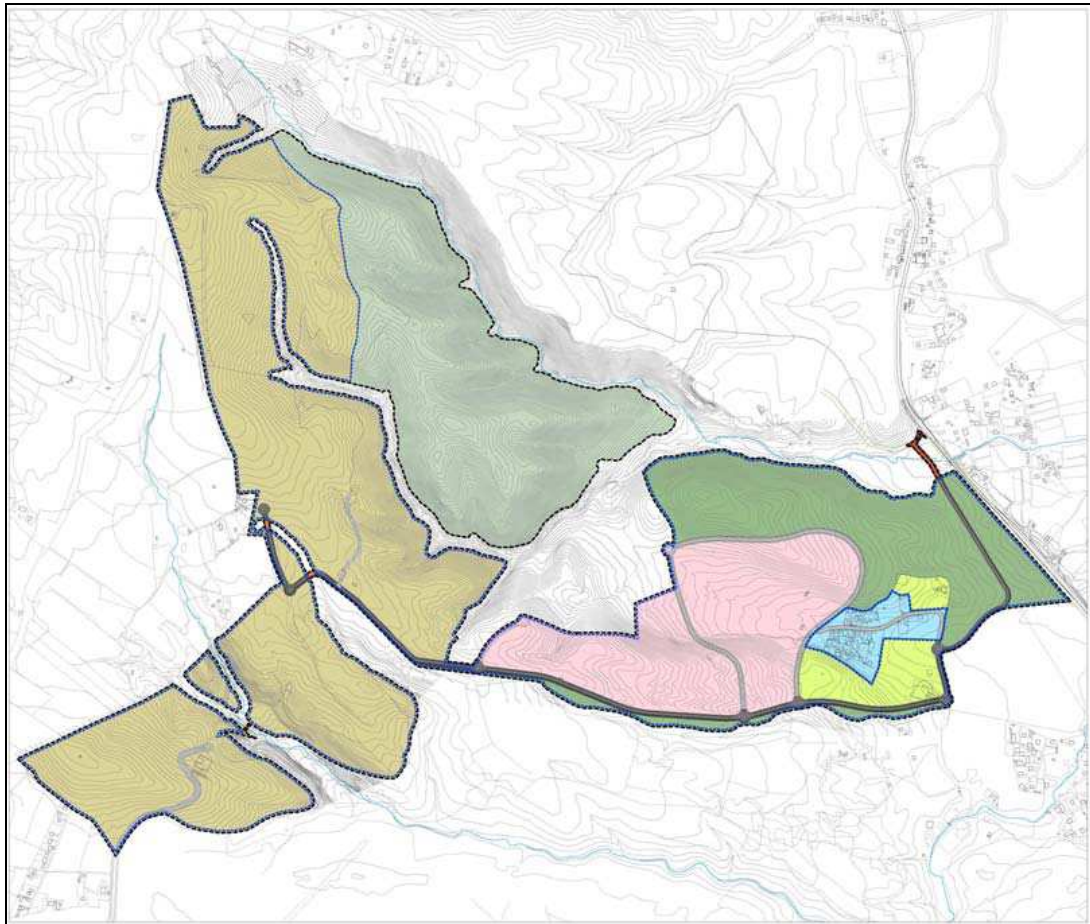


**EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DE LA
REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
URBANÍSTICA DE BARBATE PARA LA IMPLANTACIÓN DEL
PROYECTO DE INTERÉS TURÍSTICO REGIONAL
“EL SEGÜESAL GOLF RESORT”.**

ESTUDIO DE TRÁFICO y MOVILIDAD SOSTENIBLE

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BARBATE

Septiembre de 2020



Asistencia Técnica

IBERMAD, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO, S.L.



ESTUDIO DE TRÁFICO y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BARBATE (CÁDIZ) PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO DE INTERÉS TURÍSTICO REGIONAL “EL SEGÜESAL GOLF RESORT”.

ÍNDICE

1. OBJETO DEL ESTUDIO. ANTECEDENTES.....	1
2. DETERMINACIONES DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BARBATE (CÁDIZ) PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO DE INTERÉS TURÍSTICO REGIONAL “EL SEGÜESAL GOLF RESORT”.....	2
3. ALTERNATIVA DE VIARIO DE ACCESO PREVISTA EN LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BARBATE (CÁDIZ) PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO DE INTERÉS TURÍSTICO REGIONAL “EL SEGÜESAL GOLF RESORT”.	3
4. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA GENERAL VIARIO EXISTENTE.....	6
5. ANÁLISIS DE MOVILIDAD.	10
6. INCIDENCIAS SOBRE EL SISTEMA VIARIO.	16
7. CONCLUSIONES.	20
8. NORMATIVA DE REFERENCIA Y FUENTES EMPLEADAS.	20
9. AUTORÍA.....	22

1. OBJETO DEL ESTUDIO. ANTECEDENTES.

El presente documento se desarrolla como complemento del *Estudio Ambiental Estratégico relativo a la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbanística de Barbate (Cádiz) para la implantación del Proyecto de Interés Turístico Regional “El Següesal Golf Resort”*.

