

lavola

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR MIJARAN (T.M. VIELHA E MIJARAN)

Setembre de 2015



1	INTRODUCCIÓ I OBJECTE.....	5
1.1	INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU.....	5
1.2	GENERALITATS DEL MUNICIPI.....	6
1.3	OBJECTE	9
2	PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT.....	10
2.1	DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT	10
2.2	INFRAESTRUCTURES PREVISTES	13
3	MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA	15
3.1	MOBILITAT ACTUAL	15
3.1.1	MOBILITAT GENERAL.....	15
3.1.2	REPARTIMENT MODAL	15
3.2	MOBILITAT GENERADA	18
3.3	PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	19
3.4	ALTRES ASPECTES RELLEVANTS.....	21
4	XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT.....	22
4.1	ITINERARIS PER A MODES NO MOTORITZATS.....	22
4.1.1	ENCAIX DE LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS A L'ÀMBIT D'ESTUDI.....	22
4.1.2	ENCAIX DE LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES A L'ÀMBIT D'ESTUDI.....	25
4.1.3	ACTUACIONS PER A MODES NO MOTORITZATS	27
4.2	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU	29
4.2.1	ASPECTES GENERALS	29
4.2.2	ENCAIX DE L'ÀMBIT DE LA ZONA RESIDENCIAL II	29
4.2.3	ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT COL·LECTIU	31
4.3	XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES.....	32
4.3.1	ASPECTES GENERALS	32
4.3.2	INTENSITATS DE TRÀNSIT A LA XARXA VIÀRIA DE CONNEXIÓ.....	34
4.3.3	XARXA VIÀRIA AMB INCIDÈNCIA A LA ZONA RESIDENCIAL II	34
4.3.4	RESERVES D'ESPAI PER A APARCAMENT.....	38
4.3.5	ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES.....	39
5	PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC.....	42
6	RESUM D'ACTUACIONS PREVISTES.....	43
	ANNEX I. CARTOGRAFIA	45

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE

1.1 INTRODUCCIÓ I MARC NORMATIU

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. En un sentit més ampli, dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents: a. Competitivitat; b. Integració social; c. Qualitat de vida; d. Salut; e. Seguretat; f. Sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25 M € no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

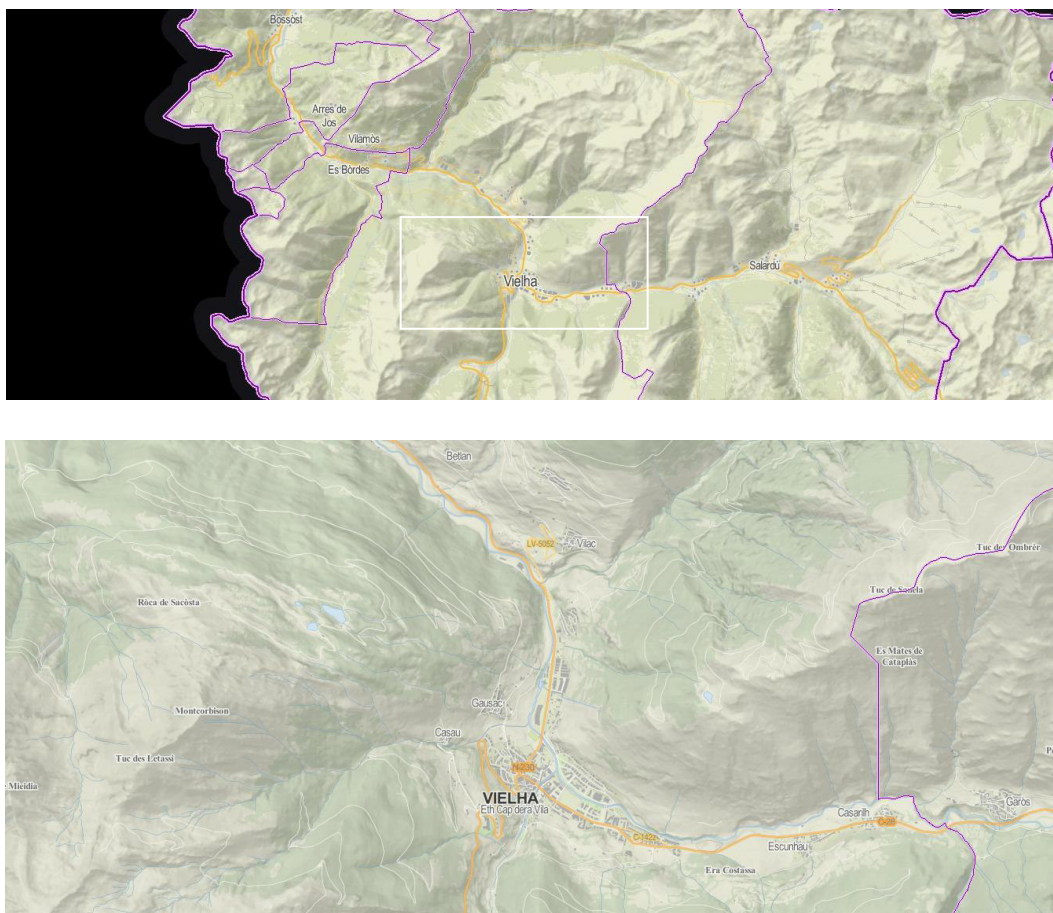
Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel recent Decret 344/2006, de 19 de setembre. L'objectiu principal del Decret és donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul·l impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor/a per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

1.2 GENERALITATS DEL MUNICIPI

Vielha e Mijaran és la capital comarcal de la Vall d'Aran i es troba al centre de la comarca. Compta amb una superfície de 211,74 km² i una població de 5.474 habitants (dades de 2014). Comprèn set entitats municipals descentralitzades: Arròs e Vila, Aubèrt e Betlan, Betren, Casau, Escunhau e Casarilh, Gausac i Vilac.

Figura 1.1. Mapa de situació de l'àmbit d'estudi

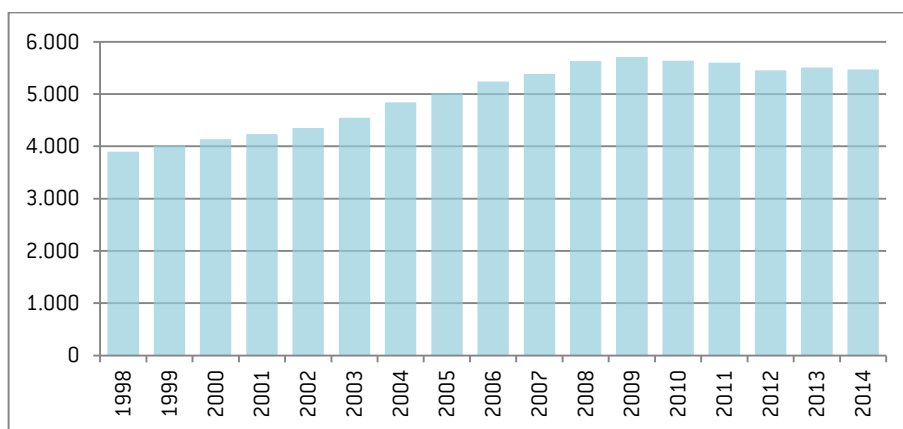


Font: ICGC

Es tracta d'un municipi turístic, a l'igual que tota la comarca de la Vall d'Aran pel seu important entorn natural, especialment els mesos d'hivern amb la vinculació amb l'activitat d'esquí. Això fa que hi hagi una marcada estacionalitat en aquest època, i en menor mesura també als mesos d'estiu.

En els últims 7 anys la població ha experimentat un estancament demogràfic continu (vegeu la figura 1.2).

