

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

5. ESTUDI DE LA MOBILITAT GENERADA

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA
PARCIAL SUR 31 DEL CANVI D'ORDENACIÓ I
CONCRECIÓ VOLUMÈTRICA DE L'ÀMBIT COMPRES
ENTRE EL CARRER VILA RODONA I EL SCTOR SUR
36, DINS DEL POLÍGON 2 DEL SECTOR.**

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

**REGIDORIA DE MOBILITAT, VIA
PÚBLICA I SEGURETAT CIUTADANA
Secció de Mobilitat**

SETEMBRE DE 2009

INDEX DE DOCUMENTS

I.- Introducció

II.- Objectius i metodologia

III.- Situació actual de la zona

IV.- Estimació de la mobilitat i impacte sobre les infraestructuras

V.- Places d'aparcament per bicicletes, turismos i motocicletes.

I.- INTRODUCCIÓ

1.- Marc Normatiu

D'acord amb el que estableix l'article 59.3.c del Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la llei de Urbanisme. La memòria dels plans

d'ordenació urbanística municipal (POUM) ha d'integrar les mesures adoptades per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi.

A més, la Llei de Mobilitat 9/2003 de 13 de juny i concretament el Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, regula la realització d'aquests estudis i estableix la seva obligatorietat en totes les figures de planejament, establint el contingut que han de tenir, en el que s'inclou l'actuació objecte d'aquest estudi.

2.- Àmbit de projecte.

L'àmbit objecte de modificació puntual del pla parcial SUR 31 està compres entre el col·legi públic Magraners, sector SUR 36, el sector SUR 42 i la futura prolongació del carrer Vila-rodonà i proposa adequar la ordenació per tal d'adaptar-la a la modificació puntual del Pla general, i ubicar les zones d'aprofitament privat donant front al carrer Vila Rodona i al vial límit amb el sector SUR 42, permetent suprimir una part del sistema viari. Té una superfície total de 13.516,24 m² dels quals:

- 5.433,87 m², seran espais lliures, essent 4.938,27 m² computables i la resta no computables.
- 3.038,07 m² es destinaran a equipaments amb una edificabilitat màxima de 0.60 m²st ,
- 5.044,30 m² , dividit en dos parcel·les edificables de 2.451,62 m² i 2592,68 m² amb un total de 170 habitatges de protecció oficial HPO i ràtio per habitatges de 1hab/70m² de sostre.

II.- OBJECTIUS I METODOLOGIA.

Els objectius d'aquest estudi són els següents:

- Dur a terme la diagnosi que genera la modificació del pla parcial Sur 31

- Identificar els paràmetres que actualment gestionen la mobilitat del municipi i de la zona, d'acord amb el Pla d'Ordenació Urbanística municipal
- Definir i analitzar els diferents itineraris per:
 - o Vianants
 - o Bicicletes
 - o Transport Públic
 - o Vehicles Motoritzats.
- Assolir les reserves mínimes d'estacionament que marquen les normes urbanístiques i la legislació per:
 - o Vehicles
 - o Bicicletes
 - o Càrrega i Descàrrega
- Verificar si el sector precisa de noves infraestructures de transport públic.

Per poder analitzar correctament la mobilitat generada s'haurà de disposar de la informació de:

- Tipologia d'edificació (residencial, comercial, oficines...)
- Nombre estimat de habitants que l'usaran
- Inventari vial
- Inventari de Transport Públic
- Inventari de Carril bici
- Inventari de espais per vianants
- Pols d'atracció.

III.- SITUACIÓ ACTUAL DE LA ZONA.

1.- Característiques de la mobilitat en la ciutat.

Per analitzar la mobilitat de la zona, s'utilitzaran les dades de mobilitat obligada de l'any 2001, que segons aquest, a la ciutat de Lleida es produeixen diàriament 43.728 desplaçaments diaris, essent el repartiment modal el següent:

- Vehicle Privat: 61%
- Transport col·lectiu: 8,67%
- A peu: 28,24%

- Altres: 0,72%
- Més d'un mode: 1,38%

Si s'observa la mobilitat obligada interna, el percentatge de vehicle privat es redueix, restant:

- Vehicle Privat: 56,58%
- Col·lectiu: 9,27%
- A peu: 31,90%
- Altres: 0,77%
- Mes d'un mode: 1,48%

Cal considerar la majoria de desplaçaments inters-externs es realitzen en vehicle privat (93,42%) malgrat existir una bona oferta de transport públic, tal com reflecteixen les següents dades:

- Vehicle Privat: 93,42%
- Col·lectiu: 4,25%
- A peu: 1,37%
- Altres: 0,30%
- Mes d'un mode: 0,65%.