Pretende analizar las repercusiones del desarrollo de dicho sector sobre el sistema viario actual, así como señalar posibles impactos relacionados con el trazado de acceso al sector, el volumen de tráfico generado y la afección a la carretera A-314.



Sector de desarrollo del Proyecto de Interés Turístico Regional (*Documento Urbanístico de Revisión Parcial de PGOU de Barbate*).

2. DETERMINACIONES DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BARBATE (CÁDIZ) PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO DE INTERÉS TURÍSTICO REGIONAL “EL SEGÜESAL GOLF RESORT”.

La Declaración de Interés Turístico Regional del Proyecto de Campo de Golf «El Següesal Golf Resort», ubicado en el término municipal de Barbate (Cádiz), fue acordada el 26 de julio de 2011, por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a favor de la entidad promotora «Bogaris Residencial 7, S.L. y publicada en BOJA de 4 de agosto de 2011.

En el capítulo V del Decreto 43/2008, de 12 de febrero, modificado por Decreto 309/2010, de 15 de junio, en el que se regulan las condiciones de implantación y funcionamiento de campos de golf en Andalucía, se establece se podrán *“declarar de interés turístico los campos de golf que, reuniendo las características definitorias contenidas en el artículo 2, tengan una especial relevancia por su incidencia potencial en la cualificación de la oferta turística y su desestacionalización, ampliando la oferta deportiva y de ocio asociada al turismo del ámbito territorial donde sean implantados”*

Es obligatoria la incorporación al planeamiento general municipal de la declaración de Interés Turístico Regional en los términos y con las condiciones establecidas en el Acuerdo de Declaración, tal y como se establece en la Ley 1/94, de Ordenación del Territorio de Andalucía, así como el Decreto 43/2008, regulador de las condiciones de implantación y funcionamiento de campos de golf en Andalucía (ambos parcialmente derogados), el propio Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 26 de julio de 2011 y el Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca de La Janda.

Debido a la paralización del planeamiento general de Barbate, resulta necesario formular una Innovación del actualmente vigente (PGOUs de 1995 y 2003), que debido a la extensión superficial del Proyecto de Interés Turístico, debe ser tramitada como Revisión Parcial en aplicación del artículo 37.2 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, ya que no supone la alteración integral de la ordenación establecida ni la alteración sustancial de la ordenación estructural.

El objeto de la Revisión Parcial es la implementación urbanística del Proyecto de Interés Turístico Regional “El Següesal Golf Resort”, en los términos del Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 26 de julio de 2011.

El Proyecto de campo de golf de Interés Turístico Regional «El Següesal Golf Resort», se ubica en un entorno que reúne un valor turístico de alta calidad por la existencia de un importante patrimonio cultural y natural en los alrededores, destacando la presencia del Parque Natural de La Breña y Marismas de Barbate, y en un entorno más distante, el Parque Natural de los Alcornocales y el Parque Natural del Estrecho. Así, *“la implantación del campo de golf «El Següesal Golf Resort» dotará al municipio de Barbate de un proyecto turístico-deportivo singular, moderno, integrado en el entorno y con el máximo respeto medioambiental, caracterizado por su diversidad de usos y que favorecerá la desestacionalización turística que requiere la zona, a la vez que atraerá un turismo de calidad y apoyará la generación de empleo.”*

Con respecto al Sistema General Viario, se debe garantizar la total accesibilidad principal al sector desde la carretera A-314, sin perjuicio de posibles accesos secundarios ya existentes, así como facilitar la conexión peatonal-ciclista con la red de carreteras, caminos rurales y vías pecuarias.

En el acceso al sector se adoptaran medidas para salvar el cauce público el arroyo del Melón y sus zonas de servidumbres, así como el flujo de agua en el caso de avenidas extraordinarias en el período de retorno de 500 años.

3. ALTERNATIVA DE VIARIO DE ACCESO PREVISTA EN LA REVISIÓN PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BARBATE (CÁDIZ) PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO DE INTERÉS TURÍSTICO REGIONAL “EL SEGÜESAL GOLF RESORT”.

En la Revisión Parcial del PGOU se establecen cuatro alternativas para la tipología de la conexión viaria con la carretera A-314.