Figura 1.2. Evolució demogràfica del municipi de Vielha e Mijaran (1998-2014)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya

La població es concentra majoritàriament al nucli urbà de Vielha (64%), tot i això, presenta una important distribució territorial entre les diferents pedanies que en formen part. A la taula següent es presenta la distribució de la població entre els diferents nuclis.

Taula 1.1. Distribució de la població per nuclis de població

ENTITAT DEMOGRÀFICA	POBLACIÓ 2013
Arròs	108
Arròs	86
Pont d'Arròs, eth	22
Aubèrt	180
Aubert	180
Betlan	30
Betlan	30
Betren	536
Betren	536
Casarih	72
Casarih	69
Disseminat de Casarih	3
Casau	80
Casau	80
Escunhau	122
Escunhau	122
Gausac	574
Gausac	574
Mont	41
Mont	41
Montcorbau	25

ENTITAT DEMOGRÀFICA	POBLACIÓ 2013
Montcorbau	25
Vielha	3.481
Mijaran	4
Ospitau de Vielha, er	3
Vielha	3.474
Vila	46
Vila	46
Vilac	213
Santa Gemma	74
Vilac	124
Disseminat de Vilac	15

Font: Municat

1.3 OBJECTE

En relació a la mobilitat, aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada, les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, són principalment els següents:

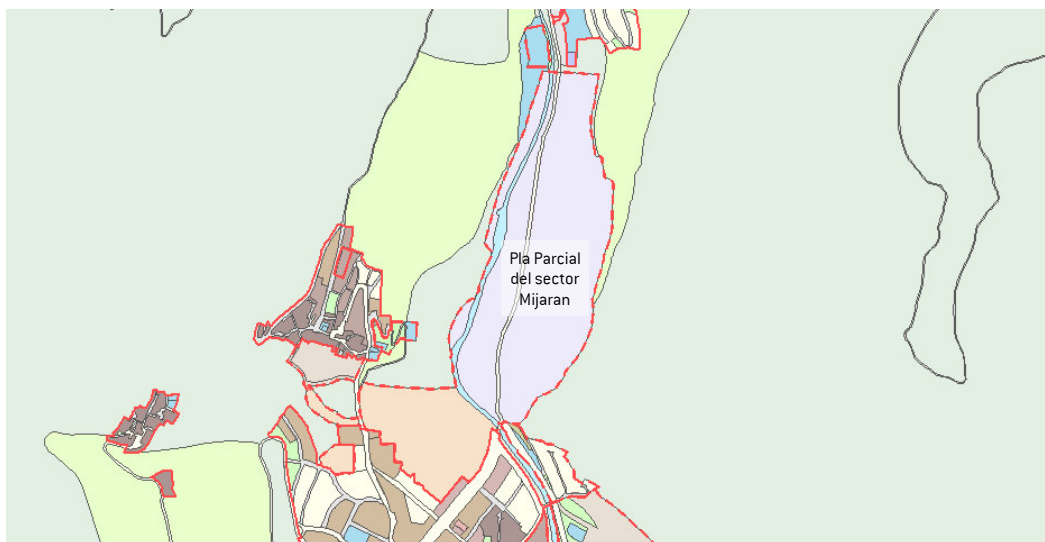
- Millorar la qualitat de l'espai públic.
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport col·lectiu) del sector en relació a la resta del nucli urbà.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu existent (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.

2 PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

2.1 DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT

L'àmbit de la modificació puntual de planejament s'ubica al nord del nucli urbà de Vielha, en concret al sector Mijaran, i més concretament, a la zona residencial II, ubicada al costat de l'església de Santa Maria de Mijaran. La figura urbanística que desenvolupava aquest sector del municipi era el Pla Parcial del sector Mijaran. La figura següent mostra l'àmbit del pla parcial.

Figura 2.1. Mapa de situació de l'àmbit d'estudi



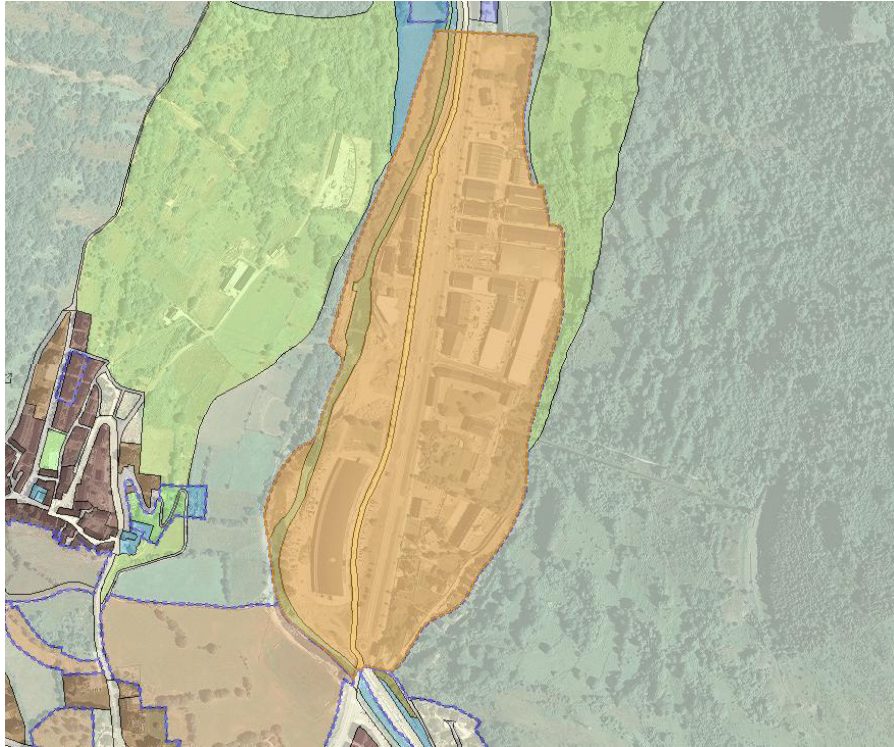
Font: Mapa urbanístic de Catalunya

Aquest planejament derivat s'aprovà al 1991, i s'estructurava en diferents subsectors:

- Zona industrial I
- Zona industrial II
- Zona industrial III
- Zona residencial I
- **Zona residencial II**
- Zona residencial III
- Zona esportiva-hotelera

Des d'aleshores s'han desenvolupat els diferents usos admesos en el planejament i s'ha consolidat la major part de l'àmbit del pla parcial tal i com mostra la figura següent:

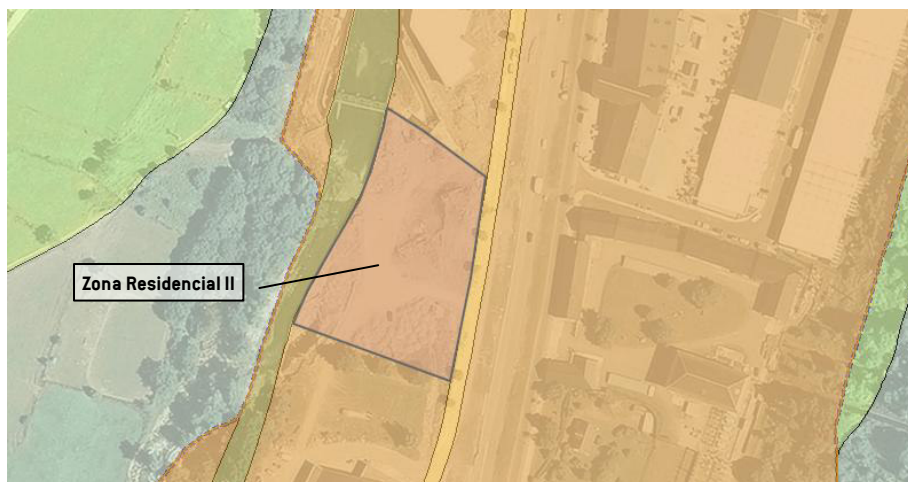
Figura 2.2. Límit del pla parcial i ortofotomapa de fons



Font: Mapa urbanístic de Catalunya

L'únic àmbit d'aquest sector el qual no s'han desenvolupat encara els usos previstos és el que el pla parcial considerar com a "Zona Residencial II", tal i com mostra la figura següent:

Figura 2.3. Límit de la Zona Residencial II



En l'àmbit de la "**Zona Residencial II**" els usos admesos segons el pla parcial vigent eren els següents:

- a) Residencial
- b) Hotel·ler
- c) Sanitari - assistencial
- d) Educatiu
- e) Socio-cultural i religiós
- f) Recreatiu
- g) Esportiu

L'edificabilitat màxima que fixava el pla parcial era de 0,6 m² sostre / m² sòl. Tenint en compte que la superfície de la parcel·la és de 5.989 m² el sostre màxim edificable és de **3.593,4 m²** segons el planejament vigent.