2.- Característiques de l'àmbit d'estudi.

L'àmbit estudiat es troba situat dintre del pla parcial SUR-31 i consisteix en el canvi de ordenació, augmentant ells espais lliures i els equipaments, sense que en cap cas suposi un augment dels sostres ni la densitat del conjunt. No suposant, per tant cap modificació respecte al Pla Parcial inicial.

3.- Desplaçaments Generats

Es valora el pes que tindrà el volum de la modificació del Pla Parcial amb una hipòtesi de 3 persones per habitatge, Ràtio 3 = 3 desplaçaments /persona.

Superfícies i usos del sol de la zona :

m ²	Modificació
ESPAIS LLIURES	5.433,87

EQUIPAMENT	3.038,07 *
VIALITAT	0
ZONA RESIDENCIAL	5.044,30
Total superfície	13.516,24

* 3.038,07 m² es destinaran a equipaments amb una edificabilitat màxima de 0.60 m²st = 1822.84 m²

Estimació del nombre de desplaçaments generats:

usos	M ² sostre	Nº habitatges	Ratio1	Nº despl
Habitatge	12.148,90	170	0,3	1530 *
Comercial	2.623,04 **		0,5	1.311,52
Equipament	1.822,84 edif		0,2	364
	1.215,23 resta		0,05	60,76
Zones verdes	5.433,87		0,05	271,69
Total viatges generats				3.537,97

* S'ha efectuat hipòtesi de 3 persones per habitatge i ràtio = 3 desplaçaments diaris per persona.

** S'aplica un coeficient de 0.65 entenent que dins la planta baixa estaran els nuclis d'escala / ascensor i possiblement rampa pàrking. I s'aplica un coeficient de 0.80 entenent que part de la superfície comercial es destinarà a magatzem. Així de 5.044,30m² x 0.65 x 0.8= 2623.04

a.- Itineraris a peu

La zona a estudiar no inclou cap vorera però segons el Pla General s'assegura l'accessibilitat cap a altres vies, considerant com a eix principal el carrer Vila

Rodona, que unirà la resta del Sur 31 amb el Sur 42 i sur 36 connectant amb la resta del Barri de Magraners on existeixen les zones de comercials, equipaments escolars i esportius dintre de l'àmbit d'influència dels desplaçaments a peu.

En el carrer Vila Rodona, que es considera Eix principal, en actualment està en fase de obres de Urbanització amb voreres i passos de vianants accessibles

b- Itineraris amb bicicleta.

La xarxa de carril bici més propera actual es un dels eixos principals del Sur 42 (actualment carrer sense nom) i la actual Urbanització del carrer Vila Rodona que preveu la construcció de carril bicicleta.

c.- Transport Públic.

Actualment la parada de transport púbilc més propera es troba situada a 500 m., al carrer de Sant Pere Nolasc (L-P i L-6 Magraners). Malgrat que aquesta distància és excessiva, s'està prevista una nova línia de millora de la xarxa de transport públic de la ciutat que circularà pel carrer Vila Rodona.

d.- Itineraris en vehicles privat.

La zona en estudi connecta directament amb la via primària de Vila Rodina i el vial Principal del Sur-42 (actualment sense nom) i amb la resta de carrers de via secundària del Sur 31, vies que formes part de la xarxa bàsica de la ciutat i que permeten la penetració en la trama urbana.

IV.- Estimació de la mobilitat i impacte sobre les infraestructures

A la taula següent es pot observar el repartiment:

DISTRIBUCIÓ DELS VIATGES INTRAMUNICIPALS – HIPOTESI ACTUAL				
VIATGES	AUTOCONTENCIÓ	A PEU/BICI	VEHICLE PRIVAT	TRANSPORT PÚBLIC
	98%	32%	57%	11%
3.537	3466	1.131	2.017	389

A més s'ha de considerar que si l'ocupació mitja dels vehicles és de 1.2, el nombre de vehicles circulants es redueix a 342 vehicles.

Donat que les voreres existents són de suficient ample, existirà carril bici proper a l'equipament i la calçada per vehicles disposa de dos carrils per sentit, es pot concloure que el trànsit generat podrà ser absorbit per les infraestructures existents.