La Alternativa 0 recoge lo establecido en el Proyecto de Interés Turístico Regional en el que se preveía con carácter indicativo resolver la conexión con la carretera A-314 mediante una rotonda.

En la Alternativa 1, la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda establece que la resolución del acceso debe realizarse mediante un enlace para permitir los movimientos de entrada-salida en todas direcciones.

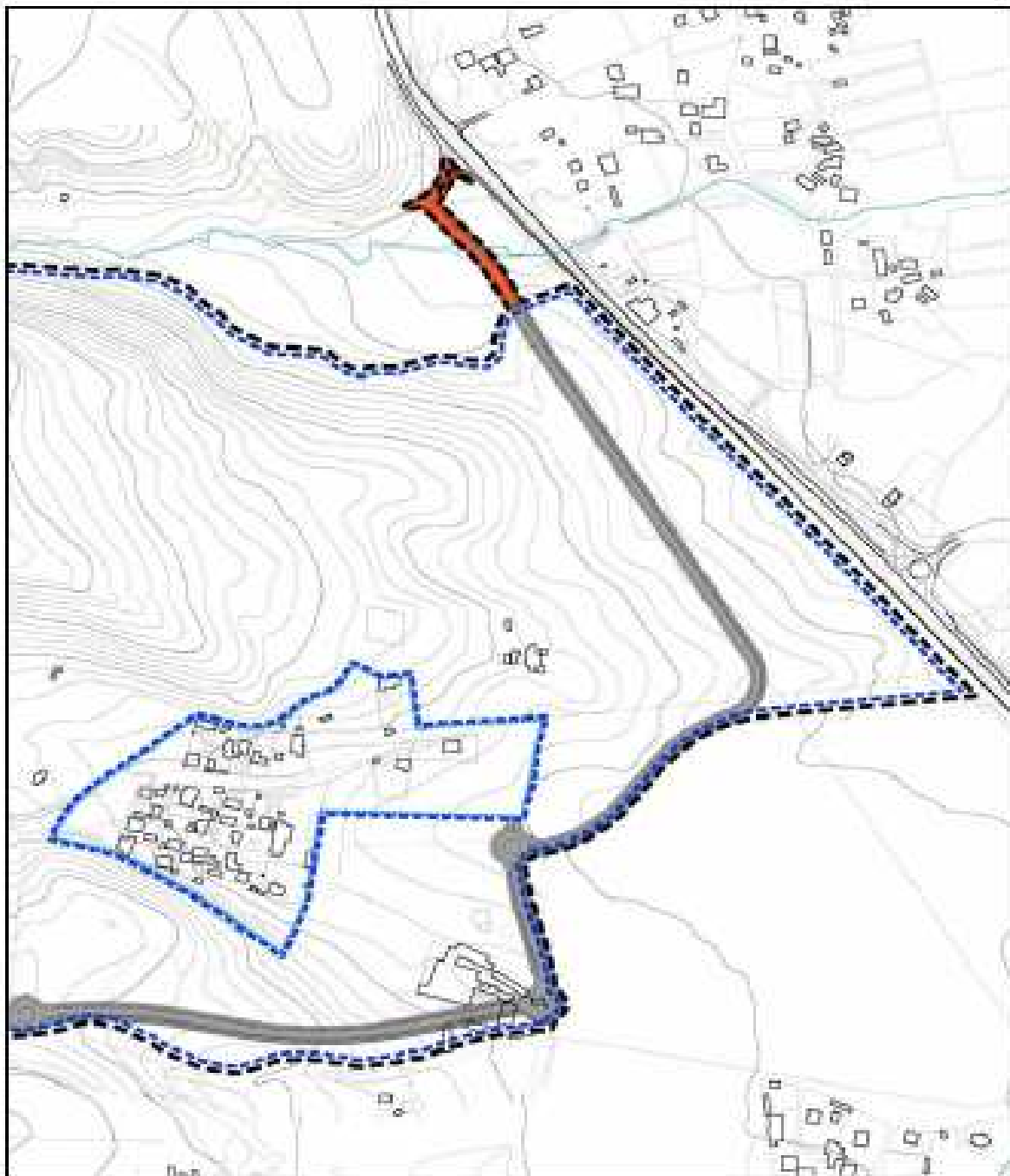
Durante la tramitación del Proyecto de Interés Turístico Regional se llevaron a cabo obras de mejora de la seguridad en la margen contraria al acceso, dificultando las soluciones de las Alternativas 0 y 1.

