienda -- adicionales a los mínimos aparcamientos públicos exigidos legalmente--, si bien lo anterior se prevé vaya aparejado en cada ámbito con medidas compensatorias que, en la medida que la propia ordenación pormenorizada lo permitiese, incrementasen el número de plazas de aparcamiento públicas o no siguientes: anexas a red viaria, en el interior de parcelas privadas o públicas, calificación de parcelas de equipamiento estacionamiento etc, vía innovación de la figura de planeamiento correspondiente y Proyecto de Urbanización específico.

### **A.3.5 CONDICIONES URBANÍSTICAS MODIFICADAS.**

Se modifica el artículo 126 de las Ordenanzas Urbanísticas en el sentido siguiente, añadiendo el apartado 1.a.1 para zonas consolidadas y en renovación de uso residencial:

#### ***Artículo 126 .- Uso Dotacional Aparcamientos.***

*1.- Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU: Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

*0.1.- Uso residencial. Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

*a) En zonas consolidadas o en renovación (barrios consolidados e históricos, Áreas de Planeamiento Transitorio, PERIs y Unidades de Ejecución en suelo urbano): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

***a.1 Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato, descartándose por los Servicios Técnicos municipales las soluciones inapropiadas que puedan alterar la configuración urbana establecida.***



*b) En zonas de nuevo crecimiento con planeamiento aprobado y urbanizadas (sectores sometidos a planes parciales definidos en Revisión de PGOU de 1999 ya urbanizados): 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*b.1.-En promociones de viviendas de protección oficial, subvencionadas o con algún régimen de protección, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos.*

*b.2.- Por razones técnicas de subsuelo y parcelación, así como razones económicas de tipología constructiva, o bien por razones de similitud del precio final de venta de viviendas a protección oficial, admitidas por los servicios técnicos del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Huelva, podrá exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos.*

*b.3.- Al objeto de alcanzar la ratio de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

*c) En zonas de nuevo crecimiento no urbanizadas (sectores de suelo urbanizable sometidos a planes parciales definidos tras la Revisión de PGOU de 1999): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.*

*c.1.- Con planeamiento de desarrollo aprobado en los que se exigieron 2 plazas por vivienda. Podrá, vía innovación del Planeamiento de Desarrollo correspondiente y Proyecto de Urbanización Específico, exigirse hasta un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos, mediante el establecimiento de cuantas medidas compensatorias puedan acogerse (aparcamientos en batería, cesión espacios para este uso en superficie, calificación de parcelas dotacionales de equipamiento aparcamiento) por la disminución de plazas privadas y que la ordenación permita.*

*c.2.- Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato.*

## **0.2.- Uso Terciario/Comercial.**

*Los edificios con uso terciario/comercial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:*

- e) En zonas consolidadas o en renovación y para superficies construidas menores a 650 m<sup>2</sup>c: 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*
- f) En zonas de nuevo crecimiento y para superficies construidas menores a 650 m<sup>2</sup>c: 2 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*
- g) En zonas consolidadas, en renovación o zonas de nuevo*



*crecimiento y para superficies construidas  $650 \text{ m}^2 \leq S < 1500 \text{ m}^2$ : 1 plaza de aparcamiento por cada 50 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*

- h)** *En zonas consolidadas, en renovación o zonas de nuevo crecimiento y para superficies construidas  $\geq 1500$ : 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> construidos, dentro de la parcela.*

**0.3.- Uso industrial.** Los edificios con uso industrial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:

- c)** *Hasta 200 m<sup>2</sup> construidos, un total de 3 plazas*  
**d)** *Más de 200 m<sup>2</sup> construidos, un total de 3 más 1 por cada 100 m<sup>2</sup> de edificación o fracción que supere los 200 m<sup>2</sup>.*

**0.4.- Uso dotacional.**

*Los edificios con uso dotacional de nueva planta, reformas o ampliaciones, deberán contar con las plazas mínimas que se establecen por la normativa específica para cada uso concreto; con carácter general se fija en uno por cada 100 m<sup>2</sup> construidos*

**1.- Aparcamientos anejos a la red viaria**

*a) Los aparcamientos en línea (o cordón) y en batería tendrán las dimensiones de:*

- a1 En línea de 2,20 x 5,00 m*  
*a2 En batería de 2,20 x 5,00 m*

**2.- Aparcamientos en superficie. Condiciones de diseño**

*a) Los aparcamientos en superficie destinados a vehículos turismos o de transporte privado anterior deberán cumplir las siguientes condiciones:*

- a1 Las plazas de aparcamiento en línea tendrá una dimensión mínima de 2,20 m. x 5,00 m. si no dan a muros o tapias, 2,40 m. x 5,00 m. en caso contrario. El ancho mínimo de paso o acceso será de 3,50 m.*  
*a2 Las plazas de aparcamiento en batería (a 90°) tendrán unas dimensiones mínimas de 2,50 m. x 5,00 m. y el ancho mínimo del paso o acceso será de 6,00 m.*  
*a3 Las plazas de aparcamiento a 45° tendrán un fondo de 5,10 m. con dimensiones mínimas de 2,50 m. x 5,00 m. y paso mínimo de 3,50 m.*  
*a4 Las entradas y salidas del aparcamiento cumplirán las condiciones establecidas a tales efectos para los garajes y que se indican en el apartado siguiente. En caso de ser necesario por accederse al aparcamiento desde vías principales, los aparcamientos preverán en su interior los espacios necesarios de espera para entrada y salida de los vehículos, con el fin de no interferir sobre el tráfico en dichas vías.*

*a5 El resto de condiciones relativas a instalaciones anejas, rampas en su caso, radios de giro, señalización y control, etc. serán las establecidas a tales efectos en el presente artículo.*

**b)** *Cuando los aparcamientos se destinen total o parcialmente a vehículos de transporte público sus dimensiones mínimas, zonas de paso y resto de condiciones se adecuarán al tipo y uso a que se destinen, de acuerdo con proyecto a redactar por técnico competente.*

**3.- Condiciones de los garajes privados o de residentes.**

*1.- Las plazas de aparcamiento deberán tener una dimensión mínima con carácter genérico para aparcamientos en batería de 2,25 x 4,75 m ó de 2,25 x 4,50 m en zonas en renovación. Los aparcamientos en línea serán de 2,25 x 5,00.*

*No obstante lo anterior, se definen las tipologías siguientes:*

- Vehículos de dos ruedas: 2,50 x 1,50 m.*
- Automóviles medianos y pequeños: 4,50 x 2,25 m*
- Automóviles grandes: 5,00 x 2,40 m*
- Vehículos para personas discapacitadas o con movilidad reducida. Sus dimensiones se*



*regulan por las prescripciones al efecto contenidas en las disposiciones legales vigentes a cada momento sobre la materia.*

*En las promociones de uso vivienda se autoriza hasta un 15% de las plazas de aparcamiento para vehículos pequeños y medios, con la expresa identificación de esta circunstancia en cada plaza de aparcamiento, vinculaciones a viviendas y contratos de compra venta, lo cual deberá ser aportado con la solicitud de primera ocupación del inmueble ante el Departamento de Disciplina Urbanística.*

*2.- Las rampas de acceso rectas no podrán superar pendientes del 18% ni del 13% cuando sean curvas y dispondrán dentro de la propia parcela de un espacio de acceso de 4,50 m de fondo por 3,00 de ancho m que permita la detención del vehículo antes de acceder a la vía pública. El ancho libre de las puertas, rampas y zonas de detención será de 3,00 m, y de 4,00 m para garajes con más de 30 vehículos.*

*3.- Los pasos o zonas de acceso cuando den a aparcamientos en batería tendrán un ancho mínimo de 4,50 m para plazas con ancho de 2.25 m., y de 4.00 m para plazas de  $\geq 2.45$  m de ancho; los pasos para aparcamientos en línea serán de 3,50 m.*

*4.- Los radios de giro mínimos serán de 6 m.*

*5.- La altura mínima será de 2,30 mts. En garajes en los que se desarrolle una actividad laboral permanente, se estará a lo dispuesto en el Reglamento de condiciones Mínimas de Seguridad y Salud en los puestos de Trabajo.*

*6.- Cuando se empleen montacoches para acceder al garaje desde la vía pública la anchura mínima libre de acceso será idéntica a la de la normativa de puertas de garaje con rampa en cuanto a su ancho, si éste se encuentra colocado en línea de fachada; en caso de retranqueo con respecto a la línea de fachada, el espacio comprendido entre la fachada y el montacargas será como mínimo de 1,20 m de fondo por 3,00 m de ancho, permitiéndose en este caso 2,60 metros libres de acceso para la puesta del citado montacoches (sin contar bastidores). Los montacoches cumplirán las condiciones específicas según normativa obligatoria para el uso de personas.*

*7.- Los garajes de menos de 500 m<sup>2</sup> de superficie pueden utilizar como acceso el portal del inmueble. Los accesos de estos garajes podrán servir también para dar entrada a locales con usos autorizables, siempre que el ancho del acceso sea como mínimo de 4,20 (3,00 m paso rodado y 1,20 m paso peatonal).*

*8.- Queda expresamente prohibido el almacenamiento de carburantes y combustibles líquidos fuera de los depósitos de los coches. Se prohíbe también el almacenamiento de toda clase de materiales, incluso dentro de los vehículos.*

*9.- Se prohíbe realizar dentro de estos locales operaciones que no respondan exclusivamente a las necesarias de acceso y estancia de los vehículos. Se podrán autorizar las instalaciones para lavado y engrase de vehículos siempre que cumplan la Normativa específica de los Pequeños Talleres.*

*10.- Se deberán cumplir las condiciones establecidas en la CPI correspondiente, Ordenanza Municipal para la corrección de la contaminación acústica y Reglamento de Calidad del Aire y otra normativa vigente en materia de Medio Ambiente.*

*11.- Es obligatorio en edificios plurifamiliares un mínimo de 5 plazas para la autorización del garaje. En edificios unifamiliares sólo se permitirá el garaje o aparcamiento en superficie interior de parcela para un número inferior a 5 coches en los siguientes supuestos:*

- Unifamiliares aisladas.*
- Bifamiliares con separaciones a linderos en ambos extremos laterales  $\geq 3,00$  m.*
- Barriadas consolidadas en las que ya exista esta tipología.*
- Asignaciones de parcela individualizada resultante del planeamiento y su gestión.*

*12.- Condiciones que eximen de la obligatoriedad de aparcamiento en suelo urbano o en*



renovación:

- f) Solares existentes que no superen la superficie de 170 m<sup>2</sup>.
- g) Solares cuyo frente de fachada sea  $\leq 10,5$  metros y fondo de parcela menor a 28 metros.
- h) Solares cuya calle de acceso tenga  $\leq 8$  metros de dimensión entre frentes de fachada.
- i) Solares en los que por su forma irregular sea imposible una vez estudiados por los servicios técnicos de la GMU la disposición del número mínimo de plazas.
- j) Cuando el número mínimo de plazas, aunque se pudiesen disponer, estén en una proporción superior a los 42 m<sup>2</sup>c por unidad de aparcamiento.

13.- Será competencia de la Gerencia Municipal de Urbanismo la autorización de la edificación de garajes que tengan su acceso exclusivo a vías peatonales, de preferencia peatonal o con previsión de peatonalización, que den acceso a soportales o que den a vías que por razón de tráfico así se determine.

14.- Se preverá mediante el correspondiente planeamiento de desarrollo como mínimo 1 plaza por cada vivienda o cada 100m<sup>2</sup> construidos en viario público.

#### 4.- Condiciones de los garajes públicos o rotatorios

a) Los garajes y plazas de aparcamiento públicos o de carácter rotatorio (estacionamiento temporal o provisional), cumplirán con las siguientes condiciones además de las normas y reglamentos de carácter general que les sean de aplicación y en especial la NBE-CPI-96, Reglamento de Calidad Ambiental, de Calidad del Aire y REBT.

a1 Se señalarán en el pavimento los emplazamientos y pasillo de acceso de los vehículos, señalización que figurará en los planos de los proyectos que se presenten al solicitar la concesión de licencias de construcción, instalación, funcionamiento y apertura. Los accesos, pasillos y pasos generales deberán estar permanentemente libres y convenientemente señalizados.

a2 La altura libre de las plantas destinadas a garajes nunca será inferior a 2,30m. En garajes en los que se desarrolle una actividad laboral permanente, se estará a lo dispuesto en el Reglamento de condiciones Mínimas de Seguridad y Salud en los puestos de Trabajo.

a3 Las rampas de acceso, cuando sean rectas, no sobrepasarán una pendiente del 16% y cuando sean curvas del 12%, medida en el eje. La anchura mínima será de 3m. con el sobre ancho necesario en las curvas, su radio de curvatura será superior a 6 m. medido también en el eje.

a4 Los garajes dispondrán dentro de la propia parcela de un espacio de acceso de 3m. de ancho y 5m. de fondo como mínimo con una pendiente máxima del 2%, en el que no podrá desarrollarse ninguna actividad.

a5 Los pasos o zonas de acceso cuando den a aparcamiento en batería serán de 6 m de ancho libre mínimo y de 3,50m. si dan a aparcamientos en línea y con un solo sentido.

a6 Los garaje menores de 500 m<sup>2</sup> de superficie tendrán un acceso de 3 m. de ancho libre como mínimo. En los de mayor superficie, el ancho del acceso será de 3,50 metros. En caso de que el acceso de directamente al carril de la vía pública, aquel será como mínimo de 4,50 m.

a7 Los garajes con superficie comprendida entre 500 m<sup>2</sup> y 2.500 m<sup>2</sup> podrán tener un solo acceso de vehículos, con independencia de las condiciones de evacuación y señalización prescritas por la Norma Básica NBE-CPI-96.

a8 En los garajes cuya superficie esté comprendida entre 2.500 m<sup>2</sup> y 6.000 m<sup>2</sup> la entrada y salida deberán ser independientes o diferenciadas con un ancho mínimo en cada dirección de tres metros. En los de superficie superior a 6.000 m<sup>2</sup> deberán existir accesos a dos calles, con entradas y salidas independientes o diferenciadas desde cada una de ellas. En ambos casos dispondrán como mínimo, de dos accesos independientes para peatones.





a9 Cuando a los garajes se acceda desde vías principales, será necesario prever en el interior de la parcela o edificación los espacios necesarios de espera de vehículos con el fin de no interferir el tráfico en dichas vías, o solución alternativa a justificar todo ello mediante el correspondiente estudio realizado por técnico competente.

a10 El Plan o Planes Especiales que afecten a zonas incluidas en el Casco Antiguo podrán prohibir la instalación de garajes públicos en zonas restringidas de especial valor o interés y en edificaciones protegidas. En su caso, fijarán los emplazamientos alternativos que puedan cubrir las necesidades al respecto.

a11 En los garajes de carácter público que no superen lo 1.500 m<sup>2</sup>, se instalarán dos retretes y dos lavabos. En los de mayor superficie se incrementarán en dos retretes y dos lavabos más por cada 2.000 m<sup>2</sup> de exceso o fracción superior a 500 m<sup>2</sup>. Los servicios se instalarán de forma independiente para hombres y mujeres.

a12 En los garajes en los que se prevea la permanencia de personal laboral, se instalarán aseos para los mismos en la proporción establecida para usos industriales.

a13 El recinto del garaje deberá estar aislado del resto de la edificación o fincas colindantes por muros y forjados, resistentes al fuego según CPI, y con aislamiento acústico adecuado según las especificaciones de la Ordenanza Municipal para la corrección de la contaminación acústica en la ciudad de Huelva o normativa vigente.

a14 La ventilación, natural o forzada, iluminación y resto de condiciones de índole técnica se atenderán al Reglamento de Calidad del Aire o normativa vigente.

**a15 Los conductos de ventilación estarán contruidos con elementos resistentes al fuego, que sobrepasarán en un metro la altura máxima permitida por la Normas de Edificación. Estos patios o chimeneas quedarán libres en toda su altura sin resaltes ni remetidos. Los extractores se instalarán en los puntos altos del local, acoplados a las correspondientes chimeneas de ventilación, que serán independientes de las del resto del inmueble, y lo más distantes posible de las tomas de aire que se situarán próximas al suelo del local, debiendo cumplir la legislación correspondiente sobre instalaciones eléctricas y protección contra el fuego. El mando de los extractores se situará en el exterior del recinto del garaje o en una cabina resistente al fuego y de fácil acceso.**

#### 5.- Aparcamiento bajo rasante de los espacios públicos.

\* Será por iniciativa municipal en cualquier caso, la redacción de Estudio de Detalle, que deberá delimitar el ámbito de la intervención, la ordenación de comunicaciones y accesos, la ordenación del espacio público y las condiciones del uso dotacional aparcamiento previsto.

\* Su implantación no disminuirá los espacios destinados a zonas verdes.

\* Tienen que permitir, en su caso, la colocación de especies arbóreas.

\* Se prohíbe expresamente cualquier uso distinto al de aparcamiento, excepto los que sean necesarios para su funcionamiento.

\* En el instrumento de planeamiento definido en esta ordenanza, se determinará el régimen jurídico del subsuelo, de forma que se garantice la viabilidad económica de la operación.



### 3 . ANEXOS

- **DATOS QUE AVALAN LA NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 17 DEL PGOU DE HUELVA, COMO ACLARACIÓN A LA JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DEL DOCUMENTO, DADA LA ESPECIAL INCIDENCIA DEL MISMO EN LA VIABILIDAD ECONÓMICA DEL FUTURO DESARROLLO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD, ASÍ COMO POR LA INTRODUCCIÓN DE DETERMINADOS ASPECTOS NORMATIVOS COMPLEMENTARIOS QUE YA FUERON AVANZADOS COMO PRECISOS EN INFORME TÉCNICO DE CONTESTACIÓN DE ALEGACIONES DE FECHA 3 DE MARZO DE 2014.**

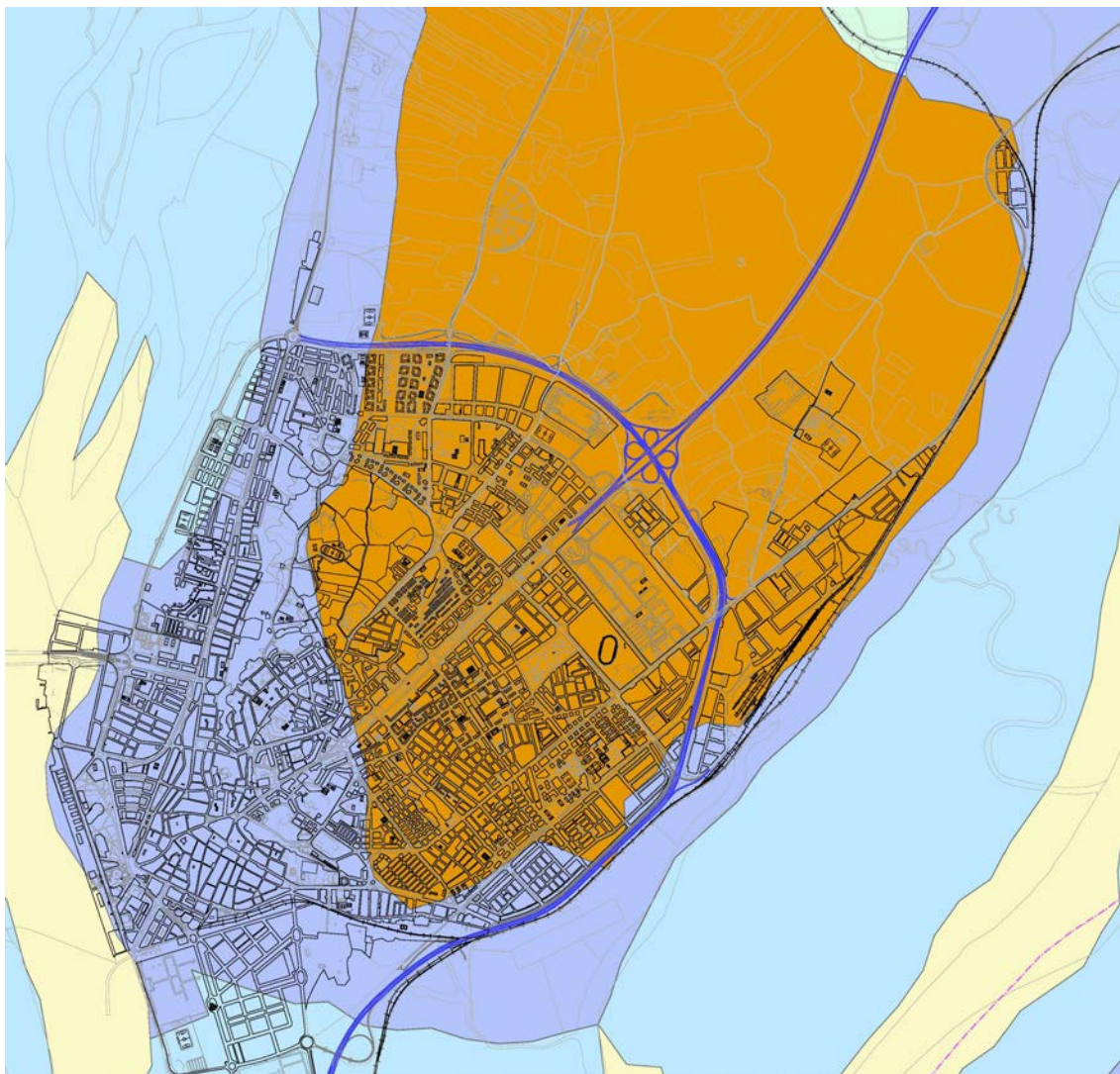
El presente Anexo de Documentación, pretende incidir en la real problemática de la ciudad de Huelva en relación con la particularidad geológica del municipio, la superficialidad del nivel freático en zonas históricas de Marismas y en gran parte de su entorno urbano-urbanizable. Por ello se aporta la documentación siguiente:

- Plano Geológico 1: Fuente de Datos : Instituto Cartográfico de Andalucía.
- Plano Geológico 2: Fuente de Datos: Mapa Geológico de España.
- GARCÍA NAVARRO, E; ALEJANDRO CAMACHO M; MORALES JM.: “Características Geológico-Geotécnicas del Relleno Holoceno de la Ría de Huelva”. Revista de la Sociedad Geológica de España, 22 (3-4):221-230. Año 2009.
- Plano de Clasificación de Suelo (EGOT) del PGOU de Huelva de 1999.