V.- PLACES D'APARCAMENT PER BICICLETES, TURISMES I MOTOCICLETES

Barems aplicats segons els ratios del decret 344/2006

- Aparcament bicicleta

Us Habitatge	170 x 2=	340
Us Comercial	2.623,04 x 0.01	26
Us equipament	3.038,07 x 0.01	30
Zones Verdes	5433 x 0.01	54

Total 450

Caldra preveure el repartiment dels aparcament entre les zones públiques i privades.

- Aparcament per Turismes i Motocicletes

Habitatge	Places turisme	Places motocicletes
170	170	85

Es garanteixes les exigències expressades distribuïts en la resta de carrers col·lidants

- Reserva de places de Càrrega i descàrrega

Comercial	Places C/D
2623	2

Caldrà preveure la implantació de una zona de càrrega i descàrrega al carrer Vila Rodona.

.

Lleida, a 22 de setembre de 2009

El cap de Secció de Mobilitat

Sergi Gimeno Aribau

Enginyer de Camins, canals i Ports.



- Àmbit modificació
- Àmbit SUR-31
- Estació de tren
- Unies d'autobus coincidents amb l'àmbit: L-6
- Estació d'autobusos actual
- Totes les línies d'autobus coincideixen amb l'àmbit
- Futura estació d'autobusos
- Unies d'autobus coincidents amb l'àmbit: L-6

CAP DE SECCIÓ DE MOBILITAT
Sergi Gimeno Albau

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL SUR-31 DE LLEIDA PEL CANVI D'ORDENACIÓ I CONCRECIÓ VOLUMÈTRICA DE L'ÀMBIT COMPRES ENTRE EL CARRER VILA-RODONA I EL SECTOR SUR-36, DINS DEL POLÍGON 2 DEL SECTOR

