

**ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE PARA LA REVISIÓN DEL
P.G.O.U. DE PRADO DEL REY (CÁDIZ).**

Octubre de 2019

Asistencia Técnica
**IBERMAD, MEDIO AMBIENTE Y
DESARROLLO, S.L.**



Cód. Validación: 5C6LNQJJPPEEWPMTCX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestión | Página 1 de 26

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente Plan General de Ordenación Urbanística de Prado del Rey se aprobó de forma inicial mediante Pleno de fecha 15/11/2019.
Fdo.: El Secretario



Cód. Validación: 5C6LNQJJPPEWPMTX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestión | Página 2 de 26

ÍNDICE

1. Objeto del estudio. Antecedentes
 2. Características del sistema viario existente
 - 2.1. Carreteras de la red intercomarcal
 - 2.2. Carreteras de la red comarcal
 - 2.3. Red de vías pecuarias
 - 2.4. Caminos rurales públicos
 3. Análisis de movilidad y estadios de movilidad
 4. Recursos de movilidad alternativa
 5. Horizontes temporales
 6. Puesta en carga del plan general. Incidencias sobre el sistema viario
 - 6.1. Impacto sobre el viario provincial
 - 6.2. Tipo de tráfico
 - 6.3. Estimación tráfico generado
 - 6.4. Efecto previsible sobre la red viaria
 - 6.5. Acceso al municipio desde las vías a-372 y a-373
 7. Conclusiones
 8. Normativa de referencia. Fuentes
 9. Equipo redactor
-