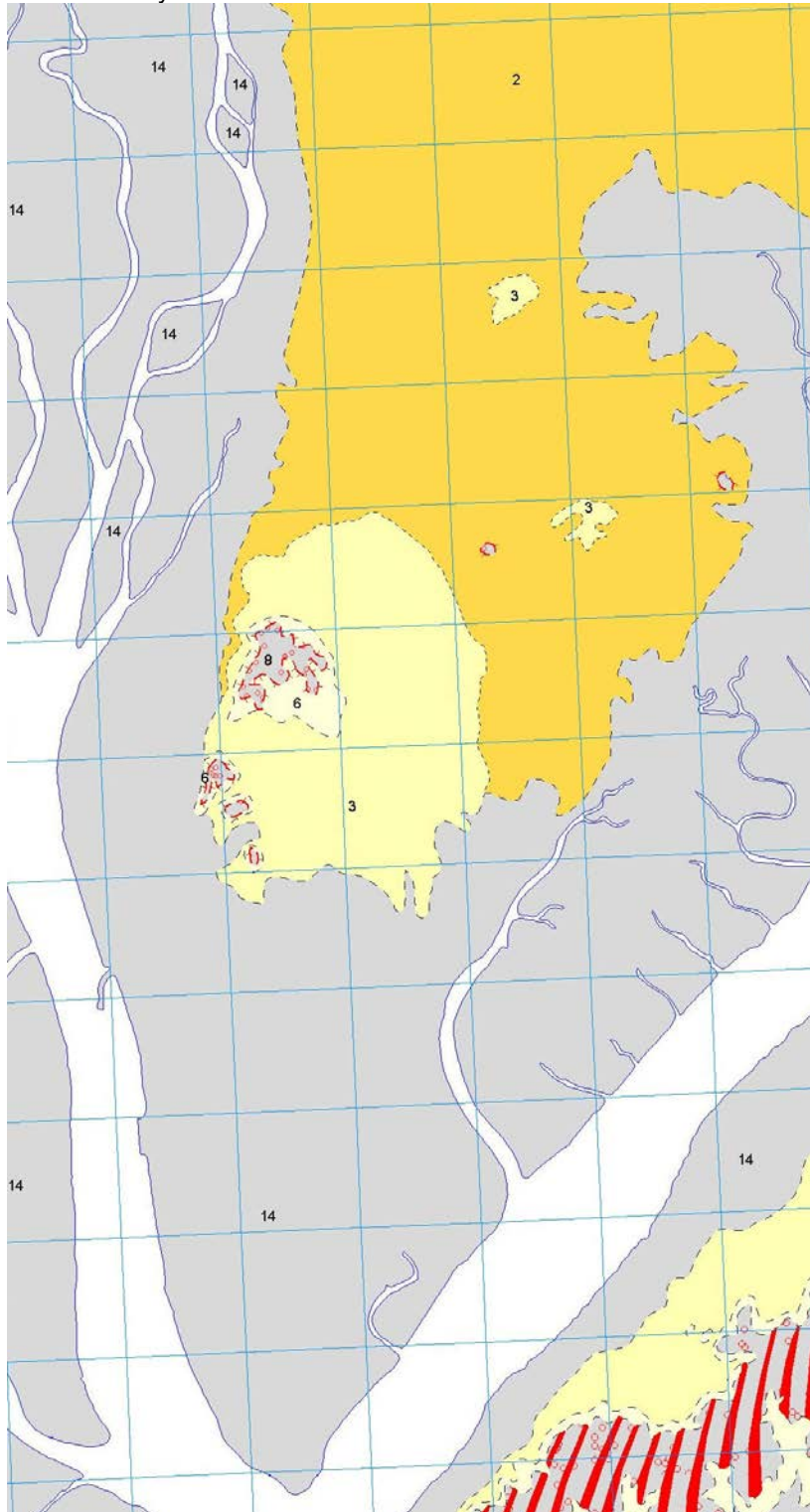
- Plano Geológico 1: Fuente de Datos : Instituto Cartográfico de Andalucía. En él se encuentran los terrenos propios del entorno urbano-urbanizable dentro de los apartados:

- Marismas (color celeste)
- Marismas, Conglomerados, Arenas y Arcillas (azulado)
- Calcarenitas, Margas, Yesos y Calizas (anaranjado)





- Plano Geologico 2: Fuente de Datos: Mapa Geológico de España, zona 14 *Limos y Arenas*, la cual abarca (en gris) mucho todo lo circundante al núcleo histórico primigenio de cabezos y zonas altas de la ciudad:





- Por su parte, del Informe “*Características Geológico-Geotécnicas del Relleno Holoceno de la Ría de Huelva*”(1) que se adjunta de forma complementaria en su extensión completa, se extrae en el primer párrafo de la segunda página:

*“En la ciudad de Huelva, a consecuencia de su emplazamiento geológico, suelen presentarse numerosos problemas geotécnicos, destacando los asociados a la ejecución de la cimentación de infraestructuras. Entre ellos, cabe destacar el hundimiento por subsidencia, en 1982 de la Plaza Monumental de Toros (2) construida en 1982, ejemplos más recientes se han dado en al construcción de la Plaza de Abastos (3) y el Nuevo Estadio Colombino (4), donde se produjeron inyecciones de materiales arenosos hacia las formaciones fangosas superiores y problemas con el pilotaje. Debido al desarrollo urbanístico e industrial de Huelva, se hace muy necesaria la realización de estudios geológicos-geotécnicos para dar respuesta a los problemas que los proyectos de ingeniería presentan al interactuar con el terreno, así como a la predicción y/o mitigación de los riesgos geológicos que éstos pudieran ocasionar en relación con las características geológicas de la zona. Los materiales más problemáticos desde el punto de vista geotécnico que se presentan en la ciudad de Huelva y sus proximidades son los sedimentos estuarinos de los ríos Tinto y Odiel, sobre los que se asienta toda la parte baja de la ciudad (5), así como el Polo de Desarrollo Industrial, con una extensión similar a la de la propia ciudad de Huelva y donde se asientan importantes industrial químicas y básicas. Ambos ríos flanquean dicha ciudad y se unen por el sur en su desembocadura en el océano Atlántico, y sin embargo, estos materiales no han sido nunca caracterizados de una forma general desde un punto de vista geotécnico. En este trabajo se presenta una descripción de las características geológico-geotécnicas de estos materiales, que puede ser de utilidad...”*

A la vista de los planos y datos anteriores queda significada la estratigrafía base de una ciudad que, depende -en cuanto a la colmatación de edificación en la trama urbana de planes parciales ya urbanizados pero sin edificar aún, así como en cuanto a su completación con nuevas tramas pendientes de urbanización pero con planeamiento tramitado-, de la mayor o menor inversión económica que requiera la construcción de los edificios futuros, con todas las obligaciones inherentes.

Estos edificios, si son vinculados a la ejecución de dos o más plantas sótanos bajo su huella por requerimientos de plazas de aparcamientos privadas(6) bajo el nivel freático (-1,00 m de profundidad el nivel freático en zona de Ensanche Sur y Pescaderías, por ejemplo), supondrían un gasto añadido a la ejecución de las viviendas básicas para los promotores a razón de 12000-14000€ de Presupuesto de Ejecución Material por plaza de aparcamiento, debido a necesidades de muros pantalla, pilotaje, bombeo de aguas, tal y como la experiencia en la ciudad en zonas como Pescaderías y Zafra puede corroborar con precios actuales y los propios proyectos de Urbanización y edificatorios constan en los archivos municipales).

1 GARCÍA NAVARRO, E; ALEJANDRO CAMACHO M; MORALES JM.: “Características Geológico-Geotécnicas del Relleno Holoceno de la Ría de Huelva”. Revista de la Sociedad Geológica de España, 22 (3-4):221-230. Año 2009.

2 Sector Ensanche Sur, con planeamiento aprobado y en ejecución la urbanización. (Nota del Anexo para Aprobación Provisional de la MP 17 del PGOU)

3 Barrio reciente de Pescaderías. (Nota del Anexo para Aprobación Provisional de la MP 17 del PGOU)

4 Sector Ensanche Sur, con planeamiento aprobado y en ejecución la urbanización. (Nota del Anexo para Aprobación Provisional de la MP 17 del PGOU)

5 Sectores Ensanche Sur y Marismas del Odiel, con planeamiento aprobado y pendiente de urbanización; Nuevos de Barrios Pescaderías y Zafra; Barrios consolidados del Molino de la Vega. (Nota del Anexo para Aprobación Provisional de la MP 17 del PGOU)

6 Son dotaciones privadas de aparcamientos los ligados a vivienda que pretenden flexibilizarse con la Modificación Puntual nº 17, no prohibirse.



La repercusión de lo anterior en el comprador de una vivienda en un edificio plurifamiliar, tipología en bloque y la obligación inherente a cada comprador de adquirir hasta dos plazas de garaje de forma conjunta a la adquisición de su vivienda habitual, que hoy día en mercado no suele superar los valores de protección oficial aún tratándose de renta libre, supondría incrementar hasta en un 35% el precio final de la compra global, lo cual inviabiliza el inicio de la promoción desde el conocimiento de esta obligatoriedad, dada la situación de crisis económica actual. Esta situación que la Modificación Puntual nº 17 flexibiliza pero no prohíbe –con voluntad de medios técnicos y económicos suficientes cualquier promoción puede seguir optando a número de plazas de aparcamiento ilimitado bajo rasante con garantías suficientes-, se articula atendiendo a zonas geográficas según sus condiciones geotécnicas y económicas particulares, su grado de cumplimiento o desarrollo de urbanización conforme a las previsiones de sectores del PGOU de 1999, y, por supuesto, no resulta de aplicación en otros ámbitos más que los definidos en el propio articulado (art. 64 y 126, apartados de estándares mínimos de aparcamientos obligados para Uso Residencial, b3 y c2), excluidas expresamente zonas sensibles e históricas de la ciudad en estas definiciones.

#### Documentación Complementaria:

- GARCÍA NAVARRO, E; ALEJANDRO CAMACHO M; MORALES JM.: “Características Geológico-Geotécnicas del Relleno Holoceno de la Ría de Huelva”. Revista de la Sociedad Geológica de España, 22 (3-4):221-230. Año 2009.
- Plano Geológico 1: Fuente de Datos : Instituto Cartográfico de Andalucía.
- Plano Geológico 2: Fuente de Datos: Mapa Geológico de España.
- Plano de Clasificación de Suelo (EGOT) del PGOU de Huelva de 1999, Hoja Única.

(documento firmado y fechado electrónicamente)

Miriam Dabrio Soldán, arquitecto  
PLANEAMIENTO Y GESTIÓN



## CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICO-GEOTÉCNICAS DEL RELLENO HOLOCENO DE LA RÍA DE HUELVA

Encarnación García Navarro<sup>1</sup>, Manuel Alejandro Camacho<sup>1</sup> y Juan Antonio Morales<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Departamento Geodinámica y Paleontología. Facultad de Ciencias Experimentales. Universidad de Huelva. Avda. Fuerzas Armadas s/n. 21007 Huelva. [navarro@uhu.es](mailto:navarro@uhu.es), [manuel.camacho@dgeo.uhu.es](mailto:manuel.camacho@dgeo.uhu.es)

<sup>2</sup> Departamento Geología. Facultad de Ciencias Experimentales. Universidad de Huelva. Avda. Fuerzas Armadas s/n. 21007 Huelva. [morales@uhu.es](mailto:morales@uhu.es)

**Resumen:** En este trabajo se estudian las características geológico-geotécnicas de los sedimentos holocenos que forman el sistema estuarino de la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel en las proximidades de la ciudad de Huelva. Estos materiales holocenos se caracterizan por tener una baja cohesión y resistencia. Aunque en general, la secuencia está constituida por sedimentos finos mal clasificados del tipo CL y/o ML-OL, de plasticidad media y consistencia baja a muy baja, a veces, se detectan intercalaciones de sedimentos más groseros y menor porcentaje de finos del tipo SP-SM y/o GP, de plasticidad media-baja y mayor consistencia. Desde un punto de vista de la actividad de las arcillas se observa que en estos sedimentos el potencial de expansión es, en general bajo, siendo mayor a medida que aumenta el porcentaje de finos. En los resultados de los ensayos de consolidación se detecta que el 85% de los sedimentos son de alta a muy alta compresibilidad ( $CC > 0.15$ ), obteniéndose una correlación de  $CS = 0.2696CC - 0.0133$ .

**Palabras clave:** Ría de Huelva, Relleno Holoceno, Granulometría, Plasticidad, Propiedades elementales, Compresibilidad, Resistencia.

**Abstract:** This work explores the geologic-geotechnics characteristics of holocene sediments that infill the estuarine system at the mouth of Tinto and Odiel rivers, in the vicinity of the town of Huelva. These holocene materials are characterized by low cohesion and strength. Although in general, this system is constituted by fine very poor sorted sediments, with medium plasticity and low to very low consistency (CL and/or ML-OL types), sometimes are detected interbedded coarser sediments with lower percentages of muds with lower to middle plasticity and higher consistency (SP-SM and/or GP types). From a point of view of clay minerals activity, it can be observed that the potential of expansion is higher when the percentage of mud increases, but in general the potential for soil expansion is low. The results of consolidation tests of these sediments, show that 85 % of soils have high to very high compressibility ( $CC > 0.15$ ), obtaining a correlation of  $CS = 0.2696CC - 0.0133$ . These holocene materials are characterized by low both cohesion and resistance.

**Key words:** Huelva Estuary, Holocene infilling, Index properties, Compressibility, Strength.

García Navarro, E., Alejandro Camacho, M. y Morales, J.M. (2009): Características geológico-geotécnicas del relleno holoceno de la Ría de Huelva. *Revista de la Sociedad Geológica de España*, 22 (3-4): 221-230

Edita: *Sociedad Geológica de España*  
ISSN: 0214-2708



En la ciudad de Huelva, a consecuencia de su emplazamiento geológico, suelen presentarse numerosos problemas geotécnicos, destacando los asociados a la ejecución de la cimentación de infraestructuras. Entre ellos, cabe destacar el hundimiento por subsidencia, en 1982 de la Plaza Monumental de Toros construida en 1968, ejemplos más recientes se han dado en la construcción de la Plaza de Abastos y el Nuevo Estadio Colombino, donde se produjeron inyecciones de materiales arenosos hacia las formaciones fangosas superiores y problemas con el pilotaje. Debido al desarrollo urbanístico e industrial de Huelva, se hace muy necesaria la realización de estudios geológicos-geotécnicos para dar respuesta a los problemas que los proyectos de ingeniería presentan al interactuar con el terreno, así como a la predicción y/o mitigación de los riesgos geológicos que éstos pudieran ocasionar en relación con las características geológicas de la zona. Los materiales más problemáticos desde el punto de vista geotécnico que se presentan en la ciudad de Huelva y sus proximidades son los sedimentos estuarinos de los ríos Tinto y Odiel, sobre los que se asienta toda la parte baja de la ciudad así como el Polo de Desarrollo Industrial, con una extensión similar a la de la propia ciudad de Huelva y donde se asientan importantes industrias químicas y básicas. Ambos ríos flanquean dicha ciudad y se unen por el sur en su desembocadura en el océano Atlántico, y sin embargo, estos materiales no han sido nunca caracterizados de una forma general desde un punto de vista geotécnico. En este trabajo se presenta una descripción de las características geológico-geotécnicas de estos materiales, que puede ser de utilidad como referencia a los trabajos de geología aplicada que pretendan una aproximación a la problemática de edificación sobre terrenos no consolidados.

### Marco Geológico

Desde un punto de vista geológico, en el entorno del área de estudio han sido diferenciadas principalmente cinco unidades sedimentarias neógenas (miocenas y pliocenas) y pleistocenas (Fig. 1). De muro a techo pueden reconocerse tres unidades litológicas neógenas que son (Fig. 2 a): Formación Arcillas de Gibraleón (Mioceno superior), Formación Arenas de Huelva (Plioceno) y Formación Arenas de Bonares (Pleistoceno) (Civis *et al.*, 1987; Mayoral y Pendón, 1986). Por encima de ésta última se dispone a través de una discordancia erosiva una formación conglomerática denominada originalmente Alto Nivel Aluvial (Pendón y Rodríguez Vidal, 1987) y actualmente Unidad Continental Conquero (Bosch *et al.*, 2006). Todas estas unidades han sido caracterizadas desde el punto de vista geotécnico por Bosch *et al.* (2006) y no

presentan grandes problemas de índole geotécnica de cara a la construcción sobre los mismos. Sobre los materiales descritos se establece una segunda discordancia erosiva que corresponde con la génesis del relieve pre-holoceno y sobre esta discordancia se depositaron los sedimentos holocenos que constituyen el sistema estuarino de la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, conocido como Ría de Huelva (Fig. 1), físicamente estos sedimentos se asientan sobre los materiales mio-pliocenos de las formaciones Arcillas de Gibraleón y Arenas de Huelva que actúan como sustrato de los depósitos estuarinos.

### El relleno Holoceno del estuario

Los sedimentos estuarinos comenzaron a depositarse con el inicio de la transgresión Flandriense (Holoceno), que implicó la inundación de los principales valles fluviales formados durante la última fase glacial del Pleistoceno. Durante este proceso se produjeron tasas de sedimentación elevadas, que superaron incluso los 6 mm/año (Morales, *et al.*, 2003). Con posterioridad, desde hace aproximadamente unos 6.500 años hasta la actualidad, coincidiendo con la estabilización del nivel de mar en esta época, se produjo una disminución de la tasa de sedimentación (Zazo, *et al.*, 1994, Rodríguez Ramirez, 1996). Los materiales que componen estos sedimentos son suelos finos (fangos arcillosos, fangos arenosos y arenas fangosas), encontrándose también intercalaciones de niveles de arenas y gravas.

El relleno holoceno de la Ría de Huelva está constituido por diferentes cuerpos sedimentarios, que desde el punto de vista geológico podríamos agrupar en cuatro unidades (Fig. 2 b): Unidad Conglomerática Basal (UCB), Unidad Fangosa Inferior (UFI), Unidad Arenosa Intermedia (UA) y Unidad Fangosa Superior (UFS). Cada una de estas unidades está constituida por numerosas intercalaciones de diferente litología, correspondiendo su nombre a aquella que resulta dominante en el cuerpo sedimentario.