La Modificació Puntual la qual n'és objecte aquest estudi, proposa que a la zona residencial II s'afegeixi l'ús comercial als usos admesos, fixant com a màxim que el 49% de sostre màxim edificable es podrà ser d'ús comercial (1.760,77 m²), mentre que la resta de sostre màxim edificable es mantenen els usos previstos en el pla parcial (1.832,63 m²).

2.2 INFRASTRUCTURES PREVISTES

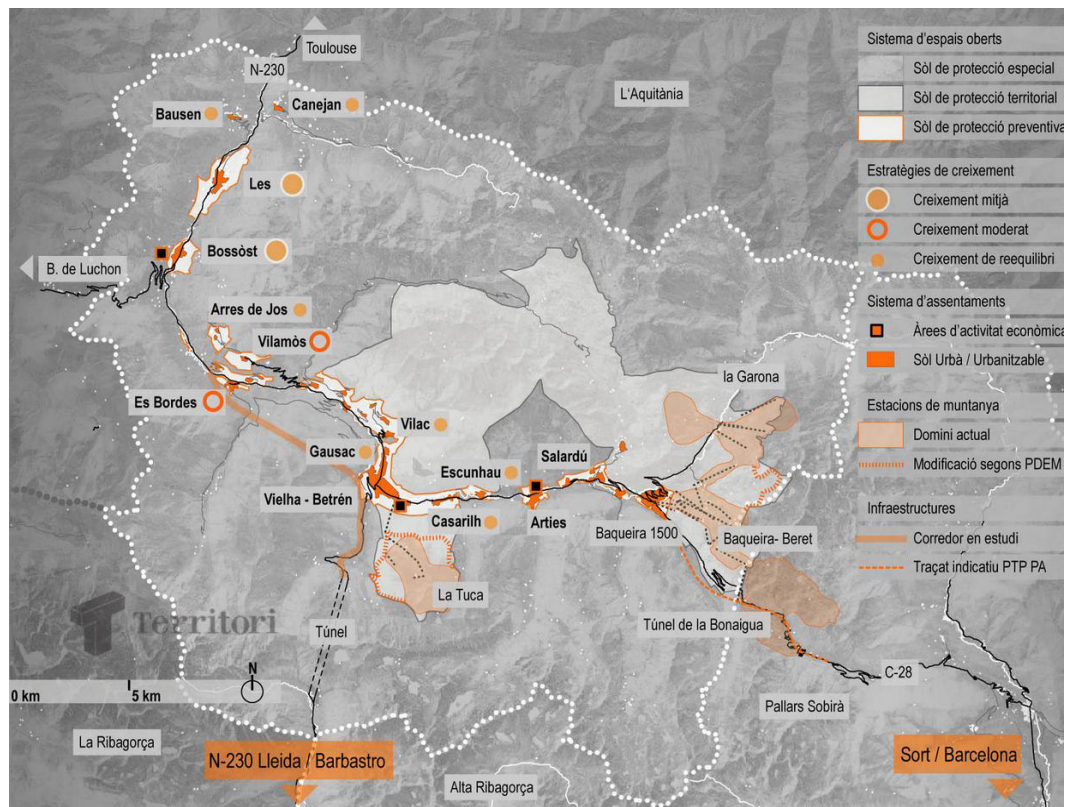
En analitzar les infraestructures previstes a Vielha cal tenir en compte les propostes plantejades en el Pla director urbanístic de la Val d'Aran.

L'estiu de 2009 es va aprovar inicialment el Pla director urbanístic (PDU) de la Val d'Aran que preveia diverses actuacions de millorar de la xarxa viària de la comarca:

- Obertura del túnel de la Bonaigua, que milloraria substancialment la comunicació i augmentaria el trànsit entre el Pallars Sobirà i Aran, tot i que es preveia com a una actuació a llarg termini.
- Desviament de la C-28 i l'N-230 fora dels nuclis de població per on passaven, per tal de transformar aquests trams de carretera en passeig urbans a Les, Bossòst, Vielha, Betren, Casarilh i Escunhau. A Vielha, es proposava que la variant es fes amb un túnel a l'oest de la població.

El Govern català acorda el març de 2011 modificar del Pla director urbanístic de la Val d'Aran per donar resposta a les crítiques sorgides per diferents sectors socials i polítics del territori. Les dues propostes d'infraestructures es mantenen amb el següent traçat proposat:

Figura 2.4. Infraestructures proposades en el PDU Val d'Aran



Font: PDU Val d'Aran

3 MOBILITAT ACTUAL I MOBILITAT GENERADA

3.1 MOBILITAT ACTUAL

Per conèixer el comportament de la mobilitat de modificació puntual es considera apropiat conèixer els resultats de les enquestes de mobilitat existent del municipi de Vielha e Mijaran. S'ha utilitzat bàsicament els valors de l'enquesta de mobilitat obligada (EMO) on s'analitza els desplaçaments per motius de treball o estudi. En aquells aspectes que es disposa de resultats de la mostra de 2011 s'ha utilitzat aquests, que corresponen als més recents, però en aquells que no es disposa de resultats s'ha utilitzat els valors de 2001.

D'altra banda, es disposa de dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 de la zona de l'Alt Pirineu i Aran. En aquesta enquesta s'analitzen els desplaçaments fets en un dia, tenint en compte no només els corresponents a mobilitat obligada sinó també d'oci i lleure.

3.1.1 MOBILITAT GENERAL

A Vielha es realitzen prop de 4.500 desplaçaments diaris per raó de treball o d'estudis, dels quals el 52% són interns i el 48% de connexió amb altres municipis. Entre els desplaçaments de connexió, la mobilitat generada cap a altres municipis té un pes molt similar a la mobilitat atreta.