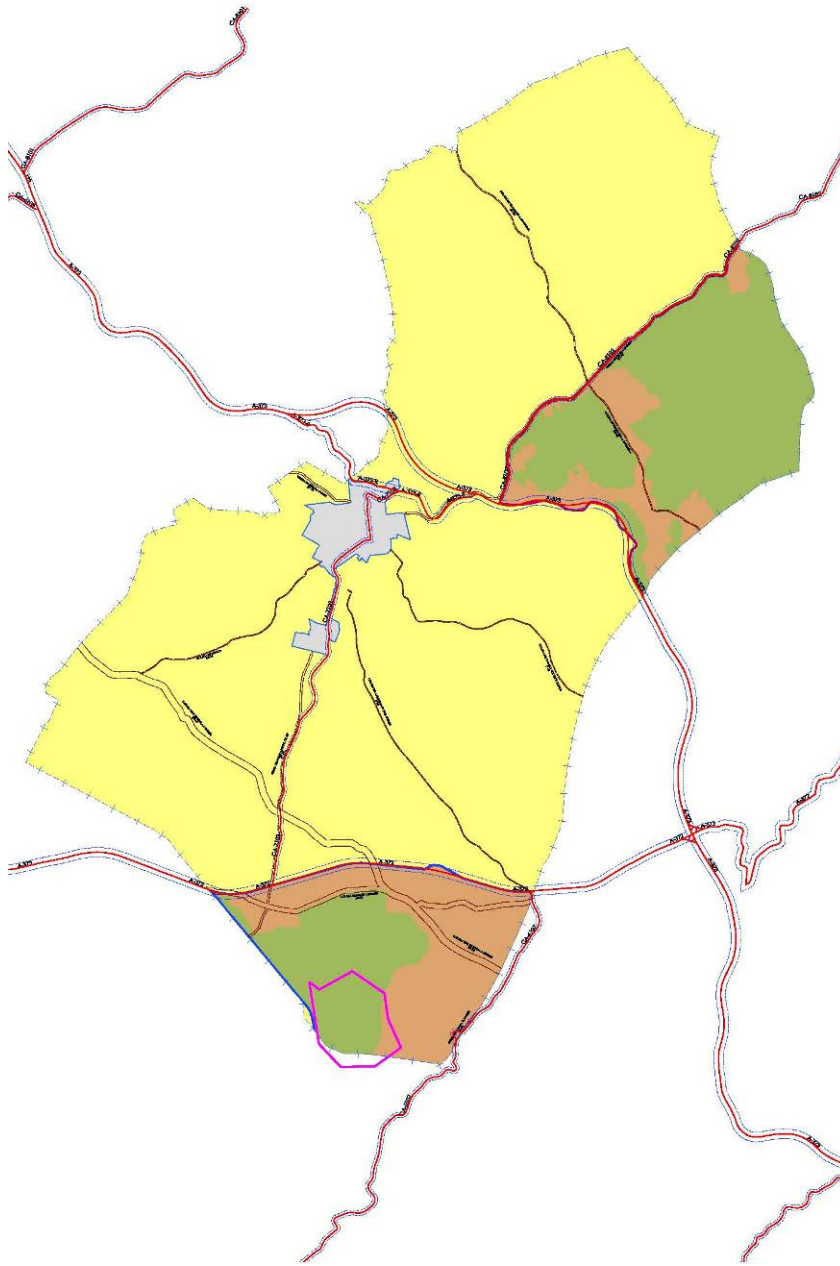


1. OBJETO DEL ESTUDIO. ANTECEDENTES

El presente documento se desarrolla dentro de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística del Prado del Rey (Cádiz), tal como se requiere en el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del mismo.

Pretende analizar las repercusiones sobre el sistema viario del desarrollo de dicho Plan, así como señalar posibles impactos relacionados con el trazado de acceso al sector, el volumen de tráfico generado y la afección a las vías existentes.





2. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA VIARIO EXISTENTE

Existen tres tipos de vías de comunicación en el municipio, las carreteras principales a las que hay que añadir la red de vías pecuarias y la red de caminos agrícolas o vías rurales públicas, destacando algunas procedentes del parcelario fundacional, tal y como se establece en el documento *“Memoria General del Plan General de Ordenación Urbanística de Prado del Rey”*.



2.1. CARRETERAS DE LA RED INTERCOMARCAL

Carretera A-372 Arcos de la Frontera-Ronda

Limita el territorio del municipio por el Sur. Discurre en sentido Este-Oeste. Pertenece a la red intercomarcal denominándose *Carretera de Arcos de la Frontera a Ronda por Grazalema*, dispone de 65,95 km, teniendo su origen en la A-384 (Arcos de la frontera) y su final en la A-374 (El Bosque). Es una vía de dos carriles con arcén, estimando una anchura total de calzada de 9 metros.



Cód. Validación: 5C6LNQJJP6EWPMTX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 7 de 26

Carretera A-373 Villamartín-Algatocín

Limita el territorio del municipio por el Norte. Discurre en sentido Este-Oeste. Pertenece a la red intercomarcal y se denomina Carretera de Villamartín a Algatocín. Dispone de 69,85 km, teniendo su origen en la intersección con la A-384 (Villamartín) y su final en la A-369 (Algatocín). Es una vía de dos carriles con arcén, estimando una anchura total de calzada de 9 metros.



Carretera A-373R

La **A-373R** es un antiguo tramo de la A-373 que ha quedado como acceso a Prado del Rey tras la variante realizada recientemente. Su longitud es de 2,847 Km. Se divide en dos tramos, hacia el Oeste del núcleo de Prado del Rey se denomina avenida El Nacimiento. Hacia el Este, avenida Dos de Mayo. Es una vía de dos carriles sin arcén, estimando una anchura total de calzada de 6 metros. Pertenece a la red viaria urbana.



2.2. CARRETERAS DE LA RED COMARCAL

Carretera CA-7103

Discurre en sentido Norte-Sur, conectando las vías A-372 y A-373. La **CA-7103** (antes CA-5231) es una vía de dos carriles sin arcén, estimando una anchura total de calzada de 6 metros. En el tramo que discurre por el núcleo urbano, dispone de acerado y dotaciones de alcantarillado, alumbrado... Pertenece a la red viaria urbana.