#### *Unidad Conglomerática Basal (UCB)*

Consiste la sucesión de dos cuerpos groseros de composición similar pero diferente consistencia. El cuerpo inferior es un tramo compacto de conglomerados rojizos con base erosiva (Fig. 2 b), constituido por clastos de cuarzo y cuarcita de más de 5 cm de diámetro englobados en una matriz de arenas gruesas a muy gruesas y con una submatriz de lutitas rojas. Se trata de un cuerpo muy similar en granulometría, composición, organización interna y propiedades geotécnicas a la Unidad Continental Conquero, aunque su deposición debe haber sido muy posterior y se encuentra a una cota de unos 50 metros inferior a ésta. A techo de estos conglomerados y separado por una nueva discordancia erosiva, se dispone un segundo cuerpo



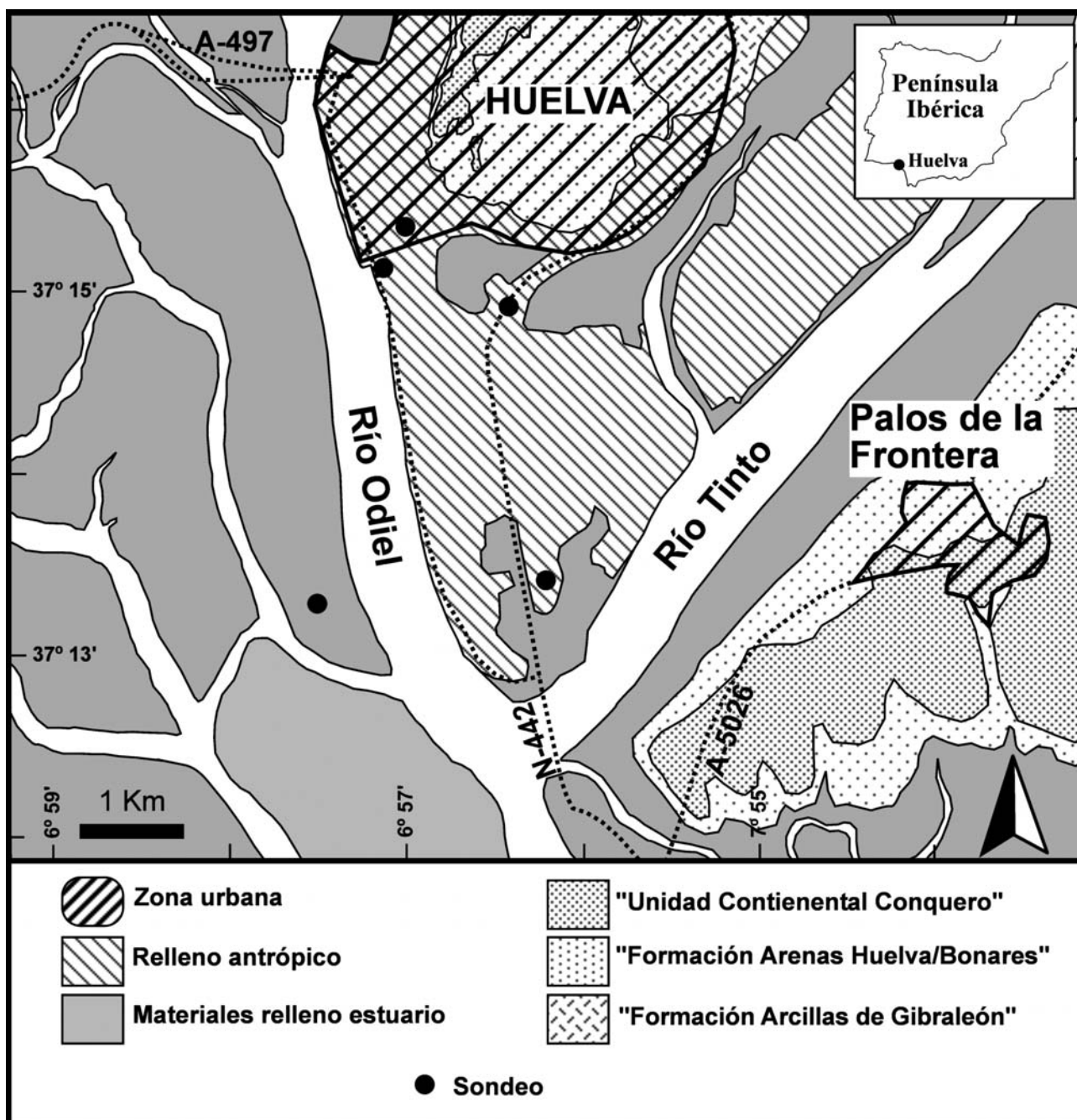


Figura 1.- Mapa geológico del área de estudio y localización de los sondeos realizados.

constituido por secuencias granodecipientes de gravas y gravas arenosas (Fig. 2 b). Las gravas pueden estar formadas únicamente por clastos isométricos lavados o presentar importantes porcentajes de arenas amarillentas, encontrándose en este caso mal clasificadas. Predominan los cantos cuarcíticos, subangulosos a subredondeados, de escala centimétrica, aunque a veces pueden estar mezclados con conchas marinas del género *Glycymeris*. Cuando aparece matriz es de carácter limoso de color marrón.

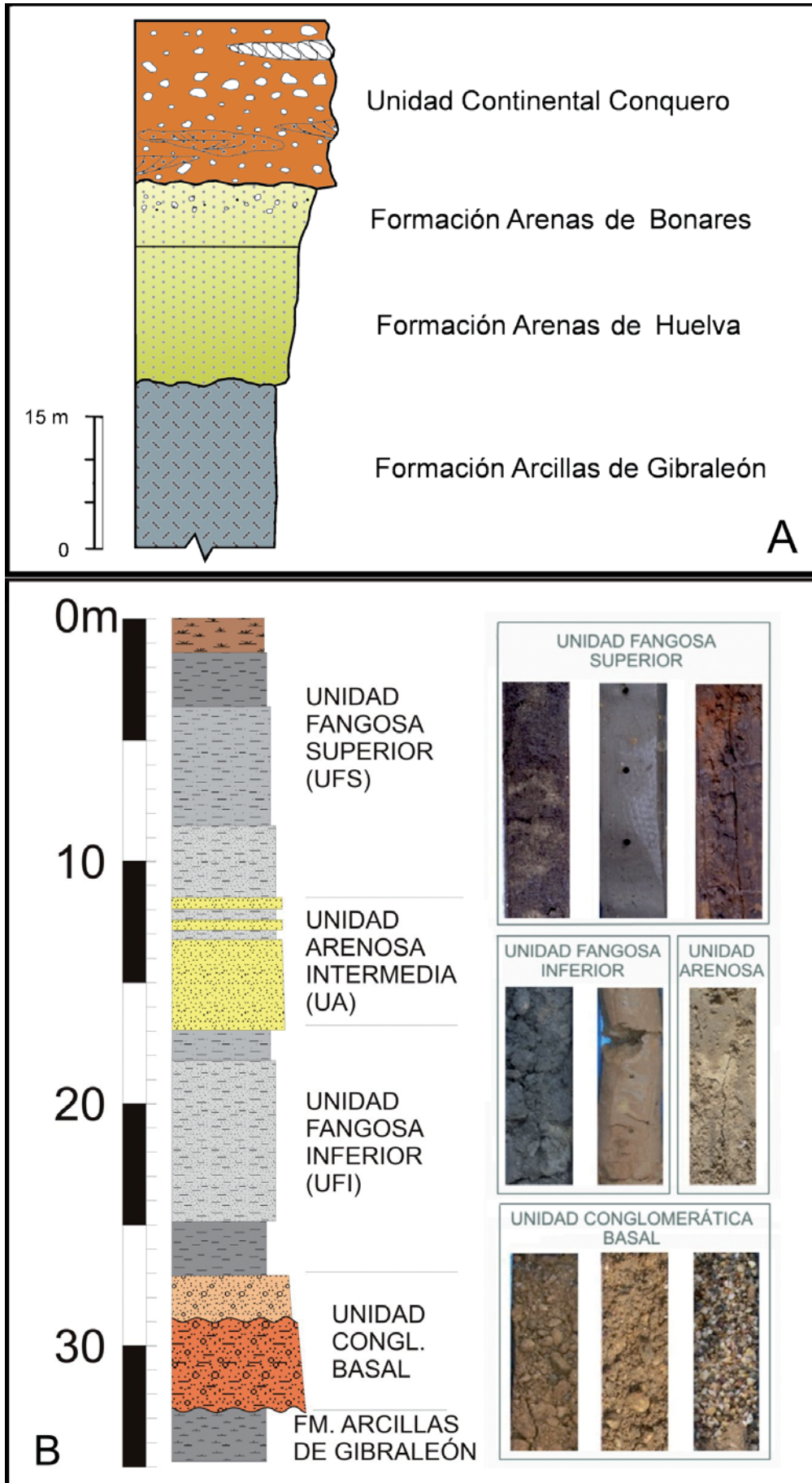
El tramo inferior se interpreta como los últimos materiales fluviales depositados en el fondo de canal durante el nivel del mar bajo y proceden claramente del desmantelamiento de la Unidad Continental Conquero.

El segundo cuerpo puede interpretarse como los primeros depósitos fluviales con retrabajo mareal, originado durante la primera invasión marina del estuario durante la transgresión holocena (Borrego *et al.*, 1999).

#### *Unidad Fangosa Inferior (UFI)*

Forma un cuerpo de entre 10 y 13 m de espesor de materiales de naturaleza lútfica. Está constituido por numerosos niveles decimétricos donde alternan los de composición fangosa (limos arcillosos), los fangos arenosos y las arenas fangosas (Fig. 2 b), que suelen presentarse masivos, aunque en ocasiones se ha observado laminación paralela y/o una intensa bioturbación debida a la actividad de anélidos,





**Figura 2.-** a) Columna estratigráfica tipo del entorno de la zona urbana de Huelva. b) Secuencia del relleno Holoceno de la ría de Huelva y ejemplo de las facies características.

moluscos y crustáceos. En todos los casos se presenta un alto contenido en materia orgánica, lo que les confiere sus característicos colores: negro, gris muy oscuro o verde-grisáceo. Desde el punto de vista granulométrico esta unidad presenta dos tramos. En el tramo inferior dominan los niveles fangosos y fangoarenosos, mientras que los niveles de arena fangosa son muy escasos. El tramo superior se vuelve más arenoso, y en este caso son escasos los niveles de fango; el tramo culmina con niveles de arenas finas y medias con un contenido variable de matriz fangosa y color gris oscuro o gris claro. A lo largo de toda la unidad son frecuentes las intercalaciones decimétricas de gravas bioclásticas, con un contenido variable en clastos cuarcíticos, cantos blandos y fragmentos de conchas estuarinas dispersas.

Este mismo cuerpo fue definido en trabajos anteriores (Borrego *et al.*, 1999) interpretándose como el resultado de los primeros depósitos submareales transgresivos (cuerpos de acreción estuarina) con abundantes eventos de energía extrema representados por los niveles bioclásticos, habiendo datado su base en  $8720 \pm 260$  años B.P.

#### Unidad Arenosa Intermedia (UA)

Constituye un cuerpo de espesor variable de arenas que puede alcanzar hasta los 10 metros. Desde el punto de vista litológico puede describirse como arenas limpias, sueltas, de tamaño arenas medias bien clasificadas, de color beige claro (Fig. 2 b). Progresivamente son reemplazadas hacia techo por niveles de arenas finas, igualmente limpias, aunque con algunas intercalaciones decimétricas de arenas fangosas y fangos arenosos. En este tramo superior, el color beige de las arenas finas puede estar sustituido por un color gris claro, ya que desde los niveles superiores pueden lixiviar flujos sapropélicos. La correlación entre los diferentes sondeos ha permitido observar que la morfología de este cuerpo es canaliforme, acuñándose hacia Este y Oeste, donde desaparece, aunque el recorrido de este paleocanal no coincide con el actual trazado del canal estuarino del Odiel. En el parte de incidencias de los sondistas es frecuente encontrar alusiones a problemas de inyecciones de material arenoso en el varillaje del sondeo cuando se llega al techo de esta unidad, incluso algunos de los sondeos estudiados tuvieron que ser

interrumpidos al atravesar la misma y repetirse varias veces hasta conseguir obtener un testigo adecuadamente. Debido a esta causa, en estos materiales no se ha descrito estructura interna, ya que el material suele recuperarse en un estado totalmente licuado.

El tramo más profundo se ha interpretado como los primeros cuerpos estuarinos arenosos instalados durante la estabilización del nivel del mar hace 6000 años con una mayor influencia del oleaje y la marea al encontrarse el sistema más abierto (Borrego *et al.*, 1999).

#### Unidad Fangosa Superior (UFS)

Está formada por una secuencia regresiva de materiales finos, que comienza con niveles decimétricos de arenas finas con matriz limoarcillosa y color gris oscuro (Fig. 2 b). En los niveles inferiores el contenido fangoso puede llegar a ser mayoritario y también se intercalan algunos clastos aislados de cuarcita de tamaño centimétrico, cantos blandos y fragmentos de conchas dispersos. Hacia el techo de la unidad el tamaño de grano se hace más fino continuando la secuencia con niveles de limos arcillosos grises a negros y culminando con fangos rojizos bioturbados por raíces. A lo largo de la zona de estudio, este cuerpo presenta espesores variables, alcanzando más de 10 metros en las zonas más internas y estando ausente el tramo bioturbado por raíces en las zonas más próximas a los actuales canales mareales. Se presentan también abundantes niveles decimétricos de gravas conchíferas. La estructura interna suele ser masiva, acompañada de una intensa bioturbación por galerías de anélidos, bivalvos y crustáceos, salvo en el metro superior de la secuencia, donde aparece una laminación paralela muy marcada.

Se interpreta como la secuencia regresiva correspondiente al relleno del estuario una vez producida la estabilización marina, pasando de sedimentos submareales (fangos arenosos) a sedimentos intermareales (fangos) y finalmente marismas (fangos bioturbados por raíces).

Sobre el relleno estuarino se disponen capas constituidas distintos materiales de origen antrópico vertidos en las partes topográficamente más bajas de

UNIDADES	UFS				UA (fangos / fangos arenosos)				UFI			
	MEDIA	MAX	MIN	DESV.	MEDIA	MAX	MIN	DESV.	MEDIA	MAX	MIN	DESV.
% finos	85,41	99,90	60,90	15,26	89,75	97,00	76,80	11,24	91,09	99,33	70,51	8,96
WL	36,80	45,59	25,20	7,47	30,36	37,10	22,44	5,33	37,44	51,38	16,07	9,84
WP	24,28	32,87	17,50	4,62	19,46	22,44	16,80	2,22	21,10	29,10	0,00	6,85
IP	12,53	19,70	7,75	4,12	10,92	15,60	3,63	4,63	15,26	28,10	0,00	7,64
U.S.C.S	ML-OL / CL				ML-OL / CL				ML-OL / CL			
W %	37,40	48,47	25,50	7,69	28,35	40,10	20,46	7,59	31,13	51,70	9,50	11,20
G	2,62	2,72	2,53	0,07	2,66	2,73	2,56	0,08	2,64	2,75	2,53	0,07
$\gamma_d$	1,30	1,59	1,08	0,19	1,46	1,64	1,29	0,15	1,46	1,98	1,17	0,20
$\gamma$	1,83	2,03	1,68	0,13	1,93	1,97	1,83	0,07	1,89	2,02	1,75	0,07
$e_0$	1,03	1,33	0,71	0,22	1,01	1,21	0,67	0,20	0,98	1,35	0,32	0,26
IF	1,04	2,70	-0,64	1,08	0,87	1,19	0,41	0,33	0,89	1,96	0,05	0,60

**Tabla I.-** Estadística descriptiva de las propiedades geológico-geotécnicas de los materiales fangosos de las tres unidades distinguidas en la secuencia de relleno Holoceno de la Ría de Huelva. Las unidades WL, WP y IP se expresan en %.  $\gamma_d$  y  $\gamma$  en  $\text{gr/cm}^3$ .



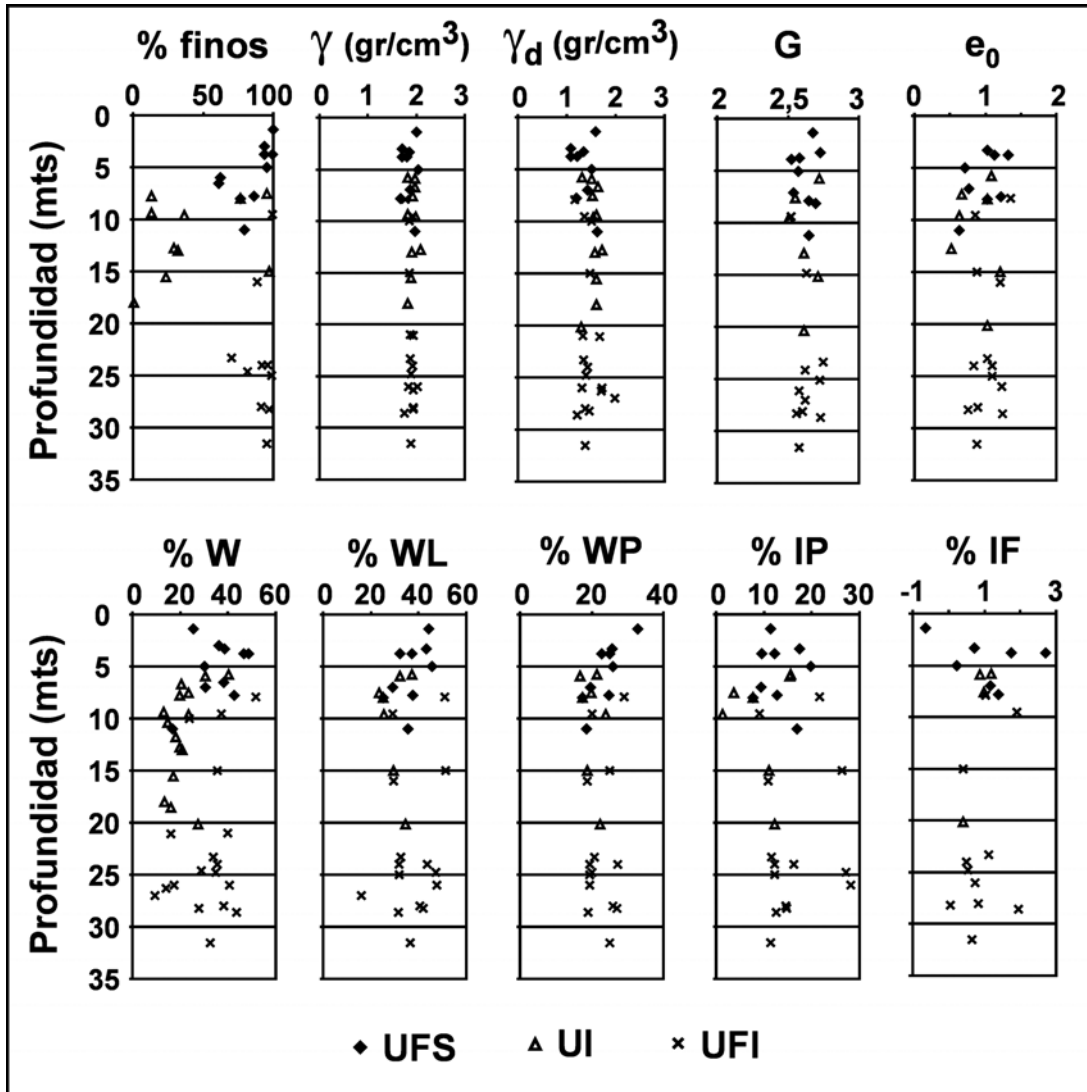


Figura 3.- Variación en Profundidad de las propiedades de los sedimentos estudiados.

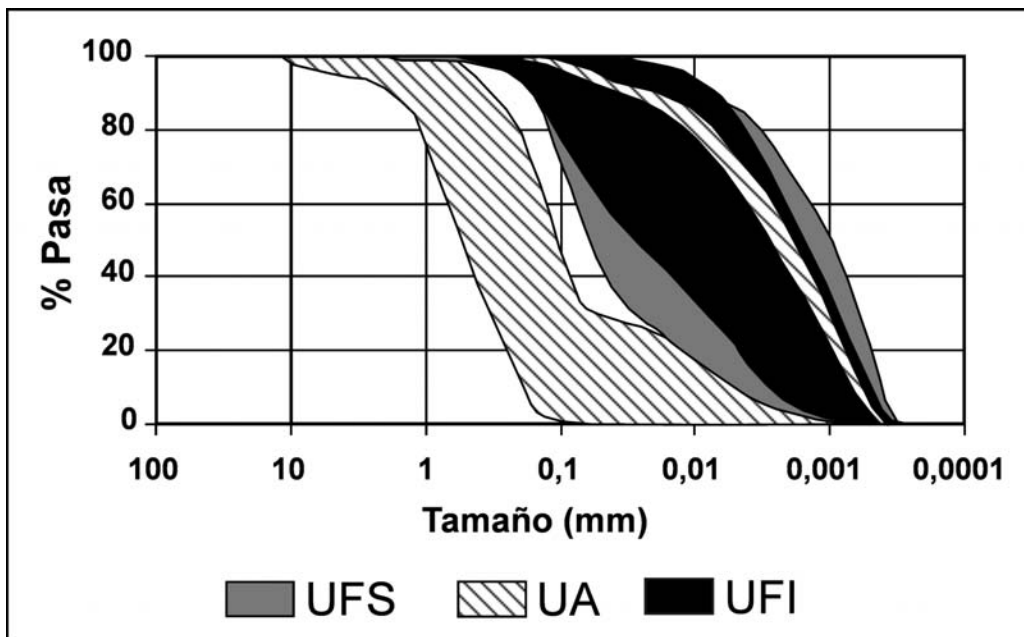


Figura 4.- Granulometría de las muestras estudiadas.

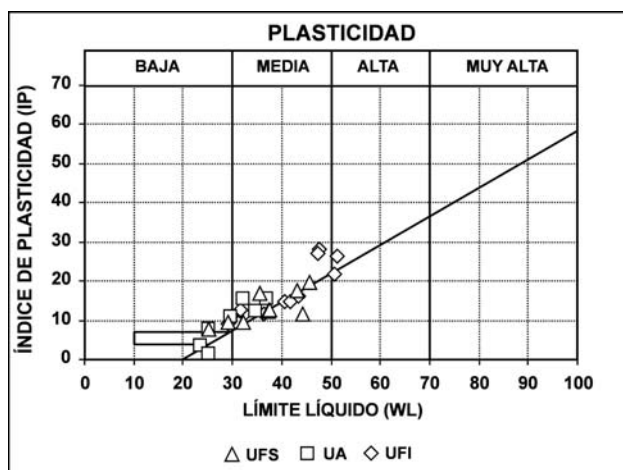


Figura 5.- Distribución de las muestras en la carta de plasticidad de Casagrande.

la ciudad y su entorno industrial, que cubren, tanto a las formaciones neógenas como a los sedimentos holocenos (Fig. 1).