Taula 3.1. Mobilitat generada i atreta a Vielha per raó de treball o d'estudis (2011)

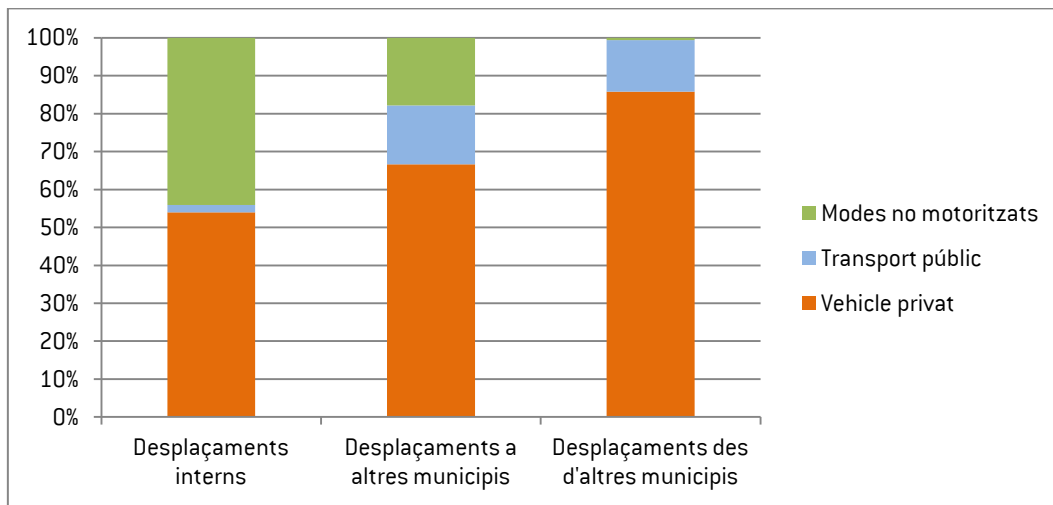
TIPUS DE DESPLAÇAMENT	TREBALL	ESTUDI	TOTAL	%
Interns	1.666	733	2.399	52,63%
A altres municipis (generats)	551	593	1.144	25,10%
Des d'altres municipis (atrets)	764	251	1.015	22,27%
TOTAL	2.981	1.577	4.558	100%

Font: Idescat

3.1.2 REPARTIMENT MODAL

A Vielha el repartiment modal dels desplaçaments per mobilitat obligada varia notablement segons si es tracta de desplaçaments interns o de connexió. En tots els casos el vehicle privat motoritzat és el principal mode de transport utilitzat. En els desplaçaments interns el vehicle privat suposen el 54% dels desplaçaments ja que el pes dels modes no motoritzats és força important (del 44%). Per contra, en els desplaçaments interurbans el percentatge de desplaçaments realitzats en modes no motoritzats és mínim, mentre que l'ús del vehicle privat augmenta fins a superar el 85% dels desplaçaments i l'ús del transport públic ronda el 15%.

Figura 3.1. Repartiment modal de la mobilitat per raó de treball i d'estudis a Vielha (2001)



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001

Segons les dades de l'EMQ 2006 de l'Alt Pirineu i Aran el repartiment modal de la mobilitat presenta un comportament molt similar a la mobilitat interna de Vielha, on el 55% dels viatges es fan en vehicle privat, el 40% en modes no motoritzats i el 5% en transport públic. Els dissabtes i festius aquests valors varien lleument a favor del vehicle privat, que augmenta fins al 65,5%.

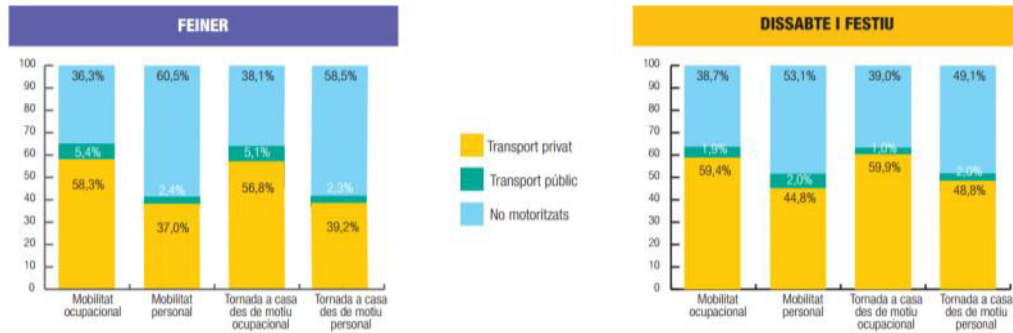
Figura 3.2. Repartiment modal de la mobilitat quotidiana de l'Alt Pirineu i Aran (2006)



Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006

Tenint en compte que els usos previstos a l'àmbit de la MP poden ser d'una banda comercials i per l'altra residencial/equipaments, interessa conèixer el comportament de la mobilitat segons motiu de desplaçament. En aquest sentit, els resultats de l'EMQ 2006 permeten conèixer la distribució modal segons mobilitat ocupacional i personal. En els desplaçaments personals (on s'inclouen les compres) l'ús dels modes no motoritzat és major.

Figura 3.3. Repartiment modal de la mobilitat quotidiana de l'Alt Pirineu i Aran segons motiu de desplaçament i tipus de dia (2006)



Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006

Per gènere, s'observa una diferència més en el nombre de desplaçaments entre setmana i el cap de setmana entre les dones que entre els homes. Per tant, la mobilitat de les dones respecte a la dels homes en caps de setmana és inferior que entre setmana. Al mateix temps, el comportament pel que fa a la mobilitat segons l'edat és molt diferent en funció del sexe.

Malgrat el nivell inferior de mobilitat general de les dones respecte als homes, durant la setmana, tots els grups d'edat de les dones tenen un nombre de desplaçaments superior a la mitjana total, excepte el grup de dones més grans, que és el grup amb menys desplaçaments de tots.

3.2 MOBILITAT GENERADA

Per estudiar la mobilitat generada per la modificació puntual, cal fixar-se en els usos del sòl que el Decret 344/2006 considera generadors de desplaçaments.

Taula 3.2 Ràtios de mobilitat generada segons usos del sòl

ÚS	Nº DE VIATGES /DIA
Habitatge	El valor major entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges /100m ² de sostre
Comercial	50 viatges /100m ² de sostre
Oficines	15 viatges /100m ² de sostre
Industrial	5 viatges /100m ² de sostre
Equipaments	20 viatges /100m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges /100m ² de sòl

Fuente: Decreto 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006

Tenint en compte que tot el sector ja es troba consolidat, excepte la zona “Residencial II” i que el principal canvi que suposa la modificació puntual és la inclusió de l’ús comercial entre els usos admesos en la “Zona residencial II”, es fa l’estudi de la mobilitat generada de la “zona Residencial II” prevista en el planejament vigent amb motiu de la present modificació puntual. Tal i com s’ha comentat amb anterioritat la modificació puntual proposa que com a màxim el 49% de l’edificabilitat de la “Zona residencial II” sigui comercial, mentre que per a la resta es mantenen els usos previstos en el planejament vigent.

A continuació es mostra l’estimació de la mobilitat generada tant en la situació actual com en la prevista en la modificació puntual. Els valors que es presenten a continuació corresponen a la situació més desfavorable des del punt de vista de la mobilitat generada, és a dir:

- S’ha considerat els 1.760,77 m² edificables que es podrien destinar a l’ús comercial (valor màxim corresponent al 49% de l’edificabilitat), essent aquest ús el més desfavorable des de la perspectiva de la generació de mobilitat. Tenint en compte la morfologia de la parcel·la, els límits de la normativa d’equipaments comercials i les necessitats d’aparcament d’un equipament comercial, resulta molt improbable l’esgotament d’aquest valor màxim de sostre comercial.
- En relació a la resta del sostre edificable (1.832,63m², que també és el valor màxim) s’ha considerat que destini a l’ús més desfavorable des de la perspectiva de la mobilitat d’entre la resta d’usos actualment admesos. Tenint en compte les ràtios del Decret 344/2006 (annex 1) l’ús amb una mobilitat generada més elevat correspon al d’equipaments (sanitari – assistencial, Educatiu, socio-cultural i religiós, recreatiu, esportiu).