Cód. Validación: 5C6LNQJPEEWPMTX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 10 de 26

Carretera CA-8102

Designada como **CA-8102** (antes CA-5232) situada al Norte del término municipal, comunica con Zahara de la Sierra desde la A-373 y articula los espacios de la Dehesa de Prado del Rey. Es una vía de dos carriles sin arcén, estimando una anchura total de calzada de 6 metros.



Carretera CA-6107 Algar-El Bosque

En el Sureste del término de Prado del Rey, lindando con el de Algar, se denomina carretera de Algar a El Bosque. Tiene su origen en el propio casco urbano de Algar y su final en la intersección con la A-372 (p.k. 26,10). Es una vía de dos carriles sin arcén, estimando una anchura total de calzada de 6 metros.



Cód. Validación: 5C6LNQJPEEWPMTX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 11 de 26

2.3. RED DE VÍAS PECUARIAS

Las vías pecuarias identificadas legalmente son significativas en el territorio pradense y en particular la Cañada Real de Sevilla a Ubrique, de 90 varas (75 m), la cual merece especial atención pues fue la más significativa vía de comunicación entre la Sierra de Cádiz y el interior.

La relación de vías pecuarias que discurren por el término de Prado del Rey son:

DENOMINACIÓN	ANCHO LEGAL	ANCHURA NECESARIA
Cañada Real de Sevilla a Ubrique	75,22 m	20,89 m
Vereda de Arcos a Zahara	20,89 m	
Vereda de Algar a Prado del Rey	20,89 m	
Vereda de Algar a El Bosque	20,89 m	8,00 m
Colada de Villamartín a Grazalema	12,00 m	
Colada del camino Bajo de El Bosque	9,00 m	
Colada del camino Alto de El Bosque	9,00 m	
Colada de Prado del Rey a Bornos	10,00 m	
Colada de Arcos a Ubrique	53,50 m	20,89 m

2.4. CAMINOS RURALES PÚBLICOS

Son caminos agrícolas, en general de tierra compactada que dan accesos a las distintas explotaciones agropecuarias. La mayor parte de ellos se iniciaron como caminos de servidumbres particulares que el tiempo, el uso continuado y los distintos registros públicos (catastro y registro de la propiedad) lo han incluido como públicos. Otros forman parte de la propia parcelación que dio lugar al reparto de las tierras fundacionales y otros de tiempo inmemoriales no recogidos en la red de vías pecuarias.

- Con salida o llegada desde el propio núcleo de población de Prado del Rey, de Norte a Norte en sentido a las agujas del reloj:



- Camino de Villamartín, quedando un pequeño tramo al Noroeste del casco urbano hasta su conexión con la antigua A-373
 - Travesía de la CA-7103 (antes CA-2531) de acceso al casco urbano desde la A-373R
 - Camino a la Dorotea
 - Camino de la Trocha
 - Salida de la Vía pecuaria Vereda de Arcos a Zahara que atraviesa el casco urbano
 - Inicio de la Vía pecuaria colada de camino Alto de El Bosque
 - Camino la loma
 - Camino a vía pecuaria camino bajo de El Bosque
 - Salida de la vía pecuaria colada del camino bajo de El Bosque
 - Travesía de la carretera CA-25231 con trazado por la vía pecuaria vereda de Algar a Prado del Rey
 - Entrada al municipio de la Vía pecuaria colada de Bornos
 - Camino de Arcos por la Granja
 - Camino el Caracol
 - Camino de El Verdugo
 - Entrada al municipio de la vía pecuaria vereda de Arcos a Zahara atravesando el casco urbano hasta su salida por el Este de la población
- Zona Norte del término:
- Colada de Villamartín a Grazalema
 - Vereda de Arcos a Zahara, por la que discurre en su mayor parte la carretera CA-8102 que comunica con Zahara de la Sierra desde la A-373
 - Camino rural que partiendo de la CA-8102 cerca del cruce con la A-373 discurre paralelamente a la variante de la A-373 desviándose hacia el cerro de las Águilas, dando acceso al complejo turístico de la Dorotea, y otras parcelas y edificaciones agropecuarias

- Zona Sur del término:

Son los caminos ya indicados que parten del núcleo principal de Prado del Rey por su cara Sur, además de las vías pecuarias de la dehesa Sur (Colada de Bornos, Vereda de Algar a Prado del Rey, Colada camino bajo a el Bosque, Cañada Real Sevilla-Ubrique, Colada de Arcos a Ubrique) y los caminos fundacionales aún persistentes.