La Alternativa 2 consiste en la autorización sólo de giros a derecha, resolviendo el resto de los movimientos en rotondas existentes en ambos sentidos de la carretera A-314. Los movimientos directos serían N-340-entrada/salida del Proyecto-Barbate. El movimiento salida del Proyecto-N-340 se realizaría saliendo en dirección Barbate y giro de 180° en la rotonda del Polígono Industrial de La Oliva, localizada a 2 Km. El movimiento Barbate-entrada en el Proyecto se realizaría en la rotonda localizada a 100 m en la margen contraria. Esta alternativa deberá ser contrastada mediante un Estudio de Movilidad para analizar su influencia sobre el nivel de servicio de la carretera y con la propia Administración de carreteras.

La Alternativa 3 desplaza el acceso a la actuación hacia el Norte, hasta la intersección existente en el Km 5. Dicha intersección con giro a izquierdas tanto en el sentido Vejer-Barbate, como en el contrario, posibilita todos los movimientos desde la margen de la actuación. Se utiliza únicamente por una cantera existente en la misma margen. Por otra parte, existe una línea eléctrica aérea de media tensión en sentido norte-sur, cuya traza sin arbolado permite derivar el acceso, soterrando la línea, sin afectar a otros pies arbóreos. Este acceso, lo mismo que cualquiera de las otras alternativas, sólo tiene un cruce en la intersección entre las coladas de Barbate y de la Cañada del Menor.

Tanto la Alternativa 0 como la Alternativa 1 implican la construcción, aunque de poca extensión, de nuevas infraestructuras viales, por lo que incrementarían el consumo de suelo, recursos, energía, así como incrementar las afecciones paisajísticas y al dominio público y generando más impactos ambientales que las Alternativas 2 o 3. La Alternativa 2, al proponer únicamente permitir los giros a la derecha en el viario ya existente, sin nuevas incorporaciones constructivas significativas es la más ajustada, aunque podría producir problemas de movilidad al conllevar tráficos de agitación.

La Alternativa 3, además de no precisar nuevas actuaciones sobre la carretera, tiene como ventaja que posibilita un funcionamiento más adecuado, evitando los tráficos de agitación.



Alternativa 3. Conexión de acceso al Sector (*Documento Urbanístico de Revisión Parcial de PGOU de Barbate*).

4. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA GENERAL VIARIO EXISTENTE.

El sistema de carreteras existente presenta la topología clásica de las áreas litorales sin núcleos urbanos de especial relevancia. La vía principal se desarrolla por el interior y el resto tiene un carácter secundario local.

La vía principal interior es la carretera N-340, que discurre en paralelo al litoral a unos 9 Km de este.

La respuesta litoral está constituida por las carreteras A-2231 Barbate-Zahara y A-2233 Barbate-Caños de Meca; discurren junto al litoral, excepto en el tramo de los acantilados de Barbate (Parque Natural), que se dobla hacia el interior buscando un trazado más favorable.

Las carreteras que unen las interiores trazan de este a oeste: la A-2227 de la CN-340 a Zahara; la A-314 de la CN-340 a Barbate; y la A-2230 de la CN-340 a Zahora.

En este sistema, el núcleo de Barbate tiene un papel relevante ya que debe ser cruzado tanto en los recorridos litorales como en los recorridos que utilizan la A-314, desde la CN-340 a Zahara o Caños de Meca-Zahora.

Vía rápida A-314 Vejer-Barbate

La A-314 se trata de una carretera andaluza perteneciente a la provincia de Cádiz. Conecta Vejer de la Frontera con Barbate, siendo la única vía de acceso a esta localidad desde una carretera nacional.

Con 9 Km de longitud, su inicio está situado en un cruce de la N-340 al norte de Vejer, continúa paralela al río Barbate por su margen derecha, pasa como variante de la barriada de La Oliva y termina en una rotonda en la avenida de Juan Carlos I en el municipio de Barbate.



Cruce de acceso al sector de actuación desde la A-314.

Situada en el PK 5 de la A-314 se trata de una intersección con giro a izquierdas en ambos sentidos Vejer-Barbate, permitiendo todos los movimientos en el punto de acceso al sector.



Conexión de acceso desde A-314 al Sector
(Fuente: Google Maps).

Accesos secundarios al sector desde la A-314.

Existen dos accesos secundarios al sector. El primero de ellos, al Suroeste, actualmente conecta el Parque Natural con el Palomar a las instalaciones existentes y con el futuro espacio de restauración y ocio.

El segundo, al Noreste, conecta con la Vereda de Buenavista, situada al Oeste de los terrenos. Se trata de una vía pecuaria por lo que no será utilizado por vehículos motorizados, si no que supondrá un acceso complementario para medios de desplazamiento alternativos, acercando el área de actuación a las playas del Cabo de Trafalgar.