A continuació es presenta una comparativa de la mobilitat generada pels usos previstos amb el planejament vigent ("Zona Residencial II") i la proposta més desfavorable des del punt de vista de la mobilitat prevista en la present MP. Vegeu la taula següent:

Taula 3.3. Comparativa de la mobilitat generada segons usos previstos amb el planejament vigent i amb els usos previstos a la MP, per a la Zona Residencial II

ESCENARI	USOS	SUPERFÍCIE	RÀTIO	VIATGES/DIA
Usos permesos PP (1991)	Equipament	3.593,4	20 viatges /100m ² de sostre	719
	Total	-	-	719
Usos permesos MP (a estudi)	Comercial	1.760,77	50 viatges /100m ² de sostre	880
	Equipament	1.832,63	20 viatges /100m ² de sostre	367
	Total	-	-	1.247

Font: Pla parcial i Modificació Puntual

Tenint en compte amb aquestes hipòtesis la mobilitat màxima generada per la Zona Residencial II en la situació inicial seria d'uns 719 viatges/dia, mentre que la màxima en la modificació puntual seria de 1.247 viatges/dia.

3.3 PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per tal de projectar la distribució modal i la distribució territorial dels desplaçaments generats en l'àmbit d'estudi, s'assumeixen les hipòtesis següents, que s'extrapolen del resultats de les enquestes de mobilitat obligada (2001 i 2011) i quotidiana (2006) del municipi de Vielha o entorn.

En la projecció que es presenta a continuació s'ha estimat el repartiment modal per a cada ús, diferenciant el vehicle privat (VP), el transport col·lectiu (TPC) i els modes no motoritzats (NM).

Es proposa aplicar el comportament de la mobilitat següent:

Taula 3.4. Repartiment modal considerat en l'EAMG

DESPLAÇAMENTS	VP	TPC	NM
Interns (60%)	60%	0%	40%
De connexió (40%)	90%	10%	0%

Es preveu que la mobilitat generada provingui en el 60% dels casos de Vielha i en la resta d'altres municipis. La distribució modal assignada varia en funció de la procedència dels desplaçaments.

Així, en els desplaçaments externs l'ús de modes no motoritzats es considera nul, ja que els itineraris amb la resta de municipis no són accessibles (itineraris no segregats i forts desnivells) i les distàncies són molt llargues.

Es considera una ocupació mitjana del cotxe de 1,3 persones per vehicle. A la taula següent es diferencia en gris el nombre de vehicles previstos segons aquesta ocupació.

Taula 3.5. Distribució territorial i modal de la mobilitat generada per l'àmbit Zona Residencial II

MOBILITAT GENERADA TOTAL SEGONS PLA PARCIAL			
DESPLAÇAMENTS	VP	TPC	NM
Interns	259	0	173
	199		
De connexió	259	29	0
	199		
MOBILITAT GENERADA TOTAL SEGONS MODIFICACIÓ PUNTUAL			
DESPLAÇAMENTS	VP	TPC	NM
Interns	449	0	299
	345		
De connexió	449	50	0
	345		

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

En resum, tot l'àmbit de la modificació puntual generarà un màxim de 299 desplaçaments no motoritzats, 50 desplaçaments amb transport col·lectiu i 690 desplaçaments amb vehicle privat (345 entrades i sortides de vehicles/dia punta).

3.4 ALTRES ASPECTES RELLEVANTS

Finalment, cal destacar que l'enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006 indica una major autocontenció dels desplaçaments de les dones, on el 78% dels desplaçaments que realitzen són interns enfront al 69,7% en el cas dels homes.

Així mateix, el grau d'utilització del transport col·lectiu per part de les dones és un 30-40% superior respecte als homes. Aquesta situació reflecteix el major percentatge de dones que o bé no disposen de permís de conduir o bé no tenen disponibilitat de vehicle en relació al col·lectiu d'homes.

Tenint en compte que les dones realitzen un major nombre de desplaçaments per motius personals es considera que el principal públic usuari de l'establiment comercial serà femení.

Per edats, cal preveure que la mobilitat de la zona Residencial II correspondrà a persones amb una franja d'edat principalment en edat activa, ja sigui com a treballadors/es de l'establiment o com a usuaris. En relació als usuaris de la resta d'usos permesos, resulta molt més incert, ja que depèn de si s'hi implanten usos residencials o bé depèn del tipus d'equipament.

4 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

4.1 ITINERARIS PER A MODES NO MOTORITZATS

4.1.1 ENCAIX DE LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS A L'ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'estudi se situa al nord del nucli urbà de Vielha en una zona de predomini d'usos comercials i industrials o tallers. Es tracta d'usos desenvolupats i consolidats a banda i banda de la carretera N-230 als quals s'hi accedeix mitjançant un vial de servei lateral a cada costat. Tal i com s'ha comentat amb anterioritat la zona Residencial II és la única pendent de desenvolupar del pla parcial que ordenava els usos i edificabilitat d'aquest àmbit.

Aquesta zona es troba annexa a l'entramat urbà. La distància a peu seguint la xarxa d'itineraris per a vianants fins al nucli és de 440 metres (vegeu la figura 4.1). Aquesta distància correspon al recorregut des de la façana de la parcel·la fins als edificis existents a la cruïlla entre la carretera N-230 i l'av. Garona.

Es considera que els usuaris que accedeixin a l'àmbit amb modes no motoritzats ho faran majoritàriament des del nucli urbà (on viu la major part de la població de Vielha) o des dels habitatges situats al nord de l'àmbit (a la mateixa vorera) i dels establiments comercials i industrials existents al voltant de la carretera N-230. En menor mesura, es preveu que part dels vianants vinguin de la urbanització Santa Gemma o el nucli de Vilac, ambdós al nord de la MP.

Així doncs, per valorar l'encaix de l'àmbit d'estudi a la xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha tingut en compte bàsicament la connexió amb el nucli urbà i amb els usos de l'entorn.

L'itinerari existent entre l'àmbit de la MP i el nucli urbà compta amb voreres en pràcticament tot el seu recorregut i passos per a vianants accessibles que garanteixen el creuament de la xarxa viària. En aquest sentit, les voreres existents en la vialitat a l'entorn de l'àmbit d'estudi tenen una amplada superior als 1,8 metres lliures d'obstacles en tot el seu recorregut.

Figura 4.1. Itinerari a peu entre l'àmbit de la MP i el punt més proper del nucli urbà



Font: Elaboració pròpia a partir de la base cartogràfica de l'ICGC. Fotografies elaboració pròpia [abril 2015]

Així doncs, les voreres de la zona comercial – industrial de l'entorn són accessibles, ja que en qualsevol cas la vorera compta amb una amplada superior a 1,5 metres, i en la majoria de casos supera els 1,80 m que fixa la normativa d'accessibilitat vigent.

Dins del nucli urbà de Vielha les vies principals compten amb una amplada de vorera superior també als 1,50 m mínims per garantir l'accessibilitat en zones urbanitzades. En la resta de vials

l'amplada acostuma a ser inferior a aquest valor però diversos vials compten amb condicions d'accessibilitat que afavoreixen la seguretat del vianant per la calçada.

Pel que fa a la presència de passos per a vianants prop de l'àmbit de la zona Residencial II es disposa:

- d'un pas per a vianants a l'alçada de la rotonda d'accés als vials de servei de la N-230, entre el nucli urbà i l'àmbit d'estudi amb predomini d'activitat comercial – industrial (F5).
- d'un pas al nord de l'àmbit d'estudi que permet connectar amb els usos existents a l'altre costat de la carretera, creuant la carretera N-230 i els dos laterals (F6).