### Metodología

La descripción litológica de las unidades que precede al presente capítulo se ha hecho en base el estudio de 30 sondeos distribuidos a lo largo de los márgenes de la Ría de Huelva, cedidos por la Autoridad Portuaria de Huelva.

Para el estudio de las propiedades geotécnicas se han tomado un total de 52 muestras a lo largo de 5 sondeos que alcanzan profundidades entre 34 y 40 m. El sustrato del relleno holoceno se reconoce a profundidades de entre 20 y 30 metros y formado por materiales de las terrazas pleistocenas y/o de la Formación Arcillas de Gibrleón. La caracterización de los parámetros geotécnicos de las muestras se ha realizado en el Laboratorio General del Departamento de Geodinámica y Paleontología de la Universidad de Huelva.

Para el cálculo de los parámetros de identificación y estado de los suelos se han seguido los criterios de Jiménez Salas *et al.* (1975) y González de Vallejo *et al.* (2005), así como la metodología establecida en las normas UNE (AENOR, 1999): 103-300: 1993 «Determinación de la humedad de un suelo mediante secado en estufa», 103-301: «Determinación de la densidad de un suelo» 103-302: 1994 «Determinación de la densidad relativa de las partículas de un suelo», 103-101: 1995 «Análisis granulométrico de suelos por tamizado», 103-103: 1994 «Determinación de límite líquido de un suelo por el método del aparato de Casagrande» y 103-104: 1993 «Determinación del límite plástico de un suelo». Para el análisis granulométrico de partículas menores de 0,075 mm se ha utilizado un analizador de partículas por difracción láser (modelo comercial Marvel Mastersizer 2000), capaz de analizar tamaños de hasta 0,02 micras. Los

sedimentos han sido clasificados por el sistema USCS (Unified Soil Classification System).

Para los Ensayos de Consolidación se ha utilizado un edómetro convencional usando la norma UNE (AENOR, 1999): 103-405: 1994 «Ensayo de consolidación unidimensional de un suelo en edómetro», mientras que para los ensayos de resistencia se ha utilizado una caja de corte directo según la norma UNE (AENOR, 1999): 1998 «Determinación de los parámetros resistentes al esfuerzo cortante de una muestra de suelo en la caja de corte directo».

### Parámetros de identificación y de estado

Los resultados de los principales parámetros de los suelos analizados (% finos, Límite Líquido WL, Límite Plástico WP, Índice de Plasticidad IP, Humedad W, Densidad de las Partículas Sólidas del suelo G, Densidad seca  $\gamma_d$ , Densidad húmeda  $\gamma$ , Índice de poros  $e_0$  e Índice Fluidez IF) se presentan en las tablas I y II. La variación en profundidad de estos parámetros para las diferentes unidades sedimentarias se presenta en la figura 3.

#### Granulometría y clasificación del suelo

Los suelos que componen el relleno de la Ría de Huelva presentan en general un alto contenido en finos con la excepción de algunas intercalaciones arenosas (Tablas I y II, y Fig. 4).

Desde el punto de vista granulométrico no existen grandes diferencias entre la UFI y la UFS, variando el porcentaje de finos entre un 61 y 99 %. Ambas unidades según la clasificación USCS son suelos de tipo CL y/o ML-OL.

Sin embargo la UA, menos homogénea que las anteriores, consta de dos tipos de suelos muy diferentes: Uno de características muy similares a los de las unidades anteriores y con un porcentaje de finos entre 77-97% del tipo CL y/o CL-ML. Y otro (Tabla II), más arenoso y formando intercalaciones en el anterior, muestra un porcentaje de finos medio del 18%, grado de uniformidad muy variable ( $C_u = 3,40 - 74,85$ ), correspondiendo a suelos del tipo SP-SM y/o GP.

Algunas de estas intercalaciones arenosas presentes es la UA, podrían ser susceptibles a la licuefacción, al presentar las siguientes propiedades (González de Vallejo *et al.*, 2005): tienen un percentil cincuenta de la granulometría  $D_{50} \approx 0,60$  (entre 0,05 y 1 mm),  $C_u$  inferior a 15 y contenido en finos inferior al 10%. Esta característica es de especial relevancia al estar estos suelos situados en una zona sísmicamente activa en la que es frecuente la existencia de terremotos con magnitudes mayores de 5 (Camacho, *et al.*, 1997; Alonso Chaves *et al.*, 2007). Este hecho combinado con la alta aceleración ( $\sim 0,10$ ) y bajas frecuencias sísmicas que presentan estos suelos, podría aumentar las posibilidades del riesgo de licuefacción.



UNIDADES	UA (arenas / gravas)			
	MEDIA	MAX	MIN	DESV.
% finos	18,45	31,74	0,59	11,74
C <sub>u</sub>	24,90	74,85	3,40	26,91
C <sub>c</sub>	3,93	8,91	0,80	3,18
U.S.C.S	SP-SM / SW / GP			
W %	17,02	20,80	13,20	2,85

**Tabla II.-** Estadística descriptiva de los materiales arenosos y gravas de la Unidad Arenosa Intermedia (UA).

### Plasticidad y Consistencia

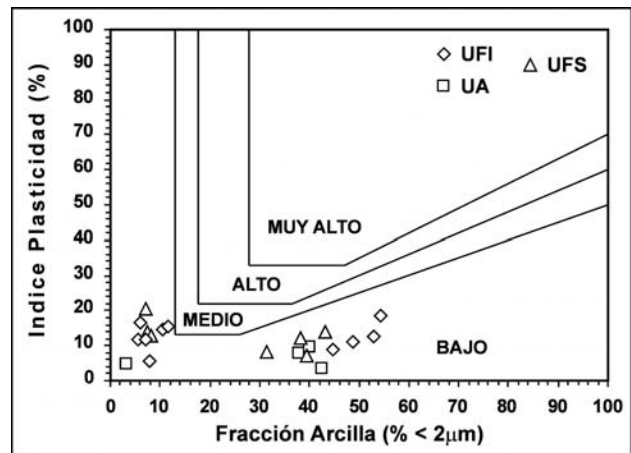
A partir de la representación de los datos de las muestras analizadas en el Gráfico de Plasticidad de Casagrande (Fig. 5) puede observarse aquí los suelos son en general, de plasticidad media-baja, excepto algunos de los materiales de la UFI que pueden alcanzar plasticidades altas por encima del 50% de WL. Si observamos la figura 3, podemos detectar que no existe ninguna tendencia en profundidad de los valores del WL ni del WP, a la excepción de la UFS donde se aprecia una tendencia a la disminución de ambos parámetros en profundidad, presentando esta misma tendencia el  $e_0$ .

Aunque en la mayoría de los suelos la Humedad natural está por encima de su WP, obteniéndose IF mayores que cero, existen algunas muestras superficiales, muy consistentes y con IF negativos, probablemente debido a desecación (Fig. 3).

Para evaluar el potencial de expansión de las arcillas se calculó el Índice de Actividad en los suelos de las distintas unidades diferenciadas, siguiendo a Skempton (1953). A partir de estos datos se observó que las arcillas de la UFI y la UFS son generalmente activas con valores de  $A > 1,25$  mientras que la tendencia de las arcillas de la UA es ser inactivas con valores de  $A < 0,75$  (Fig. 6). En general siguiendo la clasificación de Van Der Merwe (1964), puede decirse que el potencial de expansión de estos suelos es bajo. Aunque la mayoría de los suelos no muestran ningún hinchamiento, se han detectado en alguna muestra un pequeño hinchamiento al realizar los ensayos edométricos pero nunca se han alcanzado valores de Presiones de hinchamientos mayores de 0,20 Kp/cm<sup>2</sup>.

### Compresibilidad

Se han realizado 19 ensayos de consolidación en los sedimentos holocenos obteniéndose los valores de los Índices de Compresión (CC) de las curvas de compresión noval, así como de los Índices de Entumecimiento (CS) de las curvas de descarga. Siguiendo los criterios de clasificación de los suelos en función de la compresibilidad según Bell (2000), el 85% de las muestras estudiadas corresponden a suelos de alta a muy alta compresibilidad ( $CC > 0,15$ ). Se ha calculado la correlación entre CC y CS (Fig. 7)



**Figura 6.-** Actividad y potencial de expansión basada en Skempton (1953).

obteniéndose  $CS = 0,2696CC - 0,0133$  para los sedimentos fangosos de la Ría de Huelva.

Correlacionando el CC con el WL (Fig. 7), se ha obtenido una relación típica de suelos normalmente consolidados según Terzaghi and Peck (1967), siendo  $CC = 0,0092 (LL-10)$ .

### Resistencia

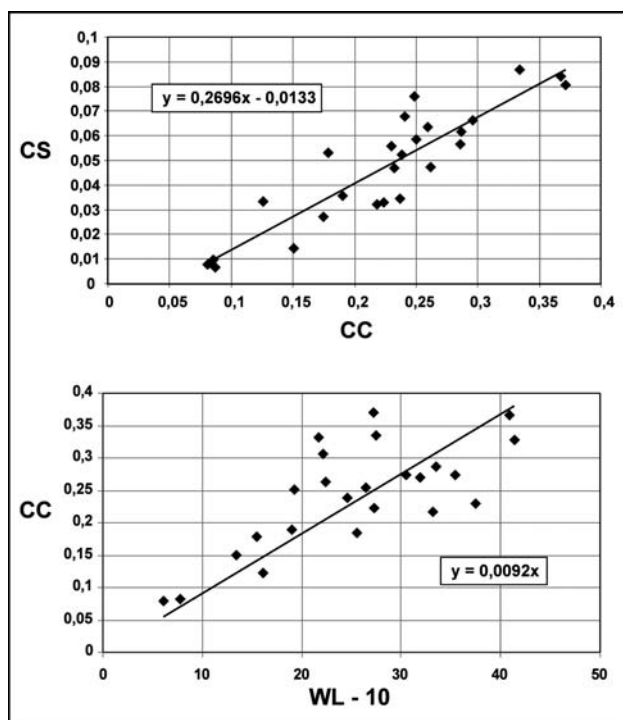
Los ensayos Consolidados-Drenados, realizados en los fangos negros aportan valores de cohesión bajos en torno a 0,05 Kp/cm<sup>2</sup> y ángulos de fricción en torno a 20°. Los fangos arenosos presentan una cohesión algo mayor 0,12 Kp/cm<sup>2</sup> y fricciones en torno a 30°.

### Conclusiones

Dentro de los suelos que componen el sistema estuarino de la Ría de Huelva, desde un punto de vista geomecánico y desde un punto de vista litoestratigráfico, se pueden diferenciar principalmente tres unidades que de muro a techo son UFI, UA, UFS.

La UFI y la UFS desde el punto de vista granulométrico son unidades muy parecidas, ambas presentan un alto porcentaje en finos (61-99%) y clasificadas según USCS como suelos de tipo CL y/o ML-OL. Teniendo en cuenta la plasticidad, aunque en general son suelos de baja a media plasticidad, algunas muestras de la UFI pueden llegar a plasticidades altas por encima del 50% de WL.

La UA está formada por dos tipos de materiales muy diferentes, por un lado y de forma minoritaria suelos muy parecidos a las unidades adyacentes de con alto porcentaje en finos y clasificados de tipo CL y/o ML-OL y por otro, la mayor parte de la Unidad corresponde a suelos con un porcentaje de finos medio en torno al 18% y clasificados como SP-SM y/o GP. Estos últimos pueden presentar riesgos de licuefacción como se deduce de sus propiedades geotécnicas y del comportamiento observado durante



**Figura 7.-** Correlación entre el índice de compresión (CC) y el índice de entumecimiento (CS) de los sedimentos del estuario de la Ría de Huelva.

la extracción de los sondeos, lo que debe ser tenido en cuenta por estar situados en una zona sísmicamente activa.

Según Skempton (1953) las arcillas de la UFI y la UFS suelen ser en general activas con valores de  $A > 1,25$ , mientras que las de la UI con valores de  $A < 0,75$  suelen ser inactivas.

En general, todos los materiales holocenos de la Ría de Huelva presentan, según la clasificación de Bell (2000), compresibilidades altas a muy altas ( $CC > 0,15$ ), con relaciones entre el CC y el CS definidas por la relación lineal:  $CS = 0,2696 \cdot CC - 0,0133$  y entre el CC y WL por:  $CC = 0,0092 (WL - 10)$ , típicas de suelos normalmente consolidados.

Desde el punto de vista de la resistencia los materiales holocenos se caracterizan por tener una baja cohesión y ángulos de fricción entre  $20^\circ$ - $30^\circ$ .

### Agradecimientos

Este trabajo ha sido financiado parcialmente por el Grupo de Investigación de la Junta de Andalucía RNM 316: Tectónica y Paleontología.

Los sondeos para los estudios litológicos fueron amablemente cedidos por la Autoridad Portuaria de Huelva. Los sondeos para la obtención de muestras para su caracterización geotécnica fueron cedidos por las empresas ASTM y GEOCISA, agradeciendo especialmente la atención de J. Sánchez, J. López e I. Portero.

Los comentarios y críticas realizados por J. Delgado y J. Blanco durante la revisión del artículo contribuyeron a la mejora del mismo.

### Referencias


- AENOR (1999): *Geotecnia. Ensayos de campo y laboratorio*. AENOR, N.A. 71.970, 385 p.
- Alonso-Chaves F.M., García-Navarro E., Mantero E.M., Camacho M.A., Fernández C. y Morales J.A. (2007): Sismotectónica en relación con la zona de Fractura Azores-Gibraltar: Análisis del terremoto de 12 de febrero de 2007, SO del Banco de Goringe. *Geogaceta*, 43: 39-42
- Bell, F.G. (2000): *Engineering Properties of soils and rocks*. Blackwell Science Ltd., 484 p.
- Borrego, J., Ruiz, F., Gonzalez-Regalado, M.L., Pendón, J.G y Morales, J.A. (1999): The Holocene transgression into the estuarine central basin of the Odiel River mouth (Cadiz gulf, SW, Spain): lithology and faunal assemblages. *Quaternary Science Reviews*, 18: 769-788.
- Bochs-Montoro A., Camacho M.A., García-Navarro E. y Alonso-Chavez F.M. (2006): Características geotécnicas de Los suelos de la ciudad de Huelva: parámetros de identificación y ensayos de consolidación. *Geogaceta*, 39: 79-82
- Camacho, M.A. y Alonso-Chaves, F.M. (1997): Sismicidad en el límite de placas entre Eurasia y Africa al Sw de Iberia, desde 1984 a 1994. *Geogaceta*, 21: 51-54.
- Civis, J., Sierro, F.J., González-Delgado, J.A., Flores, J.A., Andrés, I., Porta, J. y Valle, M.F. (1987): El Neógeno marino de la Provincia de Huelva: Antecedentes y definición de las unidades litoestratigráficas, Paleontología del Neógeno de Huelva (W Cuenca del Guadalquivir). Universidad Salamanca, Departamento de Estratigrafía, Salamanca, 9-21.
- González de Vallejo, L., Ferrer, M., Ortuño, L. y Oteo, C. (2005): *Ingeniería Geológica*. Prentice Hall - Pearson Educacion. Italia. 717 pp.
- Jiménez Salas, J.A. y Justo Alpañes, J.L. (1975): *Geotécnica y Cimientos I. Propiedades de los Suelos y de las Rocas*. Editorial Rueda, Madrid. 466 p.
- Mayoral, E. y Pendón, J.G. (1986): Icnofacies y Sedimentación en Zona Costera. Plioceno Superior (?), Litoral de Huelva. *Acta Geológica Hispánica*, 21-22: 507-513
- Morales, J.A., San Miguel, E.G., Borrego, J. (2003): Tasas de sedimentación reciente en la Ría de Huelva. *Geogaceta*, 33: 15-18
- Pendón, J.G. y Rodríguez Vidal, J. (1987): Características sedimentológicas del Alto Nivel Aluvial Cuaternario en el litoral de Huelva. En: *XI Congr. Nac. Sed.*, Acta Geol. Hisp.: 107-112
- Rodríguez-Ramírez, A. (1996): *Geomorfología continental y submarina del golfo de Cádiz (Guadiana-Guadalquivir) durante el Cuaternario reciente*. Tesis Doctoral, Depto. Geología, Univ. Huelva, 370 p.
- Skempton, A.W., (1953): The colloidal activity of clay. En: *Proceedings of the Third International Conference on Soil Mechanics and Foundation Engineering*, London, I: 57-61.
- Terzaghi, K. y Peck, R.B. (1967): *Soil mechanics in engineering practice*. 2nd ed. John Wiley and Sons, Inc., New York. 729 p.
- Van Der Merwe, D.H. (1964): The prediction of heave from the plasticity index and percentage clay fraction of soils. *The Civil Engineer in South Africa, Institute of Civil Engineers, S. Africa*, 6: 103-116.
- Zazo, C.; Goy, J.L., Somoza, L., Dabrio, C.J., Belluomini, G., Improta, S., Lario, J., Bardají, T. y Silva, P.G. (1994):

Holocene sequence of relative sea level highstand–lowstand in relation to the climatic trends in the Atlantic–Mediterranean linkage coast: forecast for future coastal changes and hazards. *Journal of Coastal Research*, 10 (4): 933-945.

*Manuscrito recibido el 28 de enero de 2010*  
*Aceptado el manuscrito revisado el 12 de abril de 2010*





 <b>Ayuntamiento de Huelva</b> Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica	<b>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA</b> <b>ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</b>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	Mayo 2022
RESUMEN EJECUTIVO Y ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD SOCIOECONÓMICA	PÁGINA 1 DE 6	

#### 4.- RESUMEN EJECUTIVO

Se redacta el presente Resumen Ejecutivo de la Modificación Puntual nº 2 del Plan Parcial de Ordenación Ensanche Sur de Huelva, a considerar como uno de los documentos mínimos en que debe formalizarse todo instrumento de planeamiento, debiendo contener los objetivos y finalidades del instrumento del que forma parte y de las determinaciones del Plan, de manera que sea comprensible para la ciudadanía y facilite su participación en los procedimientos de elaboración, tramitación y aprobación de los mismos.

Este Resumen Ejecutivo se estructura en los apartados siguientes:

- A.- Objeto de la Modificación Puntual nº 31 del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva
- B.- Cumplimiento de las determinaciones de planeamiento urbanístico general y legislación sectorial.
- C.- Innovación. Articulado y planimetría específicos.

#### **A.- Objeto de la Modificación Puntual nº 31 del General de Ordenación Urbana de Huelva.**

La motivación del presente documento es exactamente la misma que procuró la Modificación Puntual nº 17 del PGOU, y pretende ahondar en las determinaciones que en suelo urbano pueden ser practicadas en virtud de la necesidad de plazas de aparcamiento. Reiteramos las motivaciones expuestas en su día:

##### 1.1.1 "MOTIVACIONES

- a) **Sobre el cambio de circunstancias económicas que llevan a la reflexión sobre el coste económico añadido al valor en venta de vivienda en relación con el ratio mínimo de plazas de aparcamiento privadas adheridas a las mismas.**

*La Modificación Puntual nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobada definitivamente el 29 de julio de 2003 vino a establecer como de obligado cumplimiento en el término municipal de Huelva, y con carácter adicional a las prescripciones sobre dotación mínima de aparcamientos públicos –anexos a red viaria- establecidas en la entonces Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística Andaluza, un ratio mínimo de aparcamientos privados para los distintos usos y ámbitos de planeamiento de desarrollo sucesivos. Así fueron alterados voluntariamente por el Ayuntamiento de Huelva los artículos 64, 65 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas del PGOU, en los apartados B.14.- Previsión de aparcamientos en viviendas (art. 64) Condiciones de aparcamientos en viviendas (art. 65) y B.20.- Uso dotacional aparcamientos (art. 126) de la citada Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*

*Efectivamente se estableció entonces la obligatoriedad de prever para las zonas de nuevo crecimiento de la ciudad un mínimo de dos plazas de aparcamientos privadas, dentro de las parcelas por cada vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos en parcelas residenciales, adicionalmente a la dotación de 0,5 a 1 plaza de aparcamientos anexos a red viaria exigidos por la LOUA. Esta Modificación Puntual nº 3 se justificó en su momento por la creciente demanda de aparcamientos en relación con el número de unidades residenciales, que había pasado en los últimos años de 1 aparcamiento por vivienda a 2. Se admitió, no obstante, que "por razones técnicas del subsuelo y parcelación, así como por razones económicas admitidas por los Servicios Técnicos de la GMU, podrá exigirse hasta un mínimo de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos". La*



*citada Modificación Puntual se tramitó, por su carácter de determinación pormenorizada sobre la previsión de usos, como No Estructural en su momento.*

*En los tiempos actuales, transcurridos casi diez años, y habiéndose alterado sustancialmente la normalidad del entonces desarrollo urbanístico, se considera:*

a) *Han variado los motivos que llevaron a aumentar la dotación de plazas de garaje identificándolas obligatoriamente como privadas tal y como se previó en la Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*

b) *Ha decrecido sustancialmente la demanda para la compra de viviendas, lo cual dificulta aún más la absorción de promociones con dos plazas de garaje por vivienda ligadas ineludiblemente, máxime cuando el coste de ejecución de las citadas plazas se repercute en el precio de venta total al usuario.*


c) *Que en muchas zonas de la ciudad, para alcanzar la ratio de 2 plazas por vivienda se hace necesario ejecutar dos plantas de aparcamiento bajo rasante, que, teniendo en cuenta las condiciones del subsuelo especial en determinadas zonas de Huelva por la altimetría superficial del Nivel freático, hacen que sumando, los requerimientos técnicos más los económicos, se puedan llegar a inviabilizar la promociones. Si bien este hecho fue recogido en la propia ordenanza como causa de exención del cumplimiento estricto de la dotación mínima, la interpretación ha sido puntualmente aplicada sobre parcelas concretas, no sobre ámbitos más globales de sectores o unidades de ejecución.*

d) *Que la exigencia de la Ley 2/2012 de Ordenación Urbanística Andaluza a este respecto se sitúa por debajo de lo requerido por el Plan, que lo es de forma adicional en forma de plazas de aparcamientos privadas sobre las mínimas anexas a red viaria públicas.*

*Todo lo anterior, lleva a la innovación recogida en los apartados siguientes, consistente en obligar, en zonas de nuevo crecimiento, a la dotación privada del mínimo de 1 aparcamiento por vivienda adicionalmente a los mínimos aparcamientos públicos exigidos legalmente, si bien lo anterior, de cara a la contemplación del artículo 36 de la Ley 2/2012 de Ordenación Urbanística Andaluza, relativo a la no pérdida de la proporción entre dotaciones y aprovechamientos urbanísticos en zonas donde los planeamientos de desarrollo ya tengan vigencia, se prevé vaya aparejado en cada ámbito con medidas compensatorias que, en la medida que la propia ordenación pormenorizada lo permitiese, incrementasen el número de plazas de aparcamiento públicas o no siguientes: anexas a red viaria, en el interior de parcelas privadas o públicas, calificación de parcelas de equipamiento estacionamiento etc, vía innovación de la figura de planeamiento correspondiente y Proyecto de Urbanización específico.*

*Las intenciones antes descritas se materializan en el presente documento Modificación Puntual nº 17 del PGOU en los artículos innovados 64 y 126 de las Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva (Apartados A.1 y A.3 del documento).” (...)*

La Modificación Puntual Nº 17 se tramitó, por su carácter de determinación pormenorizada, como No Estructural en su momento conforme a las definiciones de la entonces vigente, Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Alteró los contenidos de los artículos 25, 64 y 126 en el sentido de establecer la dotación de aparcamiento privada exigible por el Plan General, así como confeccionar una alternativa de plantas de aparcamiento en superficie sobre las construcciones que, cumpliendo las condiciones exigidas en dichos artículos 25, 126.1.b.3 y 126.1.c.2, no computase a efectos de edificabilidad y altura en suelos de nuevo crecimiento. Pretende a continuación ampliarse esta posibilidad a suelos incluidos en ámbitos más pequeños, sometidos a unidades de ejecución y reforma interior en suelo urbano.