01-SITUACIÓ ESTACIONS DE TRANSPORT PÚBLIC I LÍNIES D'AUTOBUS QUE HI TENEN PARADA

1 / 12.000

GERÈNCIA D'URBANISME I TERRITORI

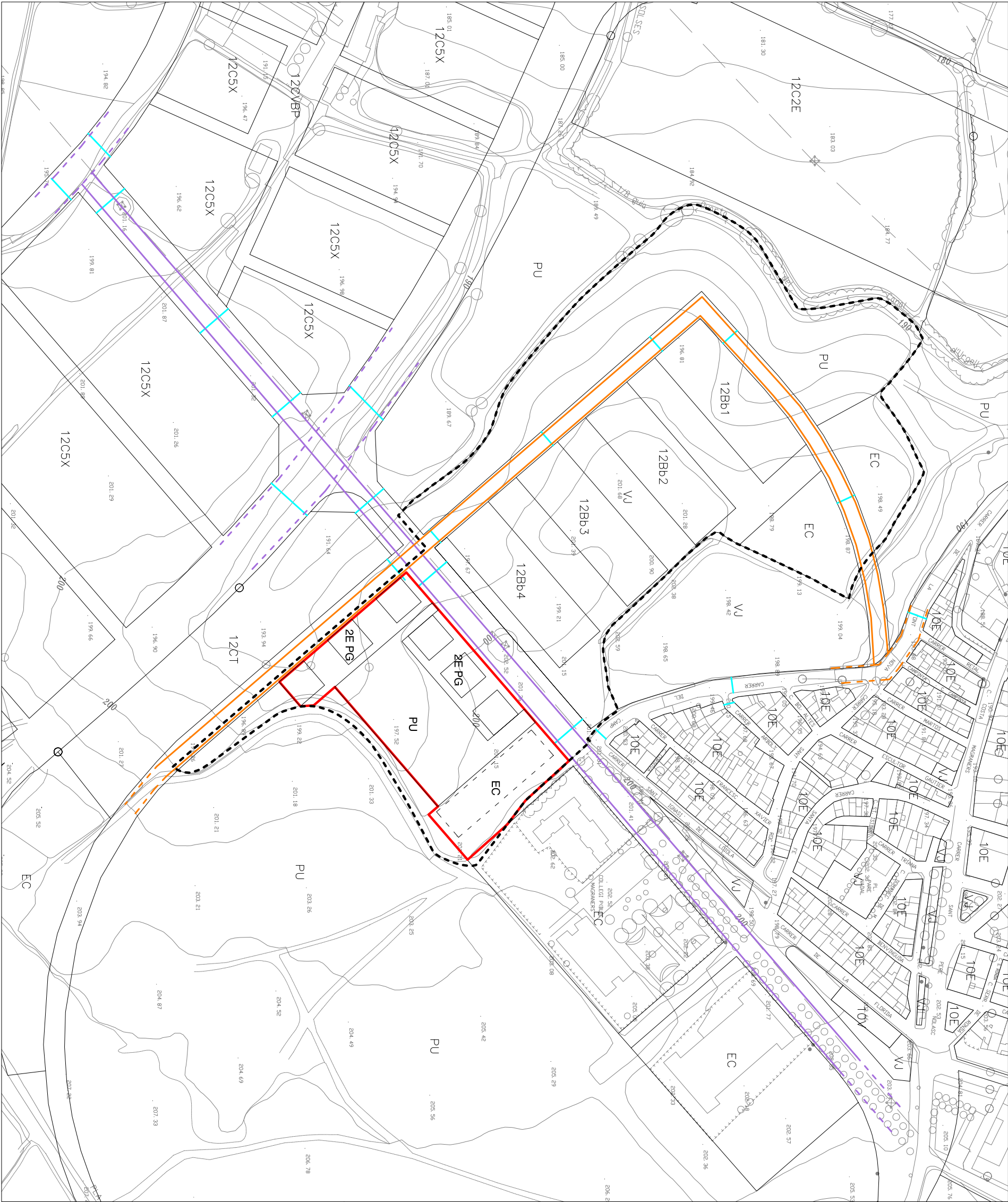
LA PAERNA



Ajuntament de Lleida

0 60 120 180 240 300 600

- Àmbit modificació
- Àmbit SUR-31
- Eix principal
- Passos per a vianants
- Eix secundari



CAP DE SECCIÓ DE MOBILITAT
Sergi Gimeno Aribau

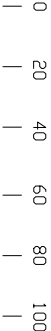
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

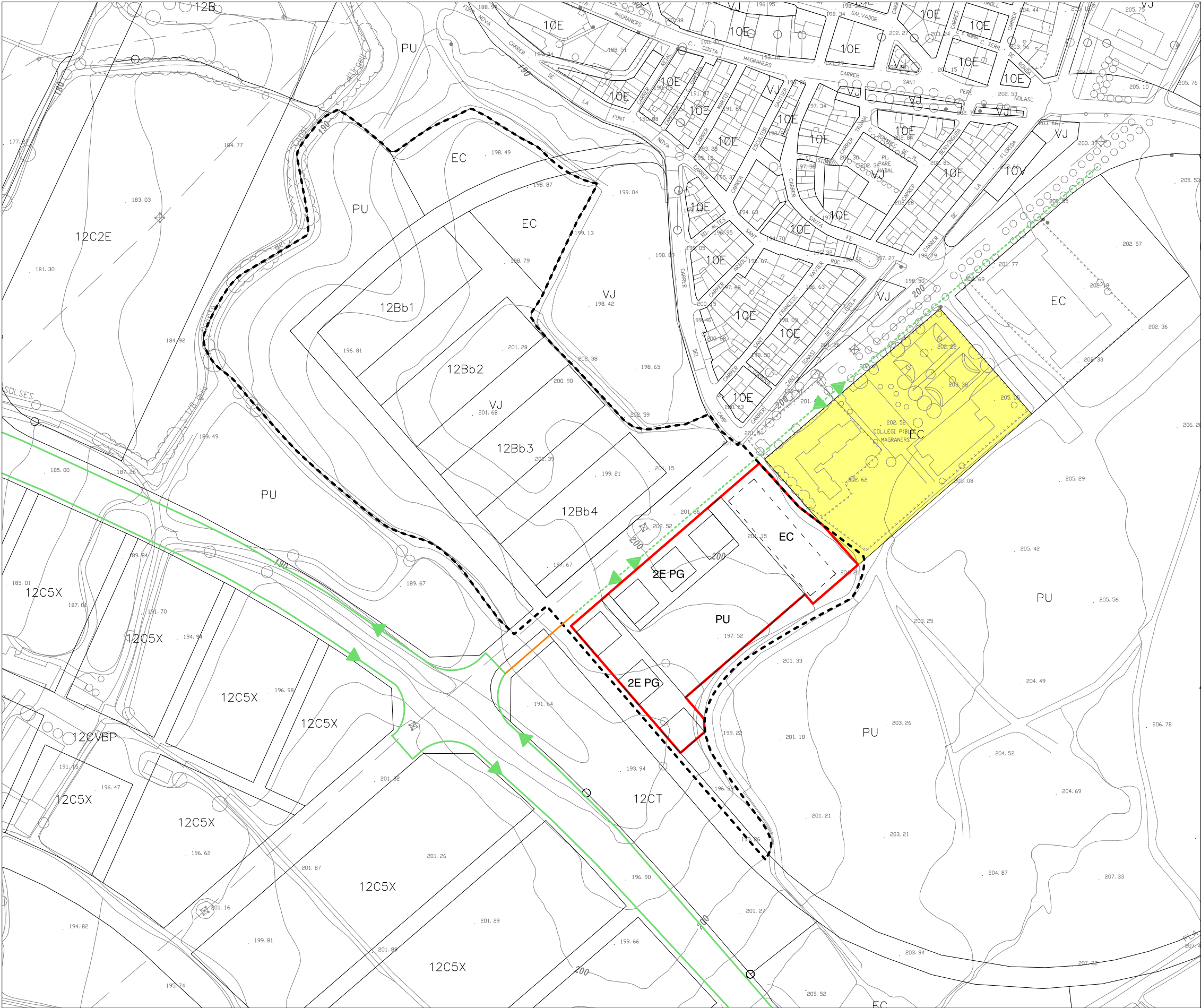
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL SUR-31 DE LLEIDA PEL CANVI D'ORDENACIÓ I CONCRECIÓ VOLUMÈTRICA DE L'ÀMBIT COMPRES ENTRE EL CARRER VILA-RODONA I EL SECTOR SUR-36, DINS DEL POLÍGON 2 DEL SECTOR