Figura 4.2. Passos per a vianants existents a l'entorn de la MP (carretera N-230)



Font: Elaboració pròpia (abril 2015)

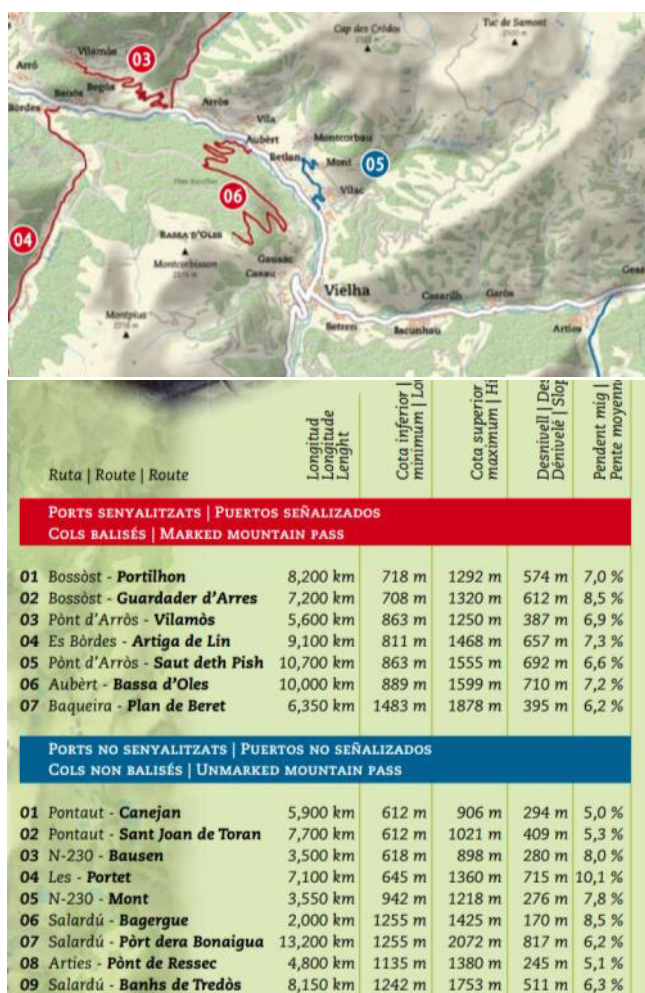
Aquests dos passos garanteixen el creuament de la carretera N-230 prop de la Zona Residencial II. Un pas permet la connexió d'ambdós costats de la via al nord i l'altre al sud. A part d'aquests passos en el recorregut a peu per dins del nucli urbà es disposa de diversos passos per a vianants, tot i que aquests no sempre disposen de gual per a vianants o vorera rebaixada. Tot i això, aquests elements depassen l'àmbit d'estudi.

4.1.2 ENCAIX DE LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES A L'ÀMBIT D'ESTUDI

Actualment a Vielha no es disposa de cap infraestructura per a bicicletes en tot el municipi. Tot i això, en alguns vials la mobilitat amb aquest mode queda garantida en convivència amb el trànsit motoritzat, tot i que sense cap tipus de senyalització específica.

Les principals rutes per a bicicletes existents corresponen a recorreguts per a bicicletes Tot Terreny (BTT). Aquest tipus d'itineraris s'utilitzen per a motius d'oci i lleure i requereixen unes condicions físiques òptimes.

Figura 4.3. Principals itineraris BTT existents a l'entorn de Vielha



Font: <http://www.visitvaldaran.com/>

Al voltant de l'àmbit d'estudi no existeix cap itinerari específic per a la circulació amb bicicleta. La vialitat que dóna accés a l'àmbit d'estudi és la carretera N-230, on es concentren intensitats de trànsit superiors a 4.000 vehicles en el tram nord del nucli urbà i per tant no es considera que sigui un itinerari segur per a bicicletes. En canvi els vials laterals compten amb intensitats de trànsit molt inferiors (inferior a 1000 vehicles/dia) i per tant resulta compatible la convivència de la bicicleta amb el vehicle privat.

4.1.3 ACTUACIONS PER A MODES NO MOTORITZATS

ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS I BICICLETES

El plànol 3 d'aquest document defineix la xarxa d'itineraris principals per a vianants que ha de donar servei a l'àmbit d'estudi.

Els itineraris principals per a vianants previstos corresponen bàsicament a itineraris paral·lels a la carretera N-230 ja que aquesta via és la que permet garantir la connexió amb els usos de l'entorn i amb el nucli urbà.

Tenint en compte els usos previstos i les condicions de la vialitat existent no es proposa la construcció de cap nou vial o l'adaptació de cap dels itineraris existents per a vianants.

ACCIÓ 2. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

Tal com fixa el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, cal preveure unes ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública:

Dotació mínima de places d'aparcament per a bicicletes

TIPUS D'ÚS	NRE. DE PLACES
Ús d'habitatge	2 places/habitatge o 2 places/100m ² de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100m ² de sostre
Ús d'oficines	1 plaça/100m ² de sostre
Ús industrial	1 plaça/100m ² de sostre
Equipaments docents	5 places/100m ² de sostre
Equipaments esportius, culturals	5 places/100 places d'aforament
Altres equipaments públics	1 plaça/100m ² de sostre
Zones verdes	1 plaça/100m ² de sòl

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006.

Per tal de calcular la dotació de places d'aparcament per a bicicletes, s'ha utilitzat la ràtio corresponent a 1 plaça/100m² de sostre. El resultat és que caldrà preveure una reserva de 37 places d'aparcament per a bicicletes. En tot cas tenint en compte l'ús actual de la bicicleta en aquest àmbit territorial es podria acceptar una dotació inferior (8 places d'aparcament) sempre i quan fos ampliable a càrrec del promotor i en funció de la demanda observada. En tot cas en funció dels usos que finalment s'implantin caldrà ajustar aquesta dotació d'aparcament. En aquest punt de partida inicial resultaria acceptable disposar de 4 places d'aparcament

ACCIÓ 2. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

vinculades a l'ús comercial i 4 més als usos de la resta de la Zona Residencial II. No obstant això, si finalment s'implantés l'ús residencial caldria complir estrictament amb les ràtios del Decret 344/2006.

S'aconsella la implantació d'aparcaments de tipus "universal", és a dir una U invertida o equivalent. Concretament, es proposa començar amb la instal·lació de 4 barres (amb capacitat per a 8 bicicletes) i ampliar progressivament aquesta oferta en funció de la demanda.

ACCIÓ 3. FACILITAR UN ESPAI PER A L'APARCAMENT DE BICICLETES DINS DE LES INSTAL·LACIONS PER A TREBALLADORS/ES

A banda de disposar d'una oferta d'aparcament per a bicicletes per a tots els usuaris de l'establiment comercial es proposa reservar un espai dins de l'edificació perquè els treballadors i treballadores puguin aparcar la bicicleta en un lloc segur.

Es recomana reserva un espai per aparcar la bicicleta en l'espai reservat per a ús exclusiu de treballadors/es (dependències) perquè cap persona externa a l'empresa pugui accedir-hi i així mantenir la seguretat dels vehicles.

4.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU

4.2.1 ASPECTES GENERALS

En analitzar l'oferta de transport públic col·lectiu de Vielha únicament cal tenir en compte l'oferta de transport interurbà per carretera, ja que no es disposa de cobertura amb ferrocarril ni existeix cap transport urbà.

Les línies d'autobús interurbà existents són:

Línia Baqueira – Pontaut.

- **Oferta:** Compta amb 17 expedicions al dia i sentit de dilluns a divendres, amb una freqüència aproximada d'1 hora. Els dissabtes, diumenges i festius disposa de 12 expedicions al dia per sentit durant la temporada d'esquí i 10 la resta de l'any.
- **Parades:** Baqueira, Tredòs, Salardú, Gessa, Arties, Garòs, Gasarilh, Escunhau, Betren, Vielha (5 parades: escola, Sapporo, església, central i Mij Aran), Vilac, Betlan, Aubert, Pont d'Arrós, Benós, Es Bórdes, Arró, Era Bordeta, Bossòst, Les i Pontaut.
- **Parada més propera a la zona Residencial II:** Vielha central (N-230 - cruïlla amb c. Anglada, a 625 m de l'àmbit) i Vilac (rotonda de la carretera N-230 amb l'accés al nucli, a 750m de l'àmbit).