 <p><b>Ayuntamiento de Huelva</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<b>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA</b> <b>ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA</b> <b>EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</b>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	Mayo 2022
	RESUMEN EJECUTIVO Y ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD SOCIOECONÓMICA	PÁGINA 3 DE 6

## **B.- Cumplimiento de las determinaciones de planeamiento urbanístico general y legislación sectorial.**

El Plan General de Ordenación Urbana de Huelva fue aprobado definitivamente en virtud de *Resolución del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 13 de Octubre de 1.999*, y con publicación de la Aprobación definitiva, ordenanzas y normativa de la Revisión del PGOU en BOP de 20 de diciembre de 1.999.

El Documento de Adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística Andaluza del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva fue aprobado definitivamente el 30 de abril de 2011 y publicado en BOP nº 99 de 26 de mayo de 2011.

Existen diversas Modificaciones Puntuales al Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, de las cuales, este documento conforma la nº 31.

La finalidad de las innovaciones planteadas en concepto se describe en cada uno de los apartados correspondientes. Tras el análisis de las modificaciones incluidas en el presente documento, puede concluirse que se trata de aspectos normativos genéricos de las Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del Plan General, sin que tengan carácter zonificador por sí mismas, sino los planes y proyectos que se deriven de ellas.

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental –y sus modificaciones- en su *Artículo 40.4.a Evaluación ambiental de los instrumentos de ordenación urbanística*, establece que *las modificaciones menores de los instrumentos de ordenación urbanística del apartado 2, conforme a la definición que de las mismas se establece en el art. 5 de la Ley 12/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental se someten a evaluación ambiental estratégica simplificada, aportado en el expediente que nos ocupa, pronunciamiento del órgano ambiental al respecto, por lo que se ha incluido Documento Ambiental Estratégico a la propuesta.*

Se concluye igualmente que no está sometida esta innovación de ordenanzas genéricas a Estudio de Incidencia en la Salud, sin perjuicio de la solicitud de declaración de innecesariedad a la Consejería competente en materia sanitaria durante la tramitación del documento, sin perjuicio del pronunciamiento de la misma.

## **C.- Innovación. Articulado y planimetría específicos.**


La modificación puntual innova, según se señala en cada apartado, los documentos del Plan General de Ordenación Urbana siguientes:

- Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva.

Documentos de la modificación Puntual:

1. *Memoria (1 Volumen):*  
*Memoria general (Descriptiva y Justificativa)*

2. *Anexo (1 Ud.):*

 <p><b>Ayuntamiento de Huelva</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<b>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA</b> <b>ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</b>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	Mayo 2022
	RESUMEN EJECUTIVO Y ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD SOCIOECONÓMICA	PÁGINA 4 DE 6

- *DATOS QUE AVALAN LA NECESIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 17 (Y31) DEL PGOU DE HUELVA, COMO ACLARACIÓN A LA JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DEL DOCUMENTO, DADA LA ESPECIAL INCIDENCIA DEL MISMO EN LA VIABILIDAD ECONÓMICA DEL FUTURO DESARROLLO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD, ASÍ COMO POR LA INTRODUCCIÓN DE DETERMINADOS ASPECTOS NORMATIVOS COMPLEMENTARIOS.*

3. *Resumen.Ejecutivo.*
4. *Estudio de Sostenibilidad socioeconómica*

\* \* \*

Articulado objeto de innovación:

OBJETO	ACCIONES
MODIFICACION A	Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva. LIBRO PRIMERO DE ORDENANZAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN TITULO I: DE LA EDIFICACIÓN, CONCEPTOS Y DEFINICIONES TÍTULO II: DE LOS USOS DEL SUELO
	<b>A.0.- Artículo 25.- Edificabilidad.</b>
	<b>A.1.- Artículo 64.- Previsión de Aparcamientos en vivienda.</b>
	<b>A.3.- Artículo 126.- Uso dotacional aparcamientos.</b>

## 5.- ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD SOCIOECONÓMICA

El artículo 22 del Real decreto legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE n. 261, de 31 de octubre de 2015) establece que la documentación de los instrumentos de ordenación debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica en el que se ponderará, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes.

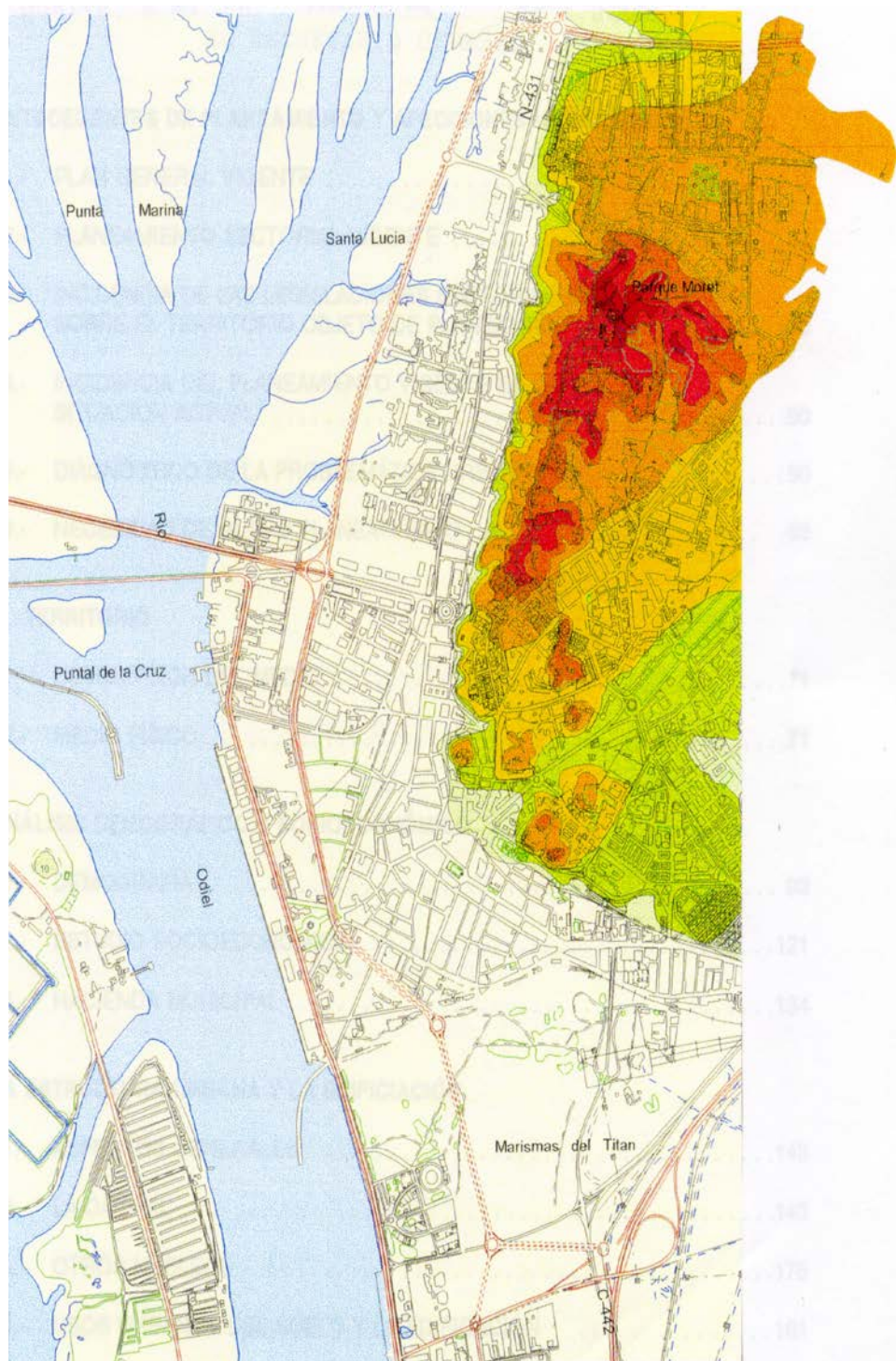
Concluyendo, a la vista de los contenidos de la presente innovación, que se trata de una alteración muy puntual de las ordenanzas Urbanísticas del PGOU de Huelva, relativa a los arts. 25, 64 y 126, lo cual no tendrá repercusión en la Hacienda Pública Municipal.

# - HUELVA -

## MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE HUELVA

Arts. 25, 64 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización

### DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.



MODIFICACIÓN  
PUNTUAL Nº31

MAYO 2022

AYUNTAMIENTO DE HUELVA



Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA  
ARTS. 25, 64 Y 126  
DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA  
EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN

Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán

MAYO 2022

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO

PÁGINA 1 DE 16

## ÍNDICE

1. ANTECEDENTES
2. OBJETO Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO
3. LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA
4. ALTERNATIVAS
5. PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31
6. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS
7. CONCLUSIÓN

Anexo de documentación al Documento Ambiental

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 2 DE 16

## 1 ANTECEDENTES

### 1.1 PLANEAMIENTO

El Plan General de Ordenación Urbana de Huelva fue aprobado definitivamente en virtud de *Resolución del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 13 de Octubre de 1.999*, y con publicación de la aprobación definitiva, ordenanzas y normativa de la Revisión del PGOU en BOP de 20 de diciembre de 1.999.

El Documento de Adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística Andaluza del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva fue aprobado definitivamente el 30 de abril de 2011 y publicado en BOP nº 99 de 26 de mayo de 2011.

La Modificación Puntual nº 17 del PGOU, aprobada establecía modificaciones en los artículos 25, 64 y 126 permitiendo plantas de aparcamiento en superficie como alternativa para alcanzar la ratio mínima de plazas de aparcamiento en suelos de nuevo crecimiento, no computando a efectos de edificabilidad y de número de alturas máxima, siempre que se diera cumplimiento a las condiciones exigidas en el mencionado articulado. La Modificación Puntual nº 31 del PGOU pretende ampliar esta posibilidad a suelos incluidos en ámbitos más pequeños, sometidos a unidades de ejecución y reforma interior en suelo urbano con la incorporación de un nuevo apartado, a.1. para zonas consolidadas o en renovación, siempre bajo criterios de orden urbanístico.

### 1.2 AMBIENTAL

Consultado el órgano competente, Delegación de Desarrollo Sostenible de Huelva de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, en relación a la tramitación ambiental de la Modificación Puntual nº 31 del PGOU que se pretende aprobar, la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible de Huelva se pronuncia con fecha 17 de mayo y número de expediente 083/22, informando de la aplicación de lo establecido en el apartado 4.a del artículo 40 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificado por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (BOJA nº 233 de 3 de diciembre de 2021), resultando el procedimiento requerido para la tramitación de la modificación planteada, la evaluación ambiental estratégica simplificada.

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 3 DE 16

## 2 OBJETO Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO

### 2.1 OBJETO

El presente documento, redactado por la arquitecto municipal Miriam Dabrio Soldán del Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica del Excelentísimo Ayuntamiento de Huelva, tiene por objeto la redacción del Documento Ambiental Estratégico de la Modificación Puntual nº 31 conforme a lo establecido en la Sección 2ª del Capítulo I, Procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en el Decreto Ley andaluz 3/2015 que adapta la Ley 7/2007, GICA, a la estatal de evaluación ambiental en lo referente a unificar el procedimiento de la Evaluación Ambiental Estratégica de planes y programas, con las particularidades que requiere la tramitación de este procedimiento cuando se realiza a los distintos instrumentos de planeamiento urbanístico.

En consecuencia, y en aplicación del Capítulo II de la Ley 7/2007 y el procedimiento indicado por la consulta realizada al órgano competente, se redacta el Documento Ambiental Estratégico de la Modificación Puntual nº 31 del PGOU de Huelva para la emisión de Informe Ambiental Estratégico en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada al que se somete dicha modificación, conforme a lo establecido en el artículo 39. *Procedimiento de la evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico* de la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía.

### 2.2 CONTENIDO

El documento se redacta con el contenido mínimo para el Documento Ambiental Estratégico que establece el apartado 1 del mencionado artículo 39 de la Ley 7/2007 para obtención del Informe Ambiental Estratégico a emitir por el órgano competente, siendo:

- a) Los objetivos de la planificación.
- b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
- e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.
- f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.
- g) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medioambiente de la aplicación del plan o programa.



 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 4 DE 16

- j) La incidencia en materia de cambio climático, según lo dispuesto en la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
- k) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

### 3 LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA

#### 3.1 OBJETO DE LA MODIFICACION

El objeto de la Modificación es ampliar las alternativas para alcanzar las ratios mínimas establecidas en los artículos relacionados con la previsión de aparcamientos en vivienda, concretamente los artículos 64 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas, igualando las condiciones del suelo consolidado o en renovación a las del suelo de nuevo crecimiento para la consecución de la ratio de aparcamientos establecida. Se innova en el texto procedente de la Modificación 17 del PGOU, la referencia al apartado a1 del artículo 64 y 126, y se establecen las condiciones para la admisión de la alternativa en el artículo 25. Edificabilidad, en los siguientes términos<sup>1</sup>:

**Artículo 64: “Previsión de Aparcamientos en vivienda”**

1.- Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU: Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:

0.1.- Uso residencial. Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:

a) En zonas consolidadas o en renovación (barrios consolidados e históricos, Áreas de Planeamiento Transitorio, PERIs y Unidades de Ejecución en suelo urbano): 1 plaza de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.

**a.1 Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 construidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4 . En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato, descartándose por los Servicios Técnicos municipales las soluciones inapropiadas que puedan alterar la configuración urbana establecida.**

**Artículo 126.- Uso Dotacional Aparcamientos.**

1.- Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU: Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:

0.1.- Uso residencial. Los edificios con uso residencial de nueva planta o ampliaciones, deberán contar con:

a) En zonas consolidadas o en renovación (barrios consolidados e históricos, Áreas de Planeamiento Transitorio, PERIs y Unidades de Ejecución en suelo urbano): 1 plaza de aparcamiento por

<sup>1</sup> Texto MP 17. [Texto que introduce la MP 31.](#)

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 5 DE 16

vivienda o por cada 100 m2 contruidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela.

**a.1 Al objeto de alcanzar la ratio de 1 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m2 contruidos de vivienda o de otros usos, dentro de la parcela, no computará como superficie construida ni a los efectos número de plantas máximas la adición de una planta sobre rasante a las marcadas por el planeamiento correspondiente si se utiliza íntegramente a estos efectos con las condiciones expresadas en el artículo 25.4. En los casos en los que el incremento de alguna planta no se produzca sobre manzanas completas, resultará preceptiva la redacción de un Estudio de Detalle que ordene los volúmenes de la manzana o manzanas en las que se proponga el citado incremento, a los efectos de controlar la ordenación de volúmenes resultantes y su influencia sobre la imagen urbana unitaria de su entorno inmediato, descartándose por los Servicios Técnicos municipales las soluciones inapropiadas que puedan alterar la configuración urbana establecida.**

#### **Artículo 25.- Edificabilidad**

1.- Se designa con este nombre la medida de la edificación permitida en una determinada área del suelo. La edificabilidad se establecerá con la relación entre el número total de metros cuadrados edificados y los metros cuadrados de superficie de la parcela sobre la que se asienta la edificación.

La superficie de referencia, en caso de contradicción, será la real de la parcela, medida en la forma y por la persona que se designe por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Huelva.

2.- En la medición de la edificabilidad se utilizará el criterio establecido para definir la superficie ocupada y la superficie total edificada incluyendo los sótanos y semisótanos, cuando no estén destinados a aparcamientos o instalaciones para el servicio exclusivo del edificio (calefacción, acondicionamiento de aire, maquinaria de ascensores, cuartos de contadores y centros de transformación) y trasteros en las condiciones establecidas en la Normativa del Plan. Cuando la cara inferior del forjado de techo del semisótano se encuentre a una altura de más de 1,00 m. sobre la rasante de la acera, se incluirá cualquiera que sea su uso.

3.- No se computarán, a efectos de edificabilidad, los soportales y la parte diáfana de la edificación en contacto con las fachadas exteriores, libres al acceso público y sin cerramiento, así como las construcciones permitidas por encima de la altura. Las terrazas cubiertas y cerradas por tres lados contabilizarán el 100% de su superficie.

Se entenderá que una terraza está cerrada por tres lados cuando los paramentos que las limitan tengan una altura superior a un metro.

4.- Si justificadas las condiciones geotécnicas y económicas en cuanto a composición de subsuelo, profundidad del firme y estimaciones económicas de la promoción, en el marco de los arts. 64 y 126 de las presentes Ordenanzas, punto "Resumen aclaratorio de estándares mínimos exigidos por el PGOU", dentro del Uso residencial, y en los subapartados **a.1**, b.3 y c.2, se admiten plantas de uso garaje situadas sobre rasante cuya superficie no será computable a efectos de edificabilidad si los cerramientos se ejecutan con elementos que fomentan la permeabilidad, e iluminación en al menos un 60% de la superficie de sus propios paramentos de fachada. La altura libre máxima de las nuevas plantas no computables no podrá superar los 2,50 m al objeto de evitar cambios de uso posteriores."

### **3.2 MOTIVACIÓN DE LA MODIFICACIÓN**

Se plantea la Modificación Puntual nº 31 por los mismos motivos planteados en la Modificación Puntual nº 17 del PGOU, que no es otro que viabilizar en el suelo consolidado y en renovación la materialización de la edificación evitando que los costes de la dotación de plazas de aparcamientos en

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 6 DE 16

sótano no incentive la promoción del suelo consolidado y se favorezcan los desarrollos en zonas de nuevo crecimiento, lo cual en términos de sostenibilidad arroja un saldo negativo para completar la trama urbana existente. Se pretende igualar las condiciones en suelo consolidado y en suelo de nuevo crecimiento. Se reproduce a continuación la motivación expuesta en la Modificación Puntual nº 17.