- Camino de los Granujales utilizado junto a la colada del camino bajo a el Bosque y la colada de Arcos a Ubrique, como recorrido de la romería en honor a San Isidro Labrador, celebrada en el área recreativa municipal en el paraje de Hortales.
- Caminos fundacionales:

La aplicación del modelo urbano y territorial procedente de la ilustración se tradujo en una sistematización de una abrupta orografía mediante un trazado en cuadrícula, tanto para la formación del núcleo de población como para el trazado de la parcelación agrícola y la red de caminos de las dehesas colonizadas que posibilitaría su acceso a los colonos: dehesa de Almajar y dehesa de Prado del Rey. No obstante la antropización de las dos dehesas características del término municipal es muy anterior a la actuación del siglo XVIII, pues constituyen ámbito de transición entre las vegas del río Guadalete y los macizos de la sierra gaditana, por lo que son cruzadas por itinerarios de la trashumancia histórica: las vías pecuarias como la Cañada del Sevilla-Ubrique y la Colada de Villamartín a Grazalema, entre otras.

Aún perduran algunos tramos de caminos fundacionales, principalmente en la dehesa Sur y en dirección Noreste-Suroeste.



3. ANALISIS DE MOVILIDAD Y ESTADIOS DE MOVILIDAD

Las características territoriales y de uso del suelo previstas en el PGOU plantean una nueva dotación de vivienda y de infraestructuras y servicios orientada a la previsión de un paulatino aumento de la población demandante de nueva vivienda en el término municipal en un alto porcentaje y, en menor medida, al uso como segunda vivienda. Se permite la incorporación de alojamiento turístico vinculado a los usos terciarios comerciales y de hostelería. En general, con respecto a las actuaciones previstas en los sectores de los distintos tipos de suelo, en su mayoría responden a la necesidad de ordenar y regular el crecimiento de la ciudad y de dotarlos en el sistema local de las infraestructuras y servicios necesarios para la población.

Se concentran las actuaciones industriales y terciarias en las zonas Norte y Sur cercanas a las principales vías de acceso al municipio, la A-373 y A-372 respectivamente, y se plantea una nueva vía Norte-Sur que discurre con un trazado paralelo a la carretera CA-7103 conectándose a partir del área del Polígono Industrial Cuatro Vientos.

Se potencia en el Plan la recuperación de la red de vías pecuarias y los caminos rurales públicos, incorporando actuaciones lineales de espacios libres que podrán albergar actividades de servicios (senderismo, caballos, rutas,..) así como facilitar los recursos para incorporar medias de movilidad alternativas dentro del municipio.

Se diferencian varios tipos de movilidad en previsión a lo referido en el Plan. La producida por las nuevas viviendas destinadas a la población permanente, la vinculada a las consideradas como segunda vivienda, la generada por las actividades industriales (marroquinería y carpintería de madera) y las agrícolas (vinos y aceites) y la relativa al turismo de fin de semana originado por las actividades relacionadas con el aprovechamiento y disfrute de los recursos que ofrece el territorio y su entorno.

En el PGOU se establecen una serie de actuaciones relativas a la infraestructura de comunicaciones y espacios libres y viario que garantizaran las condiciones de movilidad tanto de la población permanente como de la atraída por las actividades industriales y turísticas.