Servei nocturn:

- **Oferta:** Compta amb 1 / 2 expedicions els divendres, dissabtes i vigílies de festius.
- **Parades:** Baqueira, Tredòs, Salardú, Gessa, Arties, Garòs, Gasarilh, Escunhau, Betren, Vielha, Vilac, Betlan, Aubert, Pont d'Arrós, Benós, Es Bórdes, Arró, Era Bordeta, Bossòst, Les i Pontaut.
- **Parada més propera a la zona Residencial II:** Vielha central (N-230 - cruïlla amb c. Anglada, a 625 m de l'àmbit) i Vilac (rotonda de la carretera N-230 amb l'accés al nucli, a 750m de l'àmbit).

4.2.2 ENCAIX DE L'ÀMBIT DE LA ZONA RESIDENCIAL II

L'oferta de transport públic regular propera a l'àmbit de la MP es basa amb la línia de Baqueira – Pontaut que compta amb parada a Vielha central situada a la carretera N-230, a l'alçada del carrer Anglada. Aquesta parada està a 625 m de l'àmbit "zona Residencial II" tenint en compte el recorregut per a vianants.

Es considera que les condicions de l'itinerari per a vianants són adequades per a garantir l'accessibilitat, tant d'amplada de vorera com de passos per a vianants. Tot i això, alguns dels punts de creuament no són accessible ja que no disposen de gual per a vianants o rebaix de la

vorera. Aquest és el cas del pas per a vianants existent a l'alçada de la parada que permet accedir a la parada de bus en sentit contrari.

Figura 4.4. N-230 cruïlla amb c. Anglada



Font: Google Maps

D'altra banda, es disposa d'un punt de parada a la carretera N-230, a l'alçada de la rotonda d'accés a Vilac. Aquesta es troba a 750 m de l'àmbit d'estudi però no es disposa de cap itinerari per a vianants segregat que garanteixi l'accés a peu a la parada de forma segura.

Figura 4.5. Parada d'autobús existent prop de la MP a la carretera N-230 – accés a Vilac



Font: Google Maps

4.2.3 ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT COL·LECTIU

ACCIÓ 1. GARANTIR DE DEMANDA DE TRANSPORT PÚBLIC

Es considera que l'oferta actual és suficient per garantir la demanda generada per la MP. Segons la distribució modal prevista dels viatges generats es preveu que accedeixin a la zona Residencial II en transport públic unes 25 persones (50 viatges/dia). Es considera que les 17 expedicions diàries els dies feiners i les 10-12 els caps de setmana i festius poden satisfer sense problemes la demanda generada, i més tenint en compte el nivell d'ocupació dels autobusos detectat durant el treball de camp.

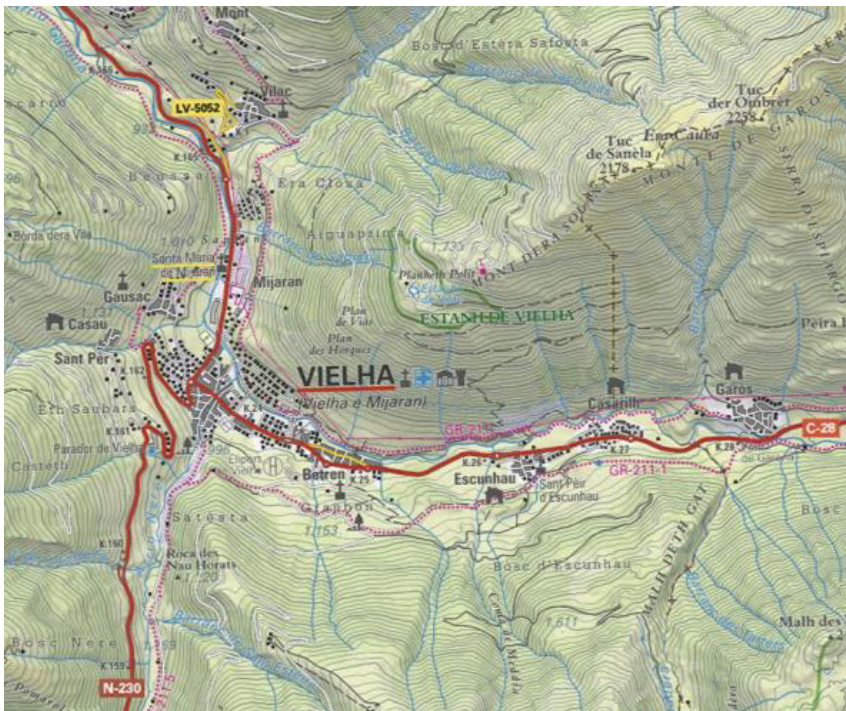
4.3 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

4.3.1 ASPECTES GENERALS

La xarxa viària de Vielha e Mijaran està formada bàsicament per dues infraestructures bàsiques:

- Carretera N-230. Connecta Lleida amb Eth Pònt de Rei, a la frontera francesa, a través del túnel de Viella. Travessa el nucli de nord a sud.
- Carretera C-28. Comunica la Vall d'Aran amb el Pallars Sobirà a través de Salardú i el Port de la Bonaigua.

Figura 4.6. Jerarquizació de la xarxa viària de connexió amb Vielha e Mijaran





Font: ICGC

L'àmbit de la MP es troba al nord del nucli urbà de Vielha, travessat pel mig per la carretera N-230. Per accedir a les diferents zones de l'àmbit de la modificació puntual es disposa d'un vial lateral a la carretera i compta amb una rotonda propera a nord i a sud que permeten efectuar el canvi de sentit.

4.3.2 INTENSITATS DE TRÀNSIT A LA XARXA VIÀRIA DE CONNEXIÓ

A continuació es presenta les intensitats de trànsit de la xarxa viària bàsica de Vielha segons els dades del Ministerio de Fomento i la Generalitat de Catalunya, com a titulars d'ambdues vies:

Taula 4.1. IMD a la xarxa viària de connexió

CARRETERA	PK	TRAM	CARRILS	IMD	% VP	ANY
C-28	27,858	N-230 (Vielha) – cruïlla Pla de Beret (Baqueira)	2	4.157	4,29%	2013
N-230	-	Nord del nucli urbà de Vielha (entre els nuclis de Arrós i Begós)	2	4.009	12,77%	2013
N-230	-	Sud del nucli urbà de Vielha (just a la sortida nord del túnel de Vielha)	2	2.193	19,47%	2013

Font: Ministerio de Fomento i Generalitat de Catalunya

En cap cas s'observen problemes de retencions en cap punt del municipi (observació durant el treball de camp).

4.3.3 XARXA VIÀRIA AMB INCIDÈNCIA A LA ZONA RESIDENCIAL II

La xarxa viària amb incidència a l'àmbit d'estudi és bàsicament la carretera N-230 i els seus laterals. Aquesta carretera travessa pel mig l'àmbit de la MP, en concret la zona Residencial II coincideix amb el vial lateral en sentit sud d'aquesta via. Es tracta d'un vial lateral de servei que garanteix l'accés als usos existents en aquest àmbit.

Figura 4.7. Vista aèria de la carretera N-230 i el vial lateral de servei a l'àmbit de la MP



Font: Bing Maps

Concretament, la carretera N-230 compta amb un vial de servei a banda i banda de la via. Aquests itineraris només permeten la circulació en un sentit. En el cas del vial que dona accés a la zona Residencial II només permet accedir en sentit sud (direcció Vielha).

L'accés al vial d'accés (lateral de la N-230) que connecta l'àmbit d'estudi compta amb unes bones condicions per garantir la seguretat viària, tant pels vehicles que es desvien cap aquest enllaç com per la resta d'usuaris de la via.