### 3.2.1 “MOTIVACIÓN

- a) *Sobre el cambio de circunstancias económicas que llevan a la reflexión sobre el coste económico añadido al valor en venta de vivienda en relación con el ratio mínimo de plazas de aparcamiento privadas adheridas a las mismas.*

*La Modificación Puntual nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobada definitivamente el 29 de julio de 2003 vino a establecer como de obligado cumplimiento en el término municipal de Huelva, y con carácter adicional a las prescripciones sobre dotación mínima de aparcamientos públicos –anexos a red viaria- establecidas en la entonces Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística Andaluza, un ratio mínimo de aparcamientos privados para los distintos usos y ámbitos de planeamiento de desarrollo sucesivos. Así fueron alterados voluntariamente por el Ayuntamiento de Huelva los artículos 64, 65 y 126 de las Ordenanzas Urbanísticas del PGOU, en los apartados B.14.- Previsión de aparcamientos en viviendas (art. 64) Condiciones de aparcamientos en viviendas (art. 65) y B.20.- Uso dotacional aparcamientos (art. 126) de la citada Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*

*Efectivamente se estableció entonces la obligatoriedad de prever para las zonas de nuevo crecimiento de la ciudad un mínimo de dos plazas de aparcamientos privadas, dentro de las parcelas por cada vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos en parcelas residenciales, adicionalmente a la dotación de 0,5 a 1 plaza de aparcamientos anexos a red viaria exigidos por la LOUA. Esta Modificación Puntual nº 3 se justificó en su momento por la creciente demanda de aparcamientos en relación con el número de unidades residenciales, que había pasado en los últimos años de 1 aparcamiento por vivienda a 2. Se admitió, no obstante, que “por razones técnicas del subsuelo y parcelación, así como por razones económicas admitidas por los Servicios Técnicos de la GMU, podrá exigirse hasta un mínimo de 1,5 plazas de aparcamiento por vivienda o por cada 100 m<sup>2</sup> construidos de otros usos”. La citada Modificación Puntual se tramitó, por su carácter de determinación pormenorizada sobre la previsión de usos, como No Estructural en su momento.*

*En los tiempos actuales, transcurridos casi diez años, y habiéndose alterado sustancialmente la normalidad del entonces desarrollo urbanístico, se considera:*

- a) *Han variado los motivos que llevaron a aumentar la dotación de plazas de garaje identificándolas obligatoriamente como privadas tal y como se previó en la Modificación Puntual nº 3 del PGOU.*
- b) *Ha decrecido sustancialmente la demanda para la compra de viviendas, lo cual dificulta aún más la absorción de promociones con dos plazas de garaje por vivienda ligadas ineludiblemente, máxime cuando el coste de ejecución de las citadas plazas se repercute en el precio de venta total al usuario.*
- c) *Que en muchas zonas de la ciudad, para alcanzar la ratio de 2 plazas por vivienda se hace necesario ejecutar dos plantas de aparcamiento bajo rasante, que, teniendo en cuenta las condiciones del subsuelo especial en determinadas zonas de Huelva por la altimetría superficial del Nivel freático, hacen que sumando, los*

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 7 DE 16

*requerimientos técnicos más los económicos, se puedan llegar a inviabilizar la promociones. Si bien este hecho fue recogido en la propia ordenanza como causa de exención del cumplimiento estricto de la dotación mínima, la interpretación ha sido puntualmente aplicada sobre parcelas concretas, no sobre ámbitos más globales de sectores o unidades de ejecución.*

d) *Que la exigencia de la Ley 2/2012 de Ordenación Urbanística Andaluza a este respecto se sitúa por debajo de lo requerido por el Plan, que lo es de forma adicional en forma de plazas de aparcamientos privadas sobre las mínimas anexas a red viaria públicas.*

*Todo lo anterior, lleva a la innovación recogida en los apartados siguientes, consistente en obligar, en zonas de nuevo crecimiento, a la dotación privada del mínimo de 1 aparcamiento por vivienda adicionalmente a los mínimos aparcamientos públicos exigidos legalmente, si bien lo anterior, de cara a la contemplación del artículo 36 de la Ley 2/2012 de Ordenación Urbanística Andaluza, relativo a la no pérdida de la proporción entre dotaciones y aprovechamientos urbanísticos en zonas donde los planeamientos de desarrollo ya tengan vigencia, se prevé vaya aparejado en cada ámbito con medidas compensatorias que, en la medida que la propia ordenación pormenorizada lo permitiese, incrementasen el número de plazas de aparcamiento públicas o no siguientes: anexas a red viaria, en el interior de parcelas privadas o públicas, calificación de parcelas de equipamiento estacionamiento etc., vía innovación de la figura de planeamiento correspondiente y Proyecto de Urbanización específico.*

*Las intenciones antes descritas se materializan en el presente documento Modificación Puntual nº 17 del PGOU en los artículos innovados 64 y 126 de las Ordenanzas de la Edificación, Usos del Suelo y Urbanización del PGOU de Huelva (Apartados A.1 y A.3 del documento)."*

## 4 ALTERNATIVAS

La Modificación del Planeamiento General que se pretende es una modificación que introduce per se una nueva alternativa a lo actualmente regulado bajo determinadas condiciones, es decir, no se elimina la regulación actual sino que cuando se den las condiciones técnico – económicas establecidas en el artículo 25, esto es, *"Si justificadas las condiciones geotécnicas y económicas en cuanto a composición de subsuelo, profundidad del firme y estimaciones económicas de la promoción.../... se admiten plantas de uso garaje situadas sobre rasante cuya superficie no será computable a efectos de edificabilidad si los cerramientos se ejecutan con elementos que fomentan la permeabilidad, e iluminación en al menos un 60% de la superficie de sus propios paramentos de fachada. La altura libre máxima de las nuevas plantas no computables no podrá superar los 2,50 m al objeto de evitar cambios de uso posteriores."*, se pueda estudiar la menor repercusión económica de la alternativa que se plantea introducir con la modificación puntual nº 31. Lo cual, actualmente, está previsto para suelos de nuevo crecimiento y no para unidades de ejecución en suelo urbano.

Con la modificación que se pretende aprobar se amplían las alternativas para la materialización de la urbanización en los ámbitos de planeamiento que suponen una discontinuidad, vacío, dentro de la ciudad consolidada, por presentar con frecuencia una alta repercusión económica la ejecución de más de un sótano para alcanzar la dotación mínima regulada de plazas de aparcamientos en zonas cuyas

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 8 DE 16

características geotécnicas elevan los costes de construcción, y en consecuencia, inviabilizan el desarrollo urbanístico de determinados ámbitos.

Adicionalmente, se igualan las condiciones para alcanzar las ratios mínimas de dotación de aparcamientos para el suelo consolidado a las existentes en el suelo de nuevo crecimiento equilibrando la viabilidad de la materialización en todos los suelos con las mismas características geotécnicas independientemente de que se encuentren en el casco urbano consolidado o en zonas de nuevo crecimiento.

Por tanto, las alternativas a contemplar serán la situación actual, o ALTERNATIVA 0, y ALTERNATIVA 1 que introduce la posibilidad opcional de solicitar la aplicación del apartado a.1 de los artículos 64 y 126 cumpliendo los condicionantes expuestos, artículo 25, y con criterios geotécnico-económicos.

No se consideran más alternativas, ya que la problemática existente a solucionar es el alto porcentaje de zonas degradadas en suelos con condiciones geotécnicas poco aptas para la edificación, lo cual implica técnicas constructivas que tienen una repercusión económica elevada por ejecución de sótanos, pero de obligado cumplimiento para alcanzar la ratio de plazas de aparcamiento, resultando los parámetros geotécnicos y económicos factores principales de inviabilidad de ejecución de los desarrollos urbanísticos aprobados en el planeamiento general.

#### 4.1 ALTERNATIVA 0

Como ya ha sido expresado, en las ordenanzas del PGOU, se establece una ratio de aparcamientos mínima para viviendas y otros usos en función de la superficie de la edificación en los artículos 64 y 126. Tras la Modificación Puntual nº 17, en las zonas de nuevo crecimiento, se incluyó la posibilidad de incluir en plantas sobre rasante la dotación de plazas de aparcamientos siempre que lo justifiquen las condiciones geotécnicas y económicas del ámbito en cuestión, cumpliendo lo establecido en el apartado 4 del artículo 25.

Esta disposición genera una situación de agravio hacia los inversores o propietarios de suelos en renovación sometidos a unidades de ejecución, ya que a igualdad de condiciones geotécnicas de los suelos, la repercusión económica de ejecución de la construcción es mayor en los suelos consolidados y consecuentemente la viabilidad de la operación podrá ser más ventajosa en suelos de nuevo crecimiento, sin perjuicio de los repartos de aprovechamiento y no incremento de edificabilidad.

#### 4.2 ALTERNATIVA 1

Introduce la misma alternativa existente en zonas de nuevo crecimiento para alcanzar la ratio mínima de aparcamientos en suelo urbano consolidado o en renovación remitido a APT, PERI o Unidades de Ejecución en suelo urbano.

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 9 DE 16

Se pretende generar un contexto que favorezca la ejecución de las unidades de actuación minimizando la repercusión económica por construcción en suelos con condiciones poco idóneas para la edificación. Se introduce la opción que flexibiliza la solución edificatoria para alcanzar la ratio mínima de plazas de aparcamiento en suelo residencial de unidades de actuación urbanística en la ciudad consolidada.

Se alcanza un equilibrio en las condiciones de edificación en todos los tipos de suelos, se posibilita que con las mismas condiciones geotécnicas se tengan las mismas condiciones de repercusión económica en la edificación para todos los suelos urbanos, sean zonas consolidadas o de nuevo crecimiento.

#### 4.3 CONSIDERACIONES DE LAS ALTERNATIVAS. CONCLUSIÓN.

De las alternativas expuestas se extraen las siguientes consideraciones:

1. No se introduce una modificación del planeamiento obligada, sino una alternativa que deberá ser aceptada por los Servicios Técnicos municipales a propuesta de los promotores y con justificaciones técnico – económicas, así como mediante la oportuna tramitación de instrumento de planeamiento específico en cada caso. Por tanto, en la alternativa 1 coexisten la 0 y la 1.
2. Las condiciones de la alternativa 1 están ya establecidas en suelos de nuevo crecimiento, por tanto, se introduce una medida de equiparación a ambos tipos de suelos. Es previsible que la medida redunde en completar la trama del casco urbano existente, dando una ciudad más compacta, que podrá propiciar el desarrollo de zonas históricas degradadas que sirvan de punto de unión para la cohesión social y territorial.
3. Los suelos consolidados a priori, tienen menores requerimientos de infraestructuras de todo tipo (agua, eléctricas, viales, transportes, etc.) y equipamientos dotacionales, lo cual tendrá un impacto positivo desde el punto de vista de la sostenibilidad del desarrollo urbano, es decir, se facilita el “reciclaje” de las zonas urbanas preexistentes, se promueve la rehabilitación urbana de la ciudad existente, principal motivación de las normativas de desarrollo urbano, territorio y medio ambiente europea, estatal y autonómica. *El urbanismo moderno, nacido para compensar los desequilibrios que había generado la ciudad industrial y basado en un modelo de crecimiento expansivo y continuo, está en crisis*<sup>2</sup>.
4. En el mismo sentido que en el apartado anterior, y en coherencia con los principios establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana y la Agenda Urbana de Andalucía 2030, alineada con la Agenda Urbana Española, la alternativa 1 favorece la apuesta por la ciudad compacta y diversificada con la que se evita un consumo innecesario de suelo que, como recurso valioso y finito, debe preservarse.

<sup>2</sup> La Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles y la Declaración de Toledo, promulgadas en los años 2007 y 2010 en el seno de la Unión Europea, o la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas de 2016 sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles, los organismos internacionales han puesto en el centro del debate la necesidad de un desarrollo urbano sostenible, que concentre sus esfuerzos en la ciudad consolidada. Fuente: Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía. Exposición de Motivos II, pág. 19403/11. BOJA nº 233, de 3 de diciembre de 2021.

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 10 DE 16

En conclusión, de las consideraciones expuestas, la alternativa 1 crea el contexto que permite el desarrollo urbano sostenible, promoviendo que los suelos en la ciudad consolidada y cuyos desarrollos se encuentran bloqueados por cuestiones de índole técnico – económicas tengan igual o mayor atractivo para los promotores que los suelos de nuevo crecimiento, lo cual se alinea con los principios internacionales de sostenibilidad urbana, y con la reciente normativa autonómica de sostenibilidad del territorio, en la cual la transformación de nuevos suelos se considera excepcional y debe estar justificada, y siempre que no exista una alternativa más adecuada para el crecimiento en la ciudad consolidada.

## 5 PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31

Como ya ha sido mencionado, la Modificación Puntual nº 31 introduce en los suelos sometidos a unidades de ejecución una alternativa para facilitar desde el punto de vista técnico-económico la viabilidad de la materialización de las actuaciones urbanísticas que desde la aprobación del actual planeamiento general, año 1.999, y con las coyunturas económicas sobrevenidas no han podido ser acometidas por los propietarios de los suelos.

Al ser una alternativa, serán los propietarios de los suelos o promotores de la actuación los que soliciten la aplicación del articulado que se pretende aprobar, tras el estudio, análisis y justificación de cumplimiento de la propuesta, los Servicios Técnicos municipales se pronunciarán en relación al cumplimiento de condiciones y a la idoneidad urbanística de la propuesta, mediante la tramitación de instrumento de planeamiento específico (ED).

En consecuencia es difícil la valoración futura de la medida que se pretende introducir, ya que es opcional para los promotores y es discrecional en su aplicación para la administración municipal, sin embargo, es previsible que el contexto que se genera, menor repercusión económica en la edificación por minimización de los gastos de ejecución de más de un sótano para aparcamiento residencial, permita materializar las actuaciones urbanísticas en los suelos que actualmente presentan una alta degradación.

Si la medida introducida no tiene el efecto deseado, nos encontramos en la situación actual (Alternativa 0), situación de inviabilidad de desarrollo y materialización urbanística de la zona, lo cual deberá ser analizado en el futuro planeamiento general en términos de sostenibilidad urbana y con los requerimientos establecidos en la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, en la cual se insta a la sustitución del planeamiento vigente por los instrumentos establecidos en la nueva Ley, en un plazo limitado.

### 5.1 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

Los ámbitos susceptibles de aplicación de la modificación que se pretende introducir están delimitados en el PGOU vigente, siendo las unidades que se presentan en la siguiente tabla, que es meramente indicativa de la condición jurídica de partida de dichos suelos (sometidos a Unidad de



Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA  
ARTS. 25, 64 Y 126  
DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA  
EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN

Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán

MAYO 2022

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO

PÁGINA 11 DE 16

Ejecución), sin que ello signifique que sea necesaria la aplicación de la medida planteada en la Modificación Puntual nº 31, y sin que signifique que se den las condiciones para ello en todos.

Denominación Área de Actuación	Superficie Ámbito
UE-01 - Cabezo de la Joya	25.939,00 m <sup>2</sup>
UE-03 - Cabezo de la Diputación	17.560,00 m <sup>2</sup>
UE-05 - Marchena Colombo	9.420,46 m <sup>2</sup>
UE-08 - Marqués de dos Fuentes	12.658,00 m <sup>2</sup>
UE-09 - Avda. Muñoz Vargas	7.486,15 m <sup>2</sup>
UE-10 - El invernadero	9.406,00 m <sup>2</sup>
UE-12 - Velódromo	9.868,17 m <sup>2</sup>
UE-13 - Plaza de la Soledad	1.316,60 m <sup>2</sup>
UE-14 - Santa Cristina	15.675,00 m <sup>2</sup>
UE-15 - Barriada de José Antonio	3.205,00 m <sup>2</sup>
UE-25.1 - Molino de la Vega	8.408,92 m <sup>2</sup>
UE-25.2- Molino de la Vega	3.249,20 m <sup>2</sup>
UE-25.3- Molino de la Vega	3.564,20 m <sup>2</sup>
UE-25.4 - Molino de la Vega	1.721,20 m <sup>2</sup>
UE-25.5 - Molino de la Vega	2.609,52 m <sup>2</sup>
UE-25.6 - Molino de la Vega	4.917,67 m <sup>2</sup>
UE-26 - Calle Cobujón	3.390,53 m <sup>2</sup>
UE-29 - Calle Jerez de la Frontera	2.525,00 m <sup>2</sup>
UE-30 - Calle Virgen de Montemayor	1.570,60 m <sup>2</sup>
UE-31 - Calle Escacena	3.291,81 m <sup>2</sup>
UE-32 - Calle El Almendro	4.842,00 m <sup>2</sup>
UE-36 - Calle Haiti - Sta Rafaela M <sup>a</sup>	3.752,44 m <sup>2</sup>
UE-37 - Calle Aroche	1.053,11 m <sup>2</sup>
UE-38 - Calle Tharsis	653,86 m <sup>2</sup>
Denominación Área de Actuación	Superficie Ámbito
UE-39 - Matadero	2.151,69 m <sup>2</sup>
UE-40 - Calle Encinasola	590,00 m <sup>2</sup>
PERI 02 - Mercado del Carmen	14.259,00 m <sup>2</sup>
PERI 05 - Cabezo de San Pedro	24.609,00 m <sup>2</sup>
PERI 06 - Plaza de Toros	6.939,27 m <sup>2</sup>
PERI 08 - Subida al Santuario	27.100,00 m <sup>2</sup>
PERI 12.1 - Calle Cervantes I	47.269,00 m <sup>2</sup>
PERI 12.2 - Calle Cervantes II	29.192,00 m <sup>2</sup>
PERI 13 - Cabezo Mondaca	28.300,00 m <sup>2</sup>
1.14 Plaza Houston- Estadio Modificación Puntual nº 6	51.072,00 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL SUPERFICIE SUSCEPTIBLE DE APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN QUE SE INTRODUCE</b>	<b>779.132,8 m<sup>2</sup></b>





Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

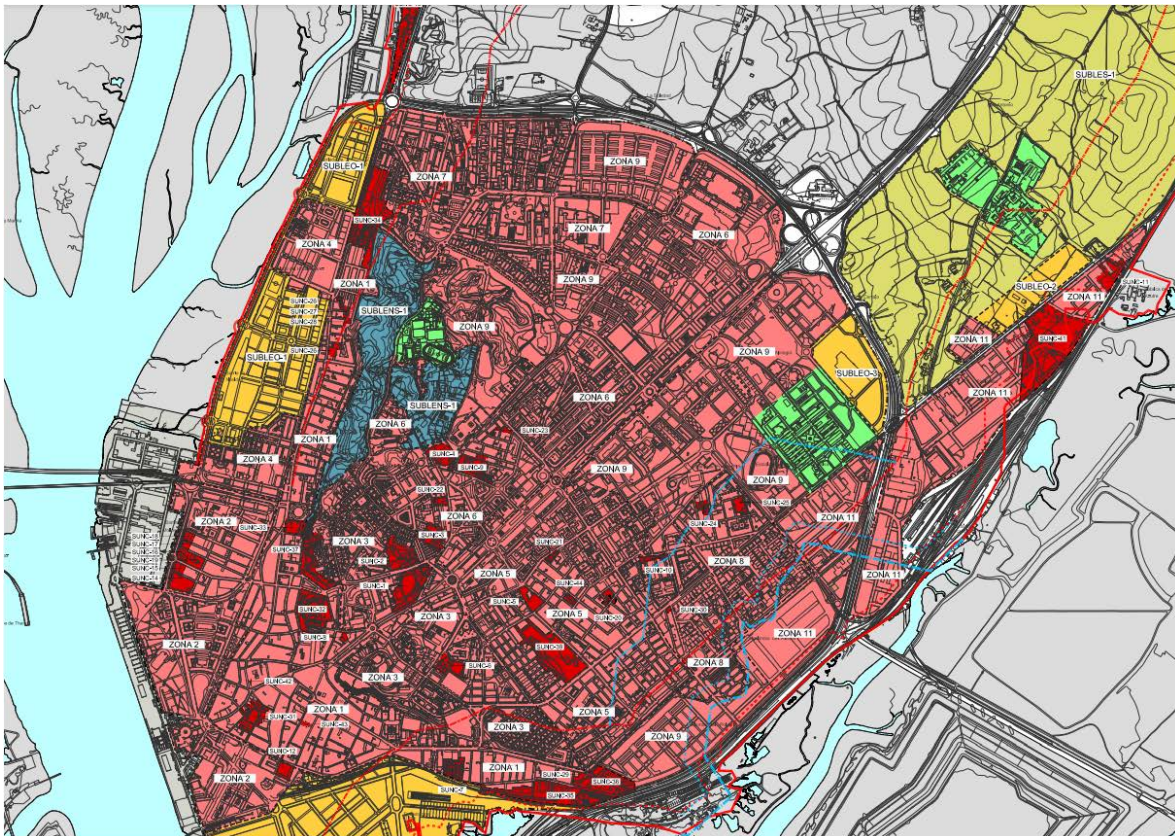
MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA  
ARTS. 25, 64 Y 126  
DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA  
EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN

Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán

MAYO 2022


DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO

PÁGINA 12 DE 16



Copia parcial del plano nº 1, hoja 2: Clasificación del Suelo: Categorías de Suelo Urbano y Urbanizable. Adaptación Parcial del PGOU de Huelva a la LOUA.

 Suelo urbano consolidado sometido a APT, PERI, Unidad de Ejecución en suelo urbano.

 Suelo urbano de nuevo crecimiento.

De la aplicación de la propuesta de modificación, obtendríamos la posibilidad de que aquellos suelos que cumplan las condiciones establecidas sean desarrollados y se alcancen objetivos de desarrollo urbano sostenible y ciudad amable, al completar los vacíos de la ciudad existente y mejorar la imagen de zonas actualmente degradadas. En caso de que todas las actuaciones urbanísticas en suelos consolidados con uso residencial, que actualmente no han sido ejecutadas, fueran susceptibles de aplicar el articulado que se pretende introducir, obtendríamos una superficie aproximada de 779.132,8 m<sup>2</sup> (77,9 ha), lo cual supone un 9% del total de la superficie del núcleo principal que según datos del PGOU se cuantifica en 873,75 ha, de un total de 1.309,71 hectáreas de suelo clasificado como urbano incluido en la superficie total del término municipal que asciende a 14.879,00 ha.