Resulta de gran interés regular el tipo de desplazamientos y vehículos permitidos o aconsejados en los momentos de ocupación relacionados con el ocio y turismo, así como



fomentar el uso en la población permanente de medios de transporte alternativos al vehículo privado para los desplazamientos dentro del municipio.

4. RECURSOS DE MOVILIDAD ALTERNATIVA

ACCESOS AL MUNICIPIO

En relación a las vías pertenecientes a la red intercomarcal, cuya titularidad ostenta la Junta de Andalucía, las carreteras A-372, A-373 y A-373R, en el PGOU se propone instar a la Administración Pública competente a la mejora de los nudos de estas carreteras con las carreteras comarcales, atendiendo principalmente a las siguientes intersecciones:

- de la A-373 con la CA-8102 (carretera a Zahara)
- de la A-372 con la CA-6107 (carretera a Algar)
- de la A-372 con la CA-7103 (zona del cruce)

RED DE VÍAS PECUARIAS

“De acuerdo con la Ley estatal de vías pecuarias (Ley 3/1995) y el Reglamento autonómico de Andalucía (Decreto 155/1998), las vías pecuarias son rutas donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero, y que podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios, en términos acordes con su naturaleza y fines, dando prioridad al tránsito ganadero y a otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural” (PGOU Prado del Rey).

Así se propone incorporar parte del sistema de espacios libres (general y local) en las estrategias de recuperación, conservación y protección de esta red, facilitando la incorporación de paseos peatonales y de ocio, sendas para paseos a caballo... permitiendo el que discurra tráfico ganadero en tránsito.

MOVILIDAD INTERIOR

En la red viaria urbana estructurante (Sistema General) que actualmente se centra en la A-373R y la travesía de la CA-7103, en el Plan se incorpora como nuevo viario estructurante el



viario Norte-Sur que transcurre paralelo a esta última por los nuevos sectores urbanizables, sirviendo de alternativa a la misma., trascurriendo por los nuevos sectores urbanizables sensiblemente paralelo a la CA-7103, sirve de alternativa a ésta. En cualquier caso, a estos nuevos suelos se consideraran integrantes en el sistema local.

Desde el mismo Plan se propones para la A-373R la adecuación de sus márgenes urbanos y no urbanos para implantar un espacio lineal de paseo y circuito de bicicleta; para la CA-7103, en su paso por el núcleo tradicional, desde el cruce con la A-372R hasta la plaza de Andalucía, incorporar un espacio de recorrido exclusivo para bicicletas; desde esta plaza hasta la A-372, se propone en ambos márgenes la formación de un paseo lineal de 7 metros cada uno a modo de parque lineal donde discurriría espacio para circuito de bicicletas y posible tránsito de animales. A lo largo de su recorrido se proponen diversas rotondas para organización del tránsito rodado y disminución de la velocidad del tráfico.

De igual manera, se presenta un viario complementario al estructurante, en el que se incorporan ejes principales de circulación urbana que conducen desde esta red a los puntos singulares de la ciudad. Se incluyen en la red local pormenorizada.

Con respecto a esta red viaria urbana pormenorizada, correspondiente al Sistema Local, la mayor parte de ella es compartida, asumiendo el tráfico rodado, el peatonal y el aparcamiento. Este último dispone de algunos puntos concretos para aparcamientos a lo largo de la travesía de la CA-7103.

La red peatonal exclusiva se reduce al centro urbano y a algunos tramos de fuerte pendiente que se resuelven con escalinatas.

Se incorporan una serie de rotondas dentro del sistema local mejorando en general las conexiones con laCA-7103 y la A-373R

5. HORIZONTES TEMPORALES

El periodo de desarrollo de las actuaciones previstas en el PGOU es de ocho años, dividiéndose en dos cuatrienios. Las actuaciones referidas a los sistemas generales y locales de comunicaciones y movilidad se señalan como desarrollables en el primer cuatrienio.