02-XARXA D'ITINERARI PER A VIANANTS

E: 1 / 2.500

GERÈNCIA D'URBANISME I TERRITORI





- Àmbit modificació
- Àmbit SUR-31
- Previsió de connexió
- Carril bici existent
- Carril bici en construcció
- Equipament docent

CAP DE SECCIÓ DE MOBILITAT
Sergi Gimeno Aribau

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL SUR-31 DE LLEIDA PEL CANVI D'ORDENACIÓ I CONCRECIÓ VOLUMÈTRICA DE L'ÀMBIT COMPRÈS ENTRE EL CARRER VILA-RODONA I EL SECTOR SUR-36, DINS DEL POLÍGON-2 DEL SECTOR

03-XARXA D'ITINERARI PER A BICICLETES

E:1 / 2.500

GERÈNCIA D'URBANISME I TERRITORI

LA PAERIA



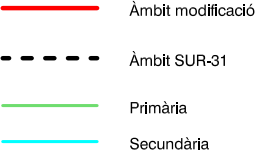
Ajuntament de Lleida



0 20 40 60 80 100

03

SETEMBRE 2009



CAP DE SECCIÓ DE MOBILITAT
Sergi Gimeno Aribau

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL SUR-31 DE LLEIDA PEL CANVI D'ORDENACIÓ I CONCRECIÓ VOLUMÈTRICA DE L'ÀMBIT COMPRÈS ENTRE EL CARRER VILA-RODONA I EL SECTOR SUR-36, DINS DEL POLÍGON-2 DEL SECTOR

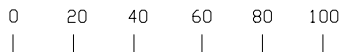
04-ANÀLISI DE LA XARXA D'ITINERARIS DE VEHICLES MOTORITZATS EXISTENTS

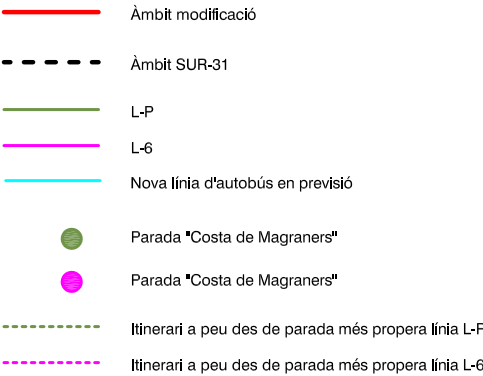
E: 1 / 2.500

GERÈNCIA D'URBANISME I TERRITORI



Ajuntament de Lleida





CAP DE SECCIÓ DE MOBILITAT
Sergi Gimeno Aribau

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL SUR-31 DE LLEIDA PEL CANVI D'ORDENACIÓ I CONCRECIÓ VOLUMÈTRICA DE L'ÀMBIT COMPRÈS ENTRE EL CARRER VILA-RODONA I EL SECTOR SUR-36, DINS DEL POLÍGON-2 DEL SECTOR

05-ANÀLISI DE LA XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT PÚBLIC

E: 1 / 2.500

GERÈNCIA D'URBANISME I TERRITOR



Ajuntament de Lleida