5. ANÁLISIS DE MOVILIDAD.

5.1. Sistema Urbano. Estadios de movilidad.

El sistema urbano del municipio de Barbate está compuesto por cinco núcleos principales.

El núcleo de Barbate, con 19.756 habitantes, que asume las funciones de cabecera municipal, es el lugar de primera residencia de la mayor parte de los habitantes del municipio y en él se desarrolla la prestación de los servicios públicos y privados. Se ubica en el litoral en una posición central con respecto al sistema.

El núcleo de Zahara, de 1.088 habitantes, es básicamente un núcleo residencial, tanto de primera residencia como de estacional. Está localizado en el litoral, al este del municipio, lindando con Tarifa.

El núcleo y diseminado de Caños de Meca, con 275 habitantes y con funciones también residenciales principalmente de residencia estacional. Localizado igualmente en el litoral, hacia el oeste del municipio.

El diseminado de Zahora, con 488 habitantes, igualmente con funciones mayoritariamente de residencia estacional o turística. Localizado en el litoral, en el límite oeste del municipio colindante con Vejer de la Frontera.

El área industrial Ribera de la Oliva con funciones industriales y de servicios. Se localiza al norte del núcleo de Barbate, colindante con la marisma.

Además de estos núcleos/diseminados reconocidos en el Plan General existen dos ámbitos no reconocidos que podrían considerarse de hábitat rural diseminado: Ribera de la Oliva, con 495 habitantes, al norte del núcleo de Barbate y colindante con la marisma; y El Soto, con 106 habitantes en la zona norte del municipio, entre el pie de monte y la marisma. Igualmente, existen diversas parcelaciones distribuidas por el interior del término municipal, tampoco reconocidas por el Plan General.

Se trata, por tanto, de un sistema urbano relativamente complejo, basado en los tres núcleos urbanos históricos y en asentamientos rurales tradicionales, a los que se han sumado Diversas parcelaciones de mayor o menor extensión.

Se estima que el aumento de la población en el sector en el que se desarrollará la implantación del Proyecto de Interés Turístico "Següesal Golf Resort" no se realizará de forma homogénea durante todo el año. El uso residencial, se prevé que sea utilizado en un alto porcentaje como segunda residencia, con lo que la ocupación será estacional. Lo mismo ocurre con el turístico y hotelero, que variará su nivel de ocupación según la época del año, que se estima sea total en el periodo estival. En lo que se refiere a los sistemas generales se verán también afectados por esta estacionalidad.

En estas estancias estacionales y de duración determinada se pueden diferenciar dos estadios en la movilidad. El primero que implicará la llegada, y posterior salida, de los usuarios desde sus lugares de origen (aeropuertos, estaciones de tren, nacionales) hasta su alojamiento (turístico, hotel o segunda residencia) y que previsiblemente será en su totalidad en transporte motorizado (vehículo privado o taxi).

Un segundo estadio se refiere a la movilidad interna en el sector y a los desplazamientos generados por los distintos focos de interés cercanos (playas, Parque Natural, municipios vecinos).

Es en este segundo estadio en el que debe implementarse un sistema de movilidad alternativa sostenible que fomente los medios de transporte blandos y propicie unas alternativas sostenibles al tráfico motorizado. Resultaría de gran interés regular el tipo de desplazamientos y vehículos permitidos o aconsejados durante el periodo de ocupación. Para ello sería clave facilitar medios de transporte adecuados a estas limitaciones (vehículos eléctricos, vehículos de bajo consumo energético y bajas emisiones, bicicletas,...).

Para paliar los efectos de esta estacionalidad resulta de especial interés introducir focos atractores que permitan desarrollar actividades más allá de las asociadas a los meses estivales, relacionadas con el aprovechamiento y disfrute de los recursos que ofrece el territorio ocupado y su entorno.

5.2. Recursos de movilidad alternativa.

Accesos al Sector y Movilidad Interior

El acceso principal al sector desde la A-314 será utilizado fundamentalmente por tráfico motorizado. Igualmente ocurre con el acceso secundario situado al Suroeste. El viario interior contemplado en el Proyecto de Interés Turístico Regional está planteado de modo que ocupe la menor longitud y anchura posible para el tráfico motorizado, incorporando sendas peatonales y carriles bici, facilitando las conexiones con los caminos rurales y vías pecuarias.

En la Revisión Parcial se establecen dos alternativas a la conexión peatonal-ciclista con la red de carreteras, caminos rurales y vías pecuarias.