6. PUESTA EN CARGA DEL PLAN GENERAL. INCIDENCIAS SOBRE EL SISTEMA VIARIO

6.1. IMPACTO SOBRE EL VIARIO PROVINCIAL

Las conexiones con el municipio de Prado del Rey habituales desde los nodos cercanos más relevantes son las que se detallan a continuación:

Desde Cádiz. Discurre un tramo por la carretera A-4 hasta llegar a Jerez de la Frontera enlazando con la A-382.

Desde Sevilla. Desde la autopista AP-4 hasta llegar a Jerez de la Frontera enlazando con la A-382.

Desde Jerez de la Frontera. Desde la carretera enlazando con la A-382 hacia Arcos de La Frontera-Villamartín.

Dado que estas vías son de categoría superior a la A-373 y A-372, que dan acceso al municipio, será en estas en las que se concentre la mayor incidencia del nuevo tráfico generado por el desarrollo del Plan.

6.2. TIPO DE TRAFICO

Tráfico motorizado.

El incremento del tráfico motorizado no pondrá en crisis la calidad del servicio del viario existente.

El flujo inducido de tráfico pesado no se considera de especial relevancia debido al tipo de uso que se va a desarrollar en el municipio.

Tráfico no motorizado.

Se concentrará en la red urbana de movilidad del municipio



Movilidad interna.

Se dará prioridad a los desplazamientos alternativos al tráfico motorizado, tal como se ha indicado en el punto anterior.

6.3. ESTIMACION TRAFICO GENERADO

Se ha llevado a cabo una estimación del parque de vehículos que resultará del desarrollo del Plan, tomando como datos de referencia las dotaciones establecidas para cada uno de los usos en el mismo.

Aunque anteriormente se recomienda la incorporación de las alternativas al tráfico rodado en vehículo privado, garantizando el desarrollo de vías para otro tipo de transportes (bicicletas, senderismo...), en esta estimación se considera que la totalidad de los desplazamientos se realizarán en transporte privado.

En el caso del *uso residencial*, se estima la ejecución de 360 viviendas. Según datos del Instituto Nacional de Estadística, el número de miembros por hogar en el año 2017 se establece en 2,49. El número de vehículos por cada 1000 habitantes en España se establece en 500, según artículo publicado en la revista especializada “Expansión” en abril de 2017:

(<http://www.expansion.com/economia/2017/04/30/5901b473e5fdea25558b45ad.html>).

Se determina por tanto un valor de 1,25 vehículos por vivienda, siendo un total de 450 vehículos de los cuales se considera un 2% de ciclomotores o motocicletas.

Para el *uso terciario*, que permite el uso comercial, restauración y alojamiento turístico, se determina una edificabilidad de 1.103,23 m², suponiendo una dotación de 37 plazas, estimando un vehículo por plaza.

En el caso del *uso terciario*, que permite el uso industrial y comercial, se establece que se lleven a cabo actividades relacionadas con la producción y comercialización de marroquinería o mobiliario de madera o de vinos y aceites. Se establece una superficie de 9.885,98 m². De un total de 59 vehículos estimados, el 20% serán ciclomotores o motocicletas.



En el caso del *uso equipamiento*, en la ampliación de los polígonos industriales la Ventilla y Cuatro Vientos, en el que se incorpora un centro para la promoción de la producción local, se destinan 62.733,14 m² a *Servicios Generales de Equipamientos Polivalentes*. Se incluye en esta partida la estimación de trabajadores que se desplacen al sector. De un total de 376 vehículos estimados, el 20% serán ciclomotores o motocicletas.

Como se ha señalado en el punto anterior, aunque se pretende que un alto porcentaje del tráfico interno del municipio se realice a través de medios de transporte alternativos, se considera a efectos de cálculo del tráfico la opción más desfavorable que es que el 100% de este flujo sea absorbido por la A-372 o la A-373.