## 5.2 ESTADO ACTUAL DE LOS ÁMBITOS. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO.

Los ámbitos de actuación se encuentran en el núcleo principal urbano, por tanto se encuadran dentro de las características que presenta el medio urbano en general y cada uno con la heterogeneidad que presentan las distintas zonas de la ciudad.

Las unidades de actuación fueron delimitadas en el planeamiento general debido a carencias o necesidades de distinta índole según el ámbito y que están plasmadas en el articulado del PGOU en el apartado de objetivos de cada una de las zonas. De forma genérica se puede agrupar en objetivos de mejoras de accesibilidad, infraestructuras, de habitabilidad del espacio, de la edificación, es decir, se pretendía mejorar los espacios de la ciudad consolidada que presentaban degradación parcial o total en determinados aspectos desde el punto de vista de la calidad del medio urbano para el beneficio de los residentes en particular y de los habitantes de la ciudad en general.



Unidad de Ejecución nº 25 "Molino", delimitada en el PGOU'99, con objetivos de obtener espacio de actuación de mejora de accesibilidad y de habitabilidad del espacio urbano.  
Fuente: copia parcial del plano de ordenación del PGOU, hoja nº 12

Dado que la situación inicial de las zonas presentaba degradación, la evolución en el tiempo de cada una de ellas continúa siendo de mejora para usos en precario que han mejorado provisionalmente pero que tienen fecha de caducidad próxima por su carácter provisional y en precario.

De lo anterior, y paradójicamente, los ámbitos que fueron delimitados para la mejora de la calidad urbanística (ordenación, urbanización y edificación) presentan mayor degradación a causa de la ausencia de la ejecución del desarrollo urbanístico aprobado, principalmente debido a que en el tiempo se produce el escaso mantenimiento y conservación en la urbanización y edificaciones existentes por motivos de la renovación a corto plazo, pero que están sujetos a iniciativas privadas que dependen de la situación



Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

## MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN

Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán

MAYO 2022

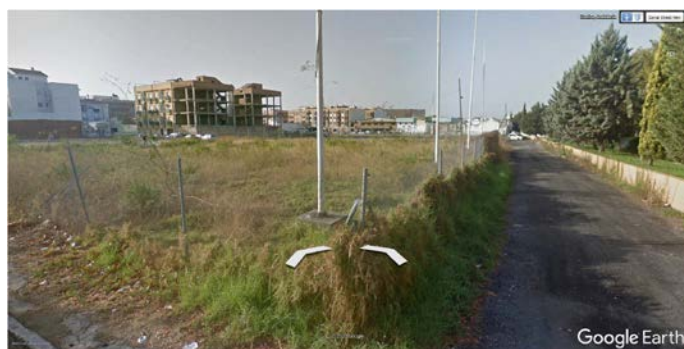
DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO

PÁGINA 14 DE 16

económica existente, dando como resultado un círculo en el que la coyuntura económica no permite la promoción a corto plazo, y a la vez el mantenimiento y conservación se convierte en escaso por la futura promoción.

El resultado de todo lo expuesto son zonas degradadas en la ciudad consolidada por presentar una trama urbana incompleta, infraestructuras deficientes, obsoletas o inexistentes, inaccesibles, bajas condiciones higiénico-sanitarias, en definitiva, una larga relación de aspectos que desvirtúan la habitabilidad de las zonas urbanas consolidadas del entorno, incidiendo en el bienestar de sus residentes y que son incompatibles con las directrices normativas de sostenibilidad urbana por presentar infraestructuras de baja eficiencia energética o hídrica, baja presencia de plantaciones que contribuyan a minimización de los efectos climáticos en el hábitat urbano.

Los estados actuales e imagen usual que presentan las zonas para las que se plantea la Modificación Puntual nº 31, se pueden observar en las imágenes adjuntas, que pertenecen a la Unidad de Ejecución nº 25 "Molino", anteriormente mostrada como ejemplo de la situación del medio urbano que presentan las áreas susceptibles de optar a la modificación que se propone.



Imágenes que muestran el estado de degradación urbana que presenta la Unidad de Ejecución nº 25 "Molino".  
Fuente: Google Earth

### 5.3 ESTADO PREVISIBLE DE LOS ÁMBITOS SUSCEPTIBLES DE APLICAR LA MODIFICACIÓN PROPUESTA

De lo expresado en los apartados precedentes la materialización de la urbanización y edificación supondrá una mejora del medio urbano de los ámbitos y su entorno, dada la reducida superficie en la que es aplicable la alternativa que se pretende introducir, la repercusión en el conjunto del término municipal

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRÁTEGICO	PÁGINA 15 DE 16

será pequeña, pero permitirá mejorar desde el punto de vista ambiental y del bienestar de los ciudadanos las áreas residuales con urbanización deficiente existentes dentro de la ciudad consolidada, fomentando el atractivo de la ciudad histórica que en términos de sostenibilidad urbana arroja un balance ambiental positivo en cuanto a consumos de territorio, de infraestructuras energéticas, hidráulicas y de transporte no afectando al medio natural y construyendo un medio urbano habitable y amable para las personas, sumado al interés social y cultural de la renovación de la ciudad consolidada como seña de identidad y arraigo de la población.

En cada área concreta será abordado los efectos ambientales concretos en los proyectos de urbanización correspondientes en caso de ejecución del desarrollo urbanístico del ámbito, los cuales estarán sometidos al instrumento de prevención ambiental que les corresponda (epígrafe 7. Proyectos de Infraestructuras del anexo I de la Ley 7/2007, GICA, y sus modificaciones).

## 6 IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS

Para poder valorar si el desarrollo de la modificación que se pretende aprobar puede tener algún efecto en el medio ambiente se ha realizado una recopilación de los datos básicos del medio en el que se introduce la modificación (anexo).

El territorio en el que es aplicable la modificación es el casco urbano histórico, por tanto, es un medio muy antrópico, con las características propias del medio ambiente urbano.

El medio urbano se caracteriza por ser el medio en el que se desarrolla la vida urbana y donde se debe dar respuesta satisfactoria a las necesidades humanas de la vida en sociedad, fundamentalmente en aspectos de, económicos, culturales, higiénico-sanitarios, de seguridad, de atención social, de movilidad, accesibilidad, etc.

Es un medio en el que el medio natural está ausente y se caracteriza por las dotaciones e infraestructuras que permiten satisfacer las necesidades de la ciudadanía, siendo un objetivo clave de las actuales políticas alcanzar condiciones de habitabilidad de calidad para la ciudadanía en términos de salud y bienestar social, pero que se desarrolle con modelos urbanos sostenibles, es decir que no provoque un impacto irreversible a corto, medio o largo plazo en el medio ambiente natural.

Con estas premisas, para poder valorar si la modificación que se pretende introducir tendrá efectos previsibles en las condiciones existentes en el medio urbano o indirectamente en el medio natural actual se plantea se identifica la acción para chequear las previsibles respuestas en los factores ambientales a los que previsiblemente afectará.

**Acción:** alternativa de plazas de aparcamiento sobre rasantes en áreas de actuación en zonas urbanas consolidadas en aquellos ámbitos en los que las condiciones geotécnicas tienen una alta repercusión económica que inviabiliza la ejecución del desarrollo urbanístico.

 <p>Ayuntamiento de <b>HUELVA</b></p> <p>Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica</p>	<p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA ARTS. 25, 64 Y 126 DE LAS ORDENANZAS URBANÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN, USOS DEL SUELO Y URBANIZACIÓN</p>	
	Arquitecto: Miriam Dabrio Soldán	MAYO 2022
	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	PÁGINA 16 DE 16

**Cuestión:** ¿La alternativa de albergar plazas de aparcamiento sobre rasante en suelos en los que la ejecución de la urbanización y edificación está condicionada por la repercusión económica debida a las condiciones geotécnicas afecta a algún elemento del medio urbano o natural?

No, ya que la alternativa es una opción para crear un contexto que facilite la ejecución de la urbanización y edificación para dar cumplimiento a los estándares de dotación de aparcamiento establecidos en el planeamiento general. No se generan cambios de parámetros urbanísticos, solo implica una modificación en la configuración edificatoria resultante, por tanto no hay afecciones a los usos del suelo, las infraestructuras energéticas, viarias, hidráulicas, higiénico - sanitarias, a las dotaciones y servicios, a la densidad de viviendas, a la movilidad sostenible, al clima, al patrimonio natural y cultural, a la calidad del aire, a la calidad del agua, al paisaje, etc.

## 7 CONCLUSIÓN

De lo analizado en el presente documento se extrae que la modificación que se pretende aprobar es una vía alternativa que puede facilitar la ejecución del planeamiento vigente en las unidades de ejecución pendientes de materializar, lo cual redundará en una mejora de la habitabilidad de la ciudad existente, que desde el punto de vista de las actuales políticas, directrices y normas ambientales redundará en modelos sostenibles de ciudad, por no necesitar nuevas infraestructuras hidráulicas, energéticas o de transporte, resultando garantizada la no afección al cambio climático, al cambio de uso del suelo, a la transformación del territorio y en consecuencia no se producen afecciones a planes sectoriales o territoriales.

La modificación no produce impactos previsibles en el medio natural ya que se introduce en el medio urbano preexistente y el efecto en éste será medido por el proyecto de urbanización correspondiente.

No se aumenta ningún parámetro urbanístico, por lo que no habrá aumento de población, ni de densidad de vivienda, ni de número de vehículos a motor en cada ámbito.

Por tanto, se concluye que la modificación que se propone no tendrá efectos negativos en ningún componente del medio ambiente urbano o natural.

En Huelva, mayo de 2022

Miriam Dabrio Soldán, arquitecto

PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

**ANEXO DE DOCUMENTACIÓN AL D. AMBIENTAL ESTRATÉGICO:**

**ANEXOS: DATOS E INDICADORES BÁSICOS PARA EL ANALISIS AMBIENTAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 31 DEL PGOU DE HUELVA.**

## 1. CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA PREVIA

- Consulta previa sobre tramitación ambiental de la modificación puntual nº 31 del PGOU de Huelva de 11 de mayo de 2022 con registro REGAGE22s00017951728.
- Consulta previa y cribado conforme al artículo 13 del Decreto 169/2014 de Evaluación de Impacto en la Salud de 11 de mayo de 2022 con registro REGAGE22s00018100830.
- Consulta pública previa del borrador de la Modificación Puntual nº 31 del PGOU de Huelva, relativa a las ordenanzas urbanísticas de la edificación, usos del suelo y urbanización, artículos 25,64 y 126. En cumplimiento del artículo 133 de la Ley 39/2015. Abierto el plazo 10-31 de mayo de 2022.
- Consulta previa sectorial:

La modificación que se pretende aprobar introduce una alternativa aplicable a las unidades de actuación en el suelo urbano identificadas como zonas consolidadas o en renovación en el planeamiento general que se corresponden con ámbitos en los que la urbanización y las dotaciones tienen que ser mejoradas.

La modificación que se pretende aprobar no afecta a servidumbres, dominios o competencias de organismos o entidades públicas.

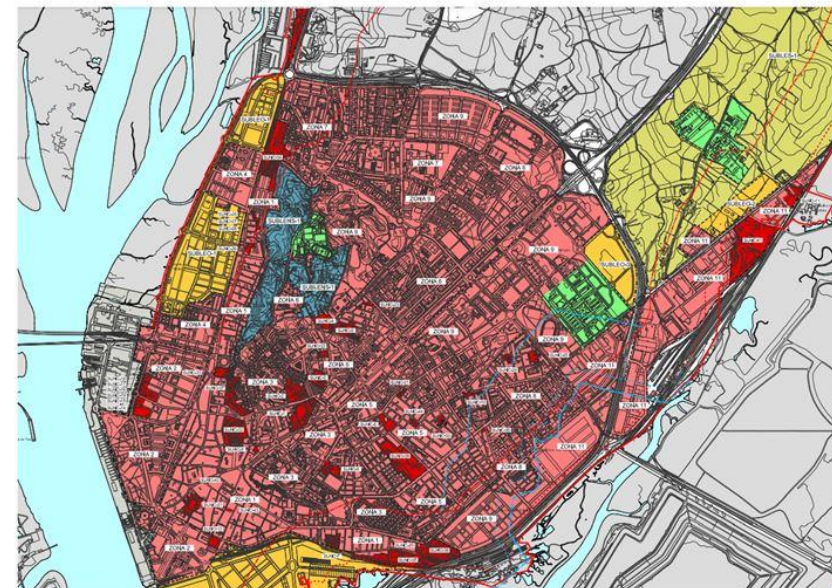
En consecuencia, no se ha realizado consulta previa a organismos o entidades públicas por la ausencia de afección previsible por el desarrollo de la modificación puntual nº 31.

No obstante, dado que el desarrollo de la modificación se encuadra en la ejecución del planeamiento, proyecto de urbanización, será en esta fase y para el ámbito concreto en el cual y a través del instrumento de prevención ambiental aplicable cuando se realizarán las consultas sectoriales que correspondan.

**DATOS BÁSICOS PARA LA PREVISION DE AFECCIONES EN EL MEDIO AMBIENTE DEL DESARROLLO DE LA MODIFICACION Nº 31**



## NUCLEO URBANO PRINCIPAL DEL MUNICIPIO



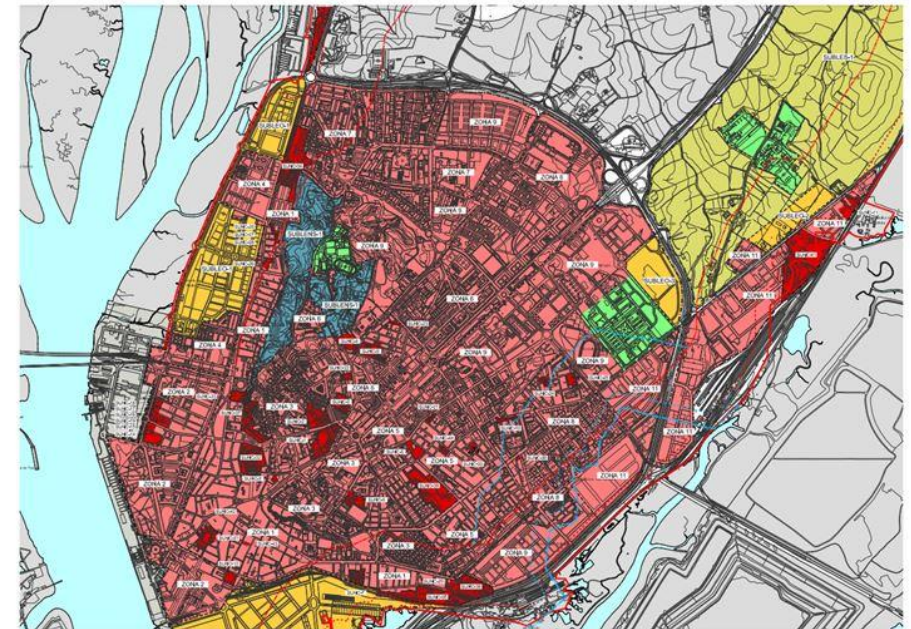
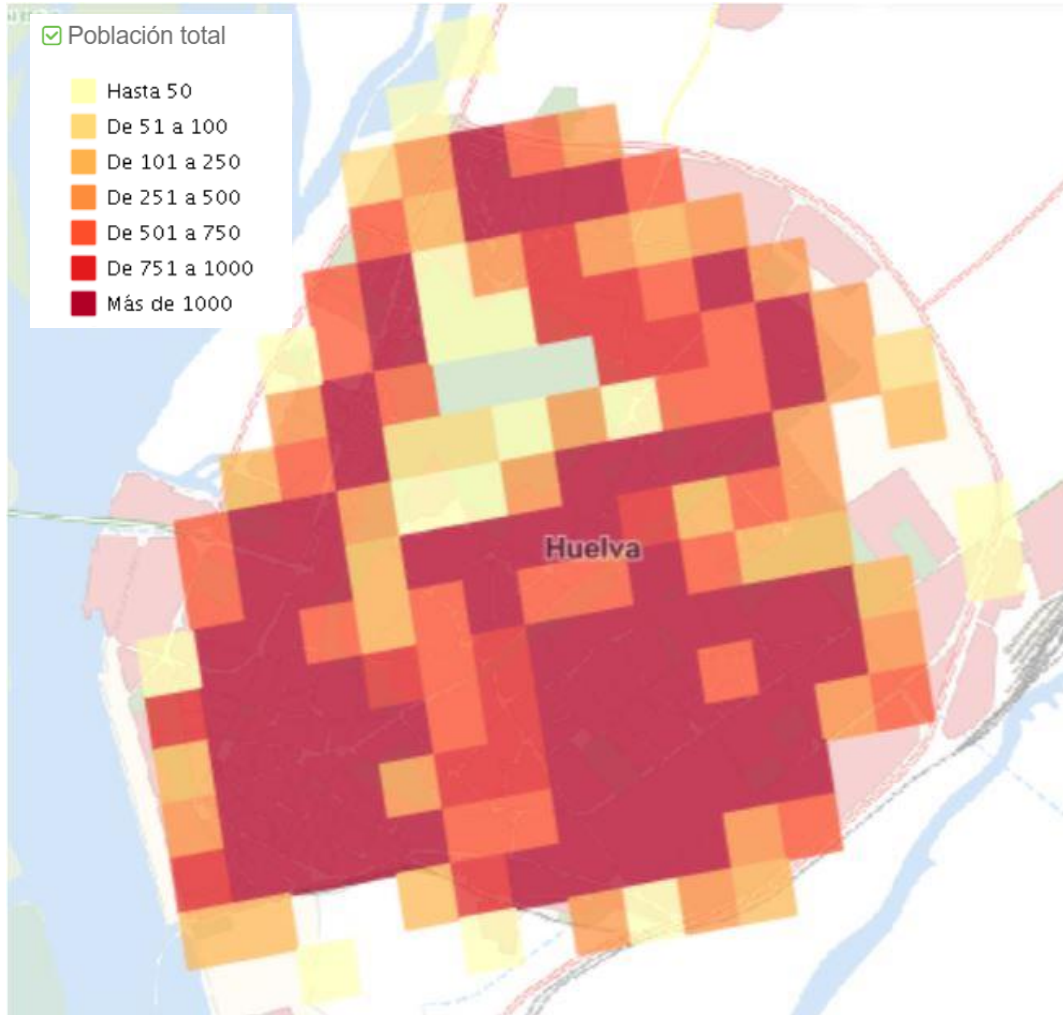
Copia parcial del plano nº 1, hoja 3: Clasificación del Suelo: Categorías de Suelo Urbano y Urbanizable. Adaptación Parcial del PGOU de Huelva a la LOUA.

■ Suelo urbano consolidado sometido a APT, PERI, Unidad de Ejecución en suelo urbano

■ Suelo urbano de nuevo crecimiento

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## POBLACIÓN



Copia parcial del plano nº 1, hoja 3: Clasificación del Suelo: Categorías de Suelo Urbano y Urbanizable. Adaptación Parcial del PGOU de Huelva a la LOUA.