En la Alternativa 0, el Proyecto de Interés Turístico Regional aprobado preveía un carril bici en el vial de acceso desde la carretera A-314 y en todos los viales de segundo y tercer nivel. Así como un conjunto de sendas peatonales y ciclistas por los espacios que se mantienen naturalizados. No se contempla que éstos se conecten con los caminos y vías pecuarias existentes en el entorno.



La Alternativa 1 plantea mantener el conjunto de carriles bici y sendas peatonales y ciclistas previstas en el Proyecto de Interés Turístico Regional, ampliando algunos tramos para conectarlo con la red de caminos rurales y vías pecuarias. Ambas propuestas de conexión peatonal-ciclista asumen y potencian la movilidad sostenible. No obstante, la alternativa 1 es más coherente ambientalmente al utilizar las vías pecuarias y rurales existentes facilitando aún más las opciones de desplazamiento alternativo sostenible.

En los alojamientos turísticos y hoteleros se implementará un sistema de transporte eléctrico a disposición de los usuarios.

5.3. Horizontes temporales. Desarrollo del Proyecto de Interés Turístico.

La Revisión Parcial implica la clasificación del suelo como Urbanizable Sectorizado (2.864.225 m²s), cuyo desarrollo será mediante Plan Parcial de Ordenación, y como Urbano No Consolidado (56.250 m²s).

Por otro lado, el desarrollo del Proyecto de Interés Turístico Regional debe cumplir las condiciones en él establecidas, en su Estudio de Impacto Ambiental, y en los Anexos de la Autorización Ambiental Unificada otorgada. Se contempla un esquema de desarrollo flexible y gradual, basado en la jerarquía de los sistemas descritos en la ordenación que deberán adecuarse a la demanda de suelo previsible a corto, medio y largo plazo. Como esquema básico de desarrollo de la urbanización, que deberá ser concretado en el pertinente instrumento de planeamiento, se han previsto las siguientes etapas, comprendiendo cada una de ellas lo siguiente:

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.

El desarrollo de la ordenación y gestión urbanística del Área de Reforma Interior delimitada por la Revisión Parcial, deberá desarrollarse en los siguientes plazos:

Desarrollo de la Ordenación Pormenorizada mediante un Plan Especial de Reforma Interior:

INICIO: Antes de 6 meses desde la aprobación definitiva de la presente Innovación. (Año 2021).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 18 meses desde la aprobación definitiva de la presente Innovación. (Año 2022).

Proyecto de Reparcelación del Área de Reforma Interior:

INICIO: Antes de 3 meses desde la aprobación definitiva del Plan Especial de Reforma Interior. (Año 2022).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 9 meses desde la aprobación definitiva del Plan Especial de Reforma Interior. (Año 2023).

Proyecto de Urbanización del Área de Reforma Interior:

INICIO: Antes de 3 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación. (Año 2022).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 9 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación. (Año 2023).

Para la ejecución de las obras de urbanización se propone una sola etapa de 48 meses de duración, a contar desde la aprobación del Proyecto de Urbanización.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO.

El desarrollo de la ordenación y gestión urbanística del Sector y del Sistema General de Espacios Libres previstos por la Revisión Parcial, deberá desarrollarse en los siguientes plazos:

Desarrollo de la Ordenación Pormenorizada mediante un Plan Parcial de Ordenación:

INICIO: Antes de 6 meses desde la aprobación definitiva de la presente Innovación. (Año 2021).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 18 meses desde la aprobación definitiva de la presente Innovación. (Año 2022).

Proyecto de Reparcelación del Sector y cesión del Sistema General exterior:

INICIO: Antes de 3 meses desde la aprobación definitiva del Plan Parcial de Ordenación. (Año 2022).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 9 meses desde la aprobación definitiva del Plan Parcial de Ordenación. (Año 2023).

Adquisición del suelo privativo necesario para la conexión viaria:

INICIO: Antes de 3 meses desde la aprobación definitiva del Plan Parcial de Ordenación. (Año 2022).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 9 meses desde la aprobación definitiva del Plan Parcial de Ordenación. (Año 2023).

Proyecto de Urbanización del Sector:

INICIO: Antes de 3 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación. (Año 2022).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 9 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación. (Año 2023).

Proyecto de Adecuación y Mejora del Sistema General Exterior:

INICIO: Antes de 3 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación. (Año 2022).

CONCLUSIÓN PREVISTA: Antes de 9 meses desde la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación. (Año 2023).

Para la ejecución de las obras de urbanización y edificación se proponen las siguientes etapas:

URBANIZACIÓN GENERAL Y PRIMERA ETAPA DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN (Años 2023-2025):

URBANIZACIÓN GENERAL: 75% de las obras.

URBANIZACIÓN 1ª FASE: 40% de las obras.