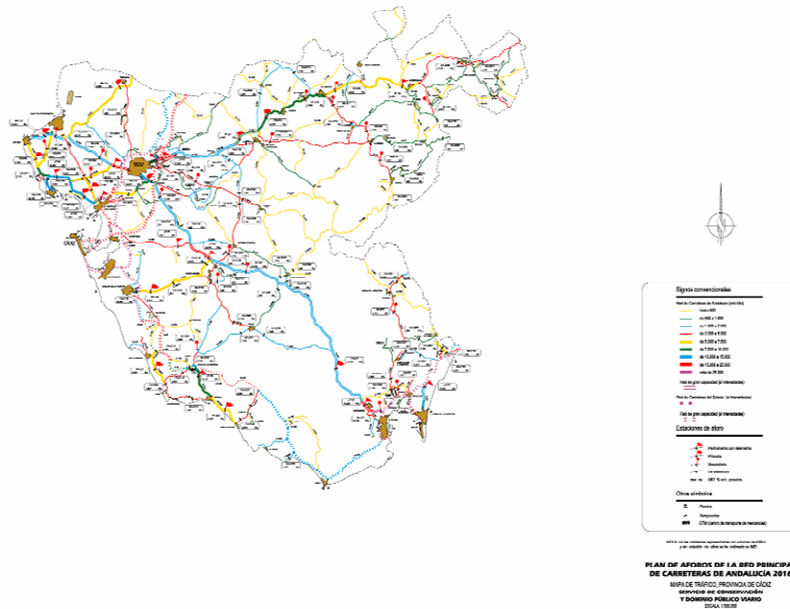
USO	DOTACION	SUPERFICIE	VEHICULOS
RESIDENCIAL	360 viviendas	126.586,45 m ²	447+2
TERCIARIO SERVICIOS	37 plazas	1.103,23 m ²	37
TERCIARIO SERVICIOS		12.357,35 m ²	47+12
SSGG EQUIPAMIENTO		62.733,14 m ²	301+75
TOTAL			832+89 (921)

6.4. EFECTO PREVISIBLE SOBRE LA RED VIARIA

A efectos de cálculo de los efectos previsible en la calidad del servicio del viario, se estima que todo el tráfico será absorbido por la vía A-372 o por la vía A-373, en el supuesto de que uno de los dos accesos quedase bloqueado.

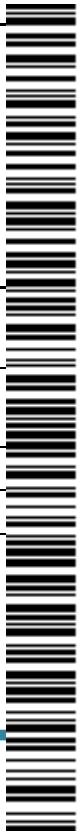
El mapa del Plan de Aforos de la Red Principal de Carreteras de Andalucía para el año 2106, de la Dirección General de Infraestructura de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, establece una intensidad media diaria de tráfico (IMD) de 2.000 a 5.000 vehículos/día para la carretera A-372 y la A-373.

No existen puntos de aforo en ubicaciones relevantes para el estudio de la vía en cuestión, por lo que es este dato el que se utiliza como de referencia.



De los municipios cercanos a los que da servicio esta vía, los datos de población y parque móvil, obtenidos a través de la Dirección General de Tráfico, se resumen en la siguiente tabla:

MUNICIPIO	POBLACIÓN	CAMIONES	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES	OTROS VEHÍCULOS	TOTAL VEHÍCULOS
PRADO DEL REY	5636	506	344	0	2934	280	6	50	70	4.190
ARCOS DE LA FRONTERA	30741	1602	815	69	14342	1906	158	284	215	19.391
VILLAMARTIN	12127	704	442	8	5919	782	39	119	115	8.128
EL BOSQUE	2117	137	60	0	1072	161	5	9	18	1.462



Cód. Validación: 5C6LNGJJPPEEWPMTCX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 21 de 26



Del parque móvil de 33.171 vehículos, considerando los municipios de Prado del Rey, El Bosque, Arcos de la Frontera y Villamartín, el aumento de 921 vehículos determinado para el nuevo sector supone un incremento del 2,78 %. Si la IMD establecida es entre 2.000 y 5.000, el máximo incremento de tráfico previsible, un 2,78 % de 5.000, es de 139 vehículos/día.