■ Suelo urbano consolidado sometido a APT, PERI, Unidad de Ejecución en suelo urbano

■ Suelo urbano de nuevo crecimiento

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/VisorGrid/visor.htm>

## UNIDADES LITOLÓGICAS DEL CASCO URBANO PRINCIPAL



- 23-Arenas, limos, arcillas, gravas y cantos
- 24-Arenas
- 25-Limos y arcillas
- 26-Arenas y margas
- 27-Arcillas y arenas rojas
- 28-Arcillas, margas y dolomías
- 29-Arcillas y margas (localmente calcarenitas)
- 30-Arcillas, calizas y areniscas
- 31-Areniscas silíceas
- 32-Areniscas, margas y lutitas
- 33-Calcarenitas, arenas, margas y calizas
- 34-Margas yesíferas, areniscas y calizas
- 35-Margas, areniscas y lutitas o silexitas
- 36-Margas y brechas (olistostroma)
- 37-Margas, margocalizas, calizas (localmente calcarenitas)
- 38-Margas y calizas (localmente areniscas o rediolaritas o arcillas)
- 39-Calizas y dolomías

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

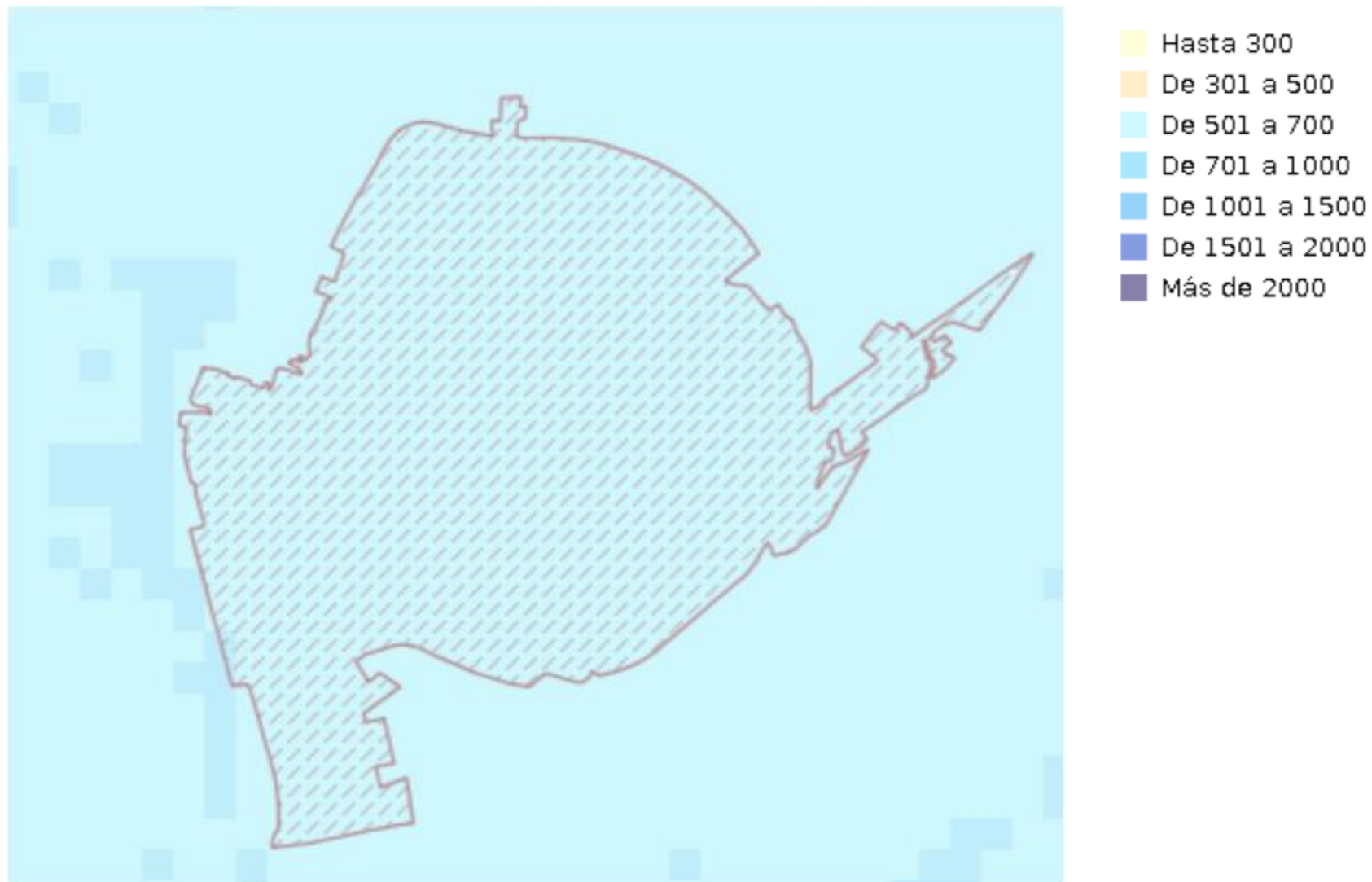
## UNIDAD CLIMÁTICA



- Clima Mediterráneo Subtropical
- Clima de Alta Montaña
- Clima Mediterráneo Continental
- Clima Mediterráneo Oceánico
- Clima Continental Mediterráneo
- Clima Mediterráneo Subdesértico

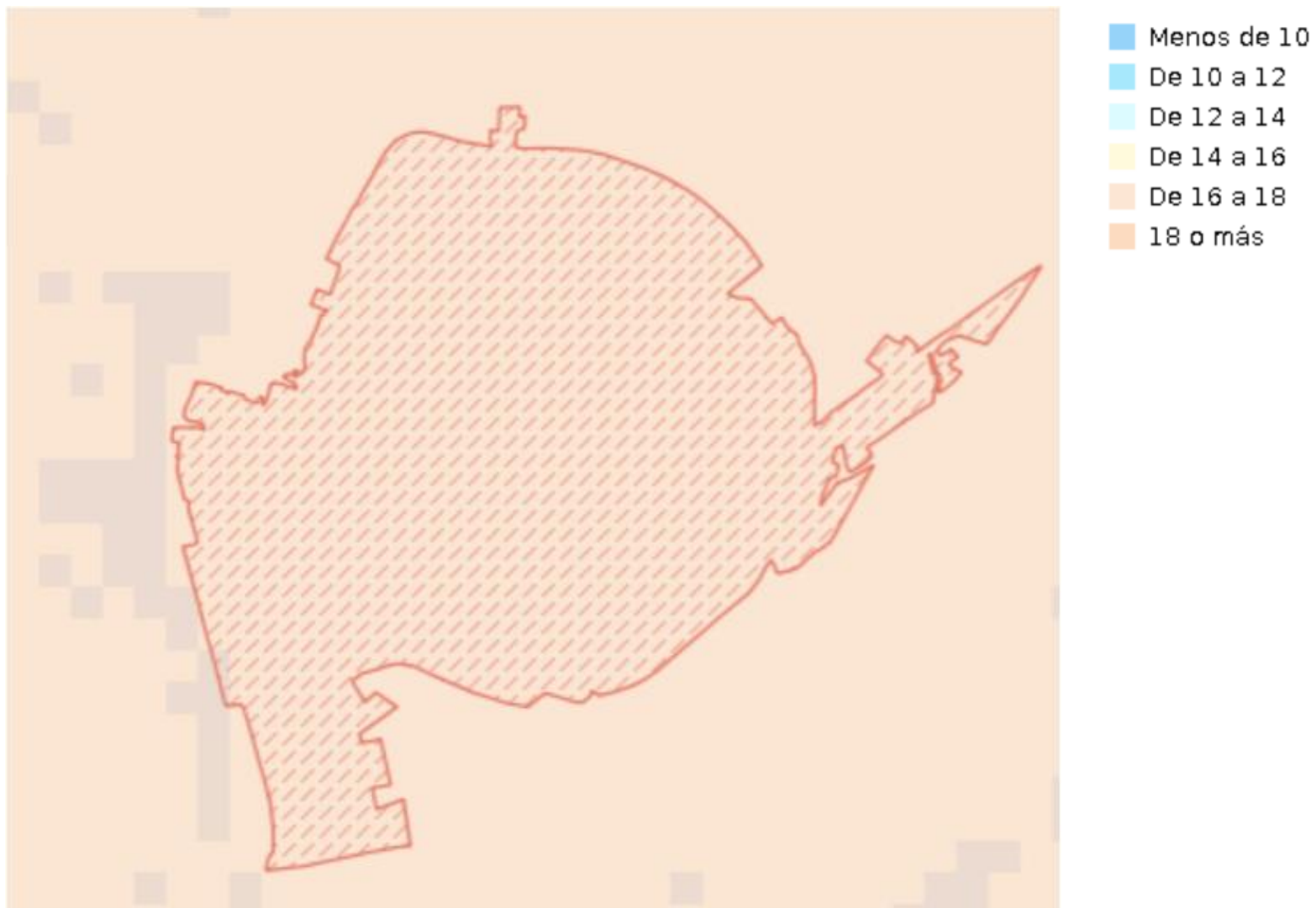
Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## PRECIPITACIONES



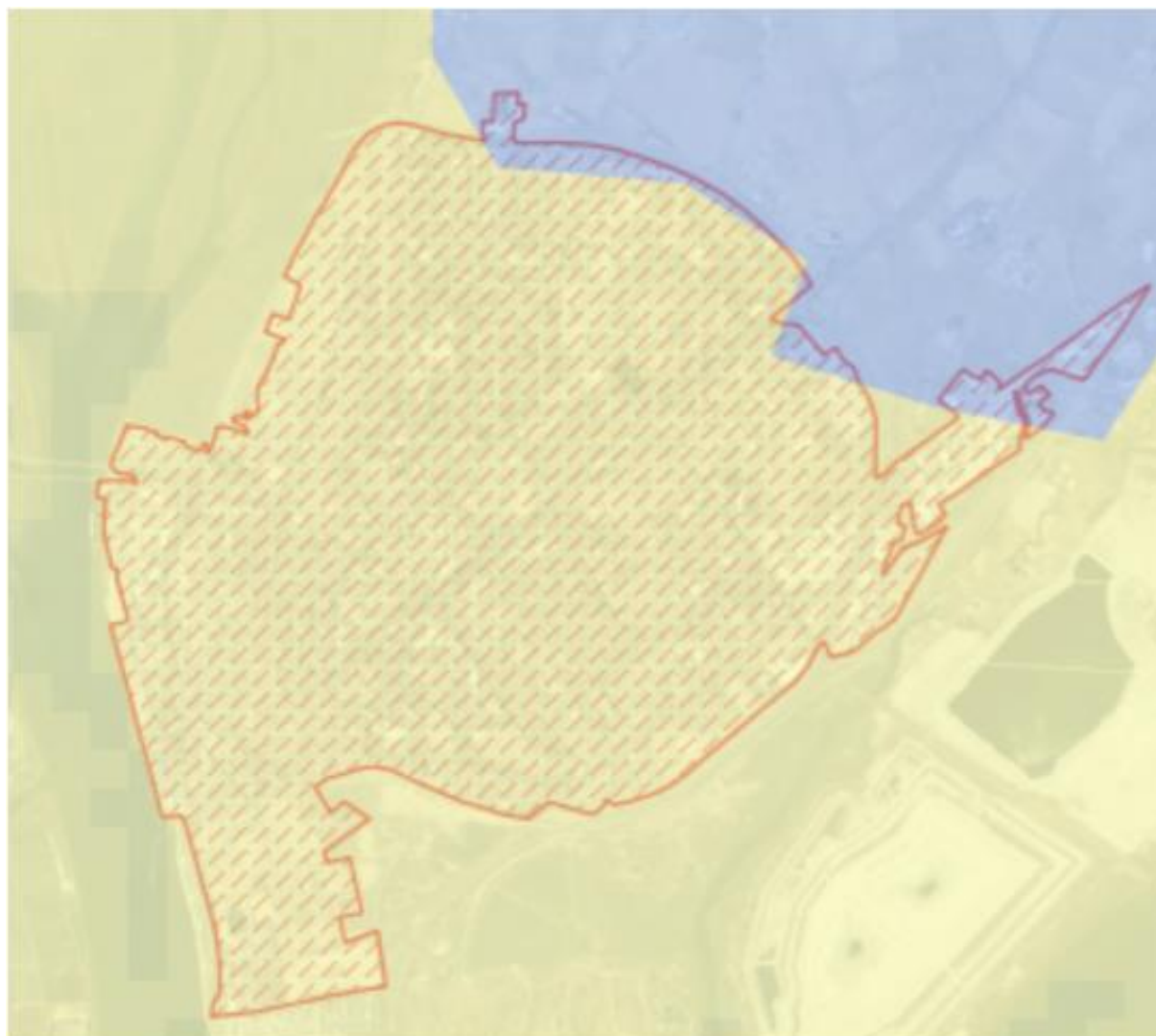
Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## TEMPERATURA



Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

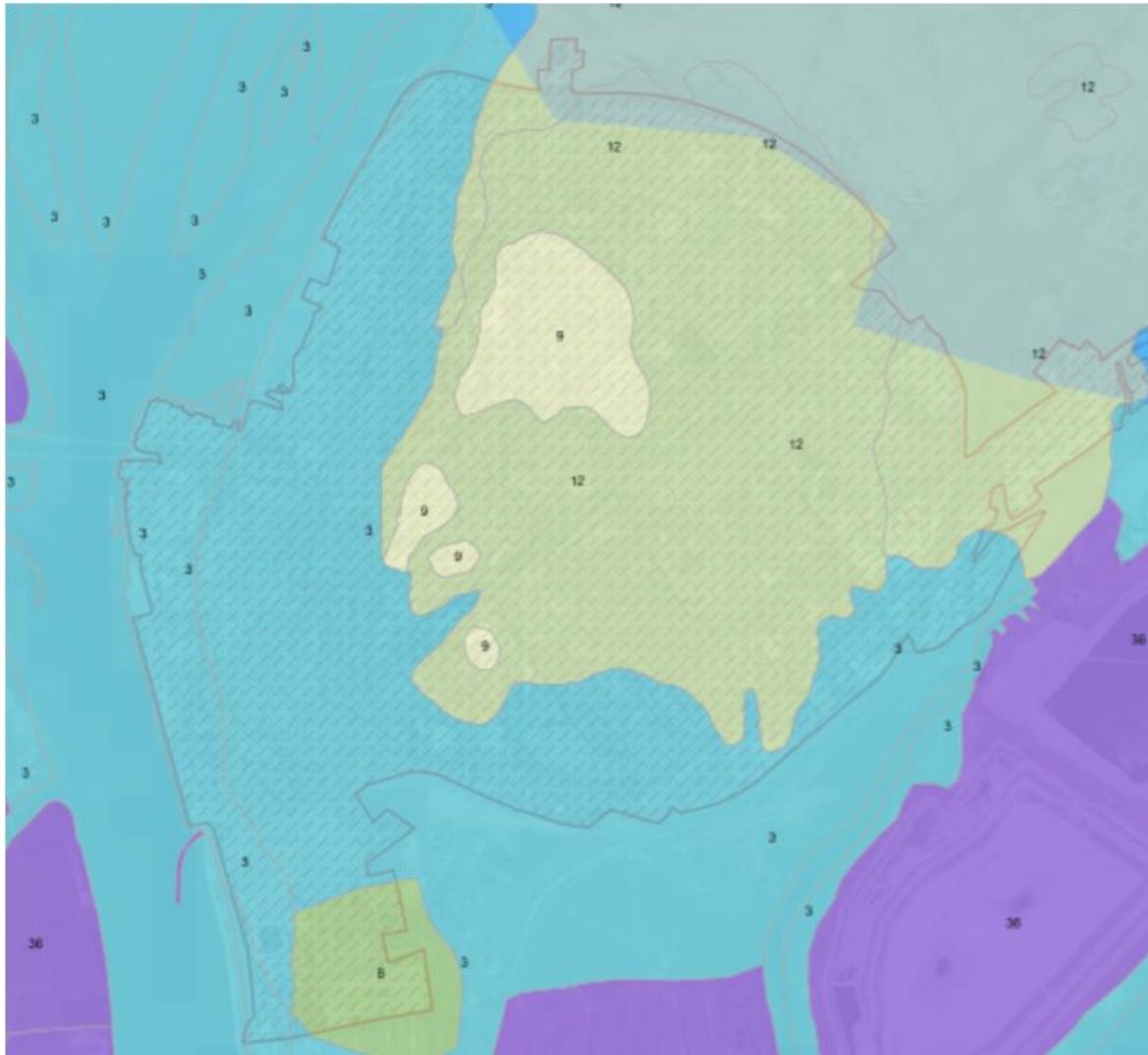
## DOMINIO TERRITORIAL



- Litoral Atlántico
- Litoral Mediterráneo
- Alcornocales-Valle del Genal-Ronda
- Los Pedroches
- Montes de Málaga-Loja-Axarquía
- Serranías de Cazorla y Segura
- Sierra Morena
- Sierra Subbética
- Sureste árido
- Altiplanicies-Baza-Sierra María
- Aluvial del Guadalquivir y Genil
- Campiñas
- El Condado-Aljarafe
- Depresiones béticas
- Campiñas Altas

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## UNIDADES FISIográfICAS



- 1- Formas Detríticas Litorales
- 2- Formas de Abrasión
- 3- Formas Mareales
- 4- Formas Fluvio-mareales
- 5- Formas Dunares
- 6- Llanuras de acumulación y/o deflación
- 7- Vegas y Llanuras de Inundación
- 8- Formas asociadas a coluvión
- 9- Terrazas
- 10- Cuencas de relleno artificial
- 11- Zonas endorreicas y arreas
- 12- Glacis y formas asociadas
- 13- Modelado de vertientes
- 14- Lomas y llanuras. Medios estables
- 15- Colinas con escasa influencia estructural. Medios estables
- 16- Colinas con moderada influencia estructural. Medios inestables
- 17- Bad-Lands y cárcavas
- 18- Cerros con fuerte influencia estructural. Medios estables
- 19- Cerros con fuerte influencia estructural. Medios inestables
- 20- Barrancos y Cañones denudativos
- 21- Relieves Tabulares Mono y Aclinales
- 22- Colinas y cerros estructurales
- 23- Colinas con influencia de fenómenos endógenos
- 24- Relieves montañosos con influencia de fenómenos endógenos
- 25- Colinas, Cerros y Superficies de erosión
- 26- Relieves montañosos de plegamiento en materiales metámorficos. Medios estables
- 27- Relieves montañosos de plegamiento en materiales metámorficos. Medios inestables
- 28- Relieves montañosos de plegamiento en materiales carbonatados
- 29- Relieves montañosos de plegamiento en conglomeráticos y rocas granulares en general
- 30- Formas Glaciares
- 31- Formas Periglaciares
- 32- Relieves estructurales en rocas carbonatadas
- 33- Modelado Kárstico superficial
- 34- Formas Primitivas-Volcánicas
- 35- Relieves derivados-Volcánicas
- 36- Formas artificiales-Antrópicas (Escombreras, suelos alterados, salinas y áreas de acuicultura)
- 37- Islas

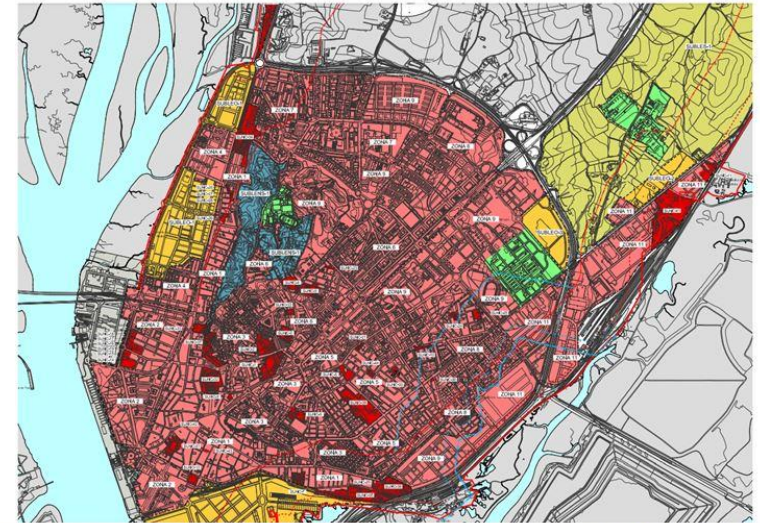
Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>



## ELEMENTOS HIDRAULICOS DEL NÚCLEO URBANO PRINCIPAL



Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>



Copia parcial del plano nº 1, hoja 3. Clasificación del Suelo: Categorías de Suelo Urbano y Urbanizable. Adaptación Parcial del PGOU de Huelva a la LOUA.

■ Suelo urbano consolidado sometido a APT, PERI, Unidad de Ejecución en suelo urbano

■ Suelo urbano de nuevo crecimiento

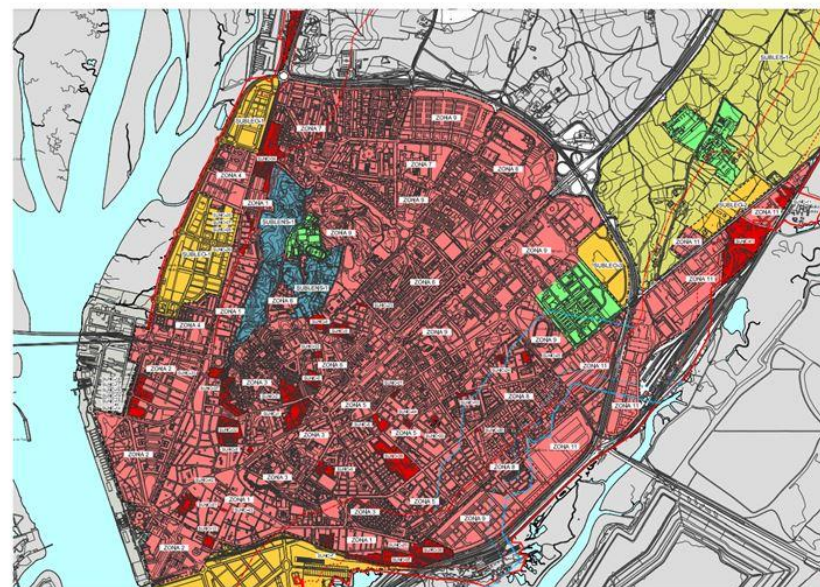
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE



- Ferrocarril Normal en Uso
- Red de Aforos
- Vía Urbana
- Autopistas y Autovías
- Autopistas y Autovías
- Autopistas y Autovías
- Autopista y autovía en construcción
- Autopista y autovía en construcción
- Autopista y autovía en construcción
- Carretera convencional
- Carretera convencional
- Carretera en construcción
- Carretera en construcción
- Carretera multicarril
- Estación de tren
- Parada de autobús
- Gasolinera
- Puerto

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## PATRIMONIO CULTURAL



Copia parcial del plano nº 1, hoja 3: Clasificación del Suelo: Categorías de Suelo Urbano y Urbanizable. Adaptación Parcial del PGOU de Huelva a la LOUA.

■ Suelo urbano consolidado sometido a APT, PERI, Unidad de Ejecución en suelo urbano

■ Suelo urbano de nuevo crecimiento

## DOTACIONES DOCENTES






-  Campus universitario
-  Facultades
-  Universidad
-  Centro educativo

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## DOTACIONES SANITARIAS



-  sede\_distrito
-  Hospital
-  Centro\_salud

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## DOTACIONES ADMINISTRATIVAS-INSTITUCIONALES



Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>

## INSTALACIONES DEPORTIVAS



Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/DERA/visor/visor.htm>