OBRAS EXTERIORES: 100% de las obras.

ADECUACIÓN Y MEJORA DEL SGEL: 100% de las actuaciones.

CAMPO DE GOLF: 100% de las obras y edificaciones (5.000 m²t)

EDIFICACIÓN HOTELERA: 70% (13.959 m²t).

EDIFICACIÓN APARTAMENTOS TURÍSTICOS: 30% (20.988 m²t)

EDIFICACIÓN RESIDENCIAL: 30% (131 VIVIENDAS).

EDIFICACIÓN TERCIARIA/EQ. PRIVADOS: 0%.

SEGUNDA ETAPA DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN (Años 2027-2029):

URBANIZACIÓN 2ª FASE: 20% de las obras.

EDIFICACIÓN HOTELERA: 0%

EDIFICACIÓN APARTAMENTOS TURÍSTICOS: 20% (13.992 m²t)

EDIFICACIÓN RESIDENCIAL: 20% (87 VIVIENDAS).

EDIFICACIÓN TERCIARIA/EQ. PRIVADOS: 50% (7.219 m²t)

TERCERA ETAPA DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN (Años 2031-2033):

URBANIZACIÓN GENERAL ÚLTIMA FASE: 25% de las obras.

URBANIZACIÓN 3ª FASE: 20% de las obras.

EDIFICACIÓN HOTELERA: 30% (5.893 m²t).

EDIFICACIÓN APARTAMENTOS TURÍSTICOS: 30% (20.988 m²t)

EDIFICACIÓN RESIDENCIAL: 30% (131 VIVIENDAS).

EDIFICACIÓN TERCIARIA/EQ. PRIVADOS: 0%

CUARTA ETAPA DE URBANIZACIÓN Y EDIFICACIÓN (Años 2035-2037):

URBANIZACIÓN ÚLTIMA FASE: 20% de las obras.

EDIFICACIÓN HOTELERA: 0%

EDIFICACIÓN APARTAMENTOS TURÍSTICOS: 20% (13.992 m²t)

EDIFICACIÓN RESIDENCIAL: 20% (87 VIVIENDAS).

EDIFICACIÓN TERCIARIA/EQ. PRIVADOS: 50% (7.219 m²t)

Como puede observarse se establece un plazo de 17 años desde el momento actual (2020) para la conclusión y compleción de la actuación.

6. INCIDENCIAS SOBRE EL SISTEMA VIARIO.

6.1. Impacto sobre el viario provincial.

Como ya se ha señalado con anterioridad, el acceso principal al sector de emplazamiento del Proyecto de Interés Turístico Regional (PITR) se realizará a través de la conexión existente en el PK 5 de la A-314.

La A-314, situada fuera del Parque Natural, soporta el sistema de comunicaciones comarcal, sirviendo las relaciones del municipio de Barbate con el interior de la región.

Las conexiones con el sector desde los nodos cercanos más relevantes son las que se detallan a continuación:

- A-48. Con sección de autovía, conecta San Fernando con Vejer, ambas poblaciones de la provincia de Cádiz. Discurre en paralelo al litoral, a unos 6 Km del mismo. La CN-340,

de sección tradicional, discurre en gran medida paralela a la A-48. Ambas pertenecen a la Red de Interés General del Estado (RIGE).

- A-369, de sección tradicional, de Medina Sidonia a Vejer, pertenece a la red intercomarcal de Andalucía.

- A-2231 y A-2233, de sección tradicional. Enlazan Conil de la Frontera, Barbate y Zahara de los Atunes por el litoral.

- A-2227, A-2230 y A-2232, de sección tradicional, en perpendicular al litoral enlazan respectivamente, Zahara de los Atunes, Vejer de la Frontera y Conil de la Frontera con la CN-340.

Las vías que conectan la red comarcal con la A-314 son de categoría superior a la misma. Dado que esta es la única vía que da acceso al sector, será en ella en la que se concentre la mayor incidencia del nuevo tráfico generado por el desarrollo del PITR.

6.2. Tipos de tráfico.

Tráfico motorizado.

En el documento de Revisión Parcial se ha estimado un aumento máximo del tráfico diario de 1.368 vehículos, ascendiendo a 41 el número de vehículos pesados. Este incremento del tráfico motorizado no pondrá en crisis la calidad del servicio del viario existente, como veremos con posterioridad.

Tráfico no motorizado.

Se concentrará en las vías de acceso secundarias al sector.

Movilidad interna.

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

6.3. Estimación de tráfico generado.

La estimación de desplazamientos diarios cuando se realice la puesta en carga completa de los suelos, que se ha determinado en el documento de la Revisión Parcial se estima entre 1.368 y 1.032 desplazamientos/día (41 y 31 vehículos pesados/día).