Si se consideran sólo los municipios de Prado del Rey, El Bosque y Arcos de la Frontera, con un parque de 25.043, el aumento supone un 3,68 %. Este porcentaje aplicado sobre un IMD de 5.000 conlleva un incremento de 184 vehículos/día.

En el caso de considerar sólo los municipios de Prado del Rey, El Bosque y Villamartín, con un parque de 13.780, el aumento supone un 6,68 %. Este porcentaje aplicado sobre un IMD de 5.000 conlleva un incremento de 334 vehículos/día.

En cualquiera de los casos considerados el incremento de vehículos al día se encuentra dentro de los valores asumibles por ambas vías.

6.5. ACCESO AL MUNICIPIO DESDE LAS VÍAS A-372 Y A-373

En la adecuación de la conexión existente entre las vías A-372 y A-373 con las correspondientes vías del municipio, deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios en cuanto al tipo de conexión.

El tipo de conexión de la vía de acceso cumplirá con lo prescrito en el *CAPÍTULO III* de la *“Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios”* que hace referencia a los accesos a las carreteras convencionales existentes de las diversas actuaciones urbanísticas.

En el *artículo 55* de dicha Orden se establecen las condiciones que han de cumplir cuando sea precisa la conexión con la red estatal de carreteras.

Así pues, *“el acceso (conexión), deberá resolver por sí mismo, todos los movimientos y maniobras posibles con la carretera estatal, no permitiéndose que el mismo sirva, y/o sea*



servido, a, y/o desde sólo una de las márgenes de la carretera. Cuando la IMD en la carretera, supere o iguale los 5.000 vehículos, será preciso que la actuación urbanística contemple la ejecución de un enlace a distinto nivel o la conexión a uno existente, mediante las oportunas vías de servicio, ajustadas a esta norma”.

7. CONCLUSIONES

Según los datos obtenidos el nivel de servicio de las vías de comunicación no se ven perjudicados por la carga estimada por el desarrollo del Plan.

El estudio del efecto previsible por la puesta en carga del Plan se ha realizado suponiendo que es una de las vías la que asume toda la carga. Así, en el caso en que por algún motivo alguna de las vías A-372 o A-373 viese comprometida la posibilidad de dar servicio, la otra posee la capacidad de asumir el nivel de servicio de ambas.



8. NORMATIVA DE REFERENCIA. FUENTES

Normativa de referencia:

- PGOU de Prado del Rey
- Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA)
- Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios. «BOE» núm. 21, de 24 de enero de 1998

Fuentes web consultadas:

- Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras
http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CAR

RETERAS/

- Instituto Nacional de Estadística
<http://www.ine.es/>
- Dirección General de Tráfico
<http://www.dgt.es/es/>
- Wikipedia
- Google Maps



9. EQUIPO REDACTOR

El presente “**ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA LA REVISIÓN DEL P.G.O.U. DE PRADO DEL REY (CÁDIZ).**” ha sido realizado por un equipo técnico multidisciplinar perteneciente a la consultora especializada IBERMAD, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO, S.L. y formado por los siguientes profesionales:

FIRMAS AUTORES:

Juan José Caro Moreno, Geógrafo, Colegiado N° 26 Colegio de Geógrafos.

Cristóbal Ruiz Malia, Biólogo, Colegiado N° 2128 Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de Cádiz, Sección Ciencias Biológicas.

EQUIPO TÉCNICO

Rosama Aparicio Fernández-Melero, Arquitecta (COACA nº 818).

Iván Román Pérez-Blanco, Geógrafo.

Ana Abellán Gamero, Ambientóloga.



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente Plan General de Ordenación Urbanística de Prado del Rey se aprobó de forma inicial mediante Pleno de fecha 15/11/2019.
Fdo.: El Secretario



Cód. Validación: 5C6LNQJJPPEWPMTCX3MRNA3QA | Verificación: <http://pradodelrey.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestión | Página 26 de 26