Aunque anteriormente se recomienda la incorporación de alternativas al tráfico rodado en vehículo privado incorporando un sistema de transporte público, así como 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.

6.4. Efecto previsible sobre la red viaria.

Según datos obtenidos del Ministerio de Fomento y la Consejería de Fomento y Vivienda para el año 2016, el flujo de desplazamiento diario para las vías conectadas con la A-314 es el siguiente:

CARRETERA	IMD	%PESADOS
A-48, CÁDIZ-BARCELONA	10400/20800	5.9
CN-340, CÁDIZ-BARCELONA	4000/12800	4.6
A-396, MEDINA SIDONIA-VEJER DE LA FRONTERA	5800	4
A-314, VEJER DELA FRONTERA-BARBATE	9030	8
A-2227, CN340-ZAHARA DELOS ATUNES	2680	2
A-2230, VEJER DE LA FRONTERA-CAÑOS DE MECA	3000	4
A-2231, BARBATE-ZAHARA DE LOS ATUNES	5400	6
A-2232, CN-340-CONIL DE LA FRONTERA	7490	3
A-2233, CONIL DE LA FRONTERA-BARBATE	6240	8

(Fuente: documento de Revisión de PITR)

A efectos de cálculo de los efectos previsibles en la calidad del servicio del viario, se estima que todo el tráfico será absorbido por la vía A-314. Los accesos secundarios al sector

serán los encargados de absorber principalmente los desplazamientos asociados a la red de movilidad blanda.

El mapa de tráfico del Ministerio de Fomento para el año 2016 establece una intensidad media diaria de tráfico (IMD) de 5.001 a 10.000 vehículos/día para la carretera A-314.

El aumento del flujo de vehículos determinado supone un aumento de entre 1.368 y 1.032 vehículos/día (41 y 31 de pesados).

Se considera en cualquier caso que el sistema viario es suficiente en capacidad y diversidad, y capaz de asumir este aumento, aunque puedan existir momentos de saturación en épocas de máxima ocupación. En este sentido es un importante diseñar una adecuada red blanda de desplazamiento alternativo, que sea capaz de contener parte de este aumento en los desplazamientos.

6.5. Acceso al sector desde la A-314.

En el acceso al sector a través de la intersección existente en el PK 5, hay que poner especial cuidado en adoptar medidas para salvar el cauce público el arroyo del Melón y las zonas de servidumbres, así como el flujo de agua en el caso de avenidas extraordinarias en el período de retorno de 500 años.

6.6. Acceso al sector desde los accesos secundarios.

Por estas vías discurrirá un corredor blando que absorba el tráfico alternativo. Se diseñará poniendo especial cuidado en la seguridad de uso y en el confort de utilización de la misma, garantizando el adecuado sombreado y las instalaciones de apoyo oportunas.

La sección de la calzada será la adecuada para asegurar la adecuada convivencia de los distintos medios de movilidad alternativa y peatonal.

7. CONCLUSIONES.

Según los datos obtenidos, el nivel de servicio de la vía de acceso al área de implantación del Proyecto de Interés Turístico Regional “Següesal Golf Resort” no se ve perjudicado por la carga estimada por el desarrollo del sector.

No obstante, al ser una vía que también da acceso a otros núcleos poblacionales como Zahara de los Atunes, Caños de Meca o Zahora, pueden darse momentos puntuales de congestión de la vía en los meses de mayor ocupación de los alojamientos residenciales y turísticos de la zona. En cualquier caso, existen vías alternativas de conexión desde los núcleos de Cádiz y la Bahía de Algeciras que pueden apoyar al nivel de servicio de la vía en estas ocasiones.

8. NORMATIVA DE REFERENCIA Y FUENTES EMPLEADAS.

Normativa de referencia:

- Plan General de Ordenación Urbanística de Barbate.
- ACUERDO de 26 de julio de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se declara de interés turístico el proyecto de campo de golf «El Següesal Golf Resort», ubicado en el término municipal de Barbate (Cádiz), a favor de la entidad promotora «Bogaris Residencial 7, S.L.».
- Plan de Ordenación del Territorio de la Janda.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de la Breña y Marismas del Barbate.

Fuentes web consultadas:

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

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

9. AUTORÍA.

El presente “Estudio de Tráfico y Movilidad Sostenible, de La Revisión Parcial del PGOU de Barbate para la Implantación del Proyecto de Interés Turístico Regional “Següesal Golf Resort”” 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 Nº 26 Colegio de Geógrafos.

Cristóbal Ruiz Malia, Biólogo, Colegiado Nº 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.