Figura 4.8. Carretera N-230 i accés al vial lateral de servei a l'àmbit de la MP des del nord



Font: Lavola (abril 2015) i Google Maps

D'altra banda, les rotondes existents a la carretera N-230 prop de l'àmbit de la MP garanteixen el canvi de sentit a nord i a sud per tal de facilitar la mobilitat motoritzada.

Figura 4.9. Rotonda carretera N-230 d'accés al nucli



Font: Lavola (abril 2015)

La carretera N-230 permet connectar amb l'àmbit d'estudi:

- Al sud:
 - amb el nucli urbà de Vielha.

- amb la carretera C-28, permetent la connexió amb les pedanies de Vielha i els municipis existents al voltant d'aquest eix (Arties, Salardú...) i amb el Pallars (pel Port de la Bonaigua).

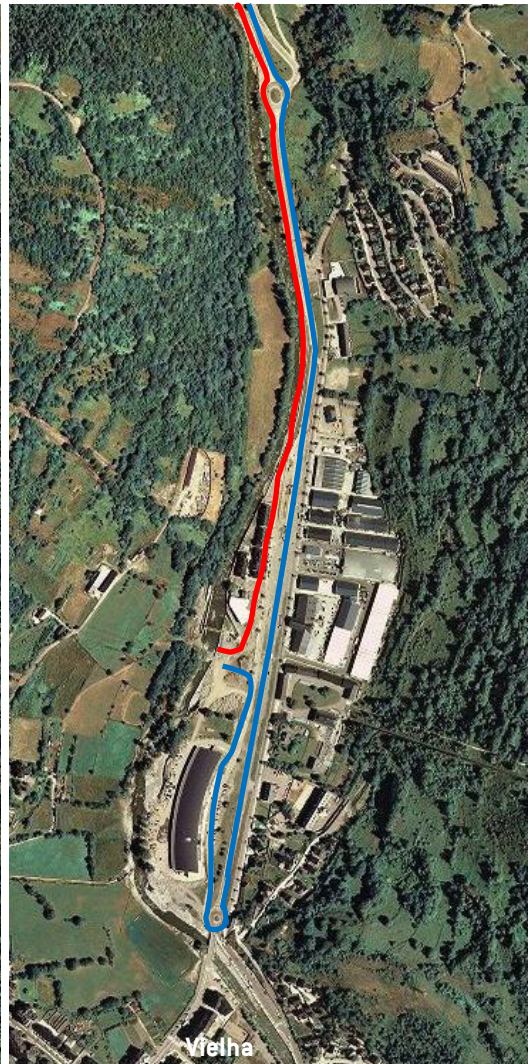
- Al nord:
 - amb els municipis i pedanies situades al voltant de la N-230 en sentit nord (Vilac, Betlan, Vilac, Arrós, Era Bordeta...).
 - amb França.

A continuació es detalla el recorregut d'accés a l'àmbit d'estudi en funció de l'origen / destí dels desplaçaments, diferenciant els usuaris procedents del sud (que accediran forçosament des del nucli urbà de Vielha) i els usuaris procedents del nord. En qualsevol cas es disposa de dues rotondes, una al nord i una al sud de l'àmbit, que permeten efectuar el canvi de gir i facilitar l'accés al vial lateral d'accés.

Itinerari d'accés des de Vielha



Itinerari d'accés des del nord



- Itinerari d'entrada
- Itinerari de sortida

Font: Lavola a partir de l'ortofotomapa d'ICGC

Tenint en compte els usos actuals permesos a la zona Residencial II i els que proposa la modificació puntual de planejament en hora punta la zona Residencial II generarà un màxim d'uns 30 vehicles/hora amb la situació actual (planejament vigent) i de 50-55 vehicles/hora utilitzant els valors màxims i els usos més desfavorables de la modificació puntual. Aquests valors resulten totalment assumibles per la xarxa viària actual sense comprometre la fluïdesa del trànsit rodat, i més tenint en compte la configuració d'aquest àmbit (amb vial de servei lateral i rotondes als seus extrems).

4.3.4 RESERVES D'ESPAI PER A APARCAMENT

El projecte constructiu dels usos previstos a la Zona Residencial II haurà de concretar la dotació d'espai per a l'aparcament en base a la normativa municipal i, en el seu cas, en base a la normativa d'equipaments comercials vigent. En tot cas la demanda d'aparcament prevista pel nou àmbit l'haurà de cobrir majoritàriament la pròpia zona Residencial II.

Tot i això, fora de la parcel·la en aquests moments es disposa de capacitat d'aparcament a la calçada. En el vial lateral de la N-230 que limita amb l'àmbit es disposa d'una filera d'aparcament en cordó (amb una baixa ocupació en aquests moments) excepte en el tram sud (a l'alçada de l'últim edifici existent on s'ubiquen diversos establiments comercials) on les places passen a ser en bateria. Vegeu les fotografies següents:

Figura 4.10. Oferta d'aparcament existent a la calçada



Font: Lavola (abril 2015)

Durant el treball de camp no s'ha observat problemes de capacitat d'aparcament en aquesta zona, sinó just al contrari.

4.3.5 ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES.

El plànol 4 d'aquest document defineix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats als voltants de l'àmbit. Aquesta queda garantida bàsicament per la N-230 i per la carretera C-28.

Com es pot observar en aquest plànol, l'accessibilitat de l'àmbit d'estudi a les xarxes principals està garantida. Cal destacar també que la capacitat d'aquests vials és suficient per absorbir el trànsit generat pel desenvolupament de la zona Residencial II.

Cal destacar que la hipòtesis més desfavorable (superfície de sostre màxima, 49% del sostre corresponent a l'ús comercial i 51% a equipaments) es preveu l'entrada i sortida d'uns 345 vehicles/dia. Considerant un factor d'hora punta del 15%, accedirien en aquest àmbit un màxim de 50-55 entrades / sortides de vehicles. Aquest valor resulta a bastament assumible per la xarxa existent mantenint les condicions òptimes de fluïdesa del trànsit rodat.

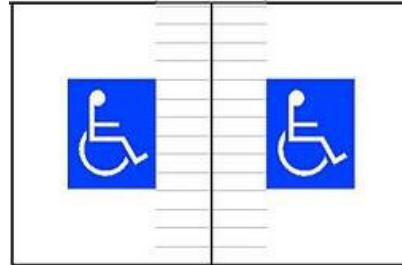
ACCIÓ 2. GARANTIR LA DEMANDA D'APARCAMENT

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fixa la necessitat de reservar una dotació específica de places d'aparcament per a usos residencials, estacions de transport públic i franja costanera. En el cas d'usos comercials i d'equipaments no es defineix una reserva específica.

Per tant en aquest cas caldrà preveure la dotació d'aparcament que fixa la normativa urbanística municipal i, en el seu cas, en base a la normativa sectorial (comerç). Aquesta dotació caldrà concretar-la en el futur projecte de la implantació comercial o dels usos que s'hi acabin desenvolupant. En tot cas, si s'implanta un establiment comercial es recomana fer un estudi d'entrades/ sortides previstes a l'aparcament per tal de garantir una dotació correcte i el mínim impacte sobre la xarxa viària existent.

ACCIÓ 3. PREVEURE PLACES D'APARCAMENT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

Preveure com a mínim una reserva d'1 plaça d'aparcament adaptada per cada 40 places o fracció (tal com fixa l'ordre VIV/561/2010 d'accessibilitat). Aquestes places s'han d'ubicar amb una accessibilitat directa a l'entrada al centre. En funció de la superfície comercial serà necessari una dotació d'aparcament o una altre, i per tant també una dotació de places d'aparcament adaptades.



Aquestes places s'hauran d'ubicar en un punt molt proper a l'accés a l'establiment.

ACCIÓ 4. PREVEURE PLACES D'APARCAMENT PER A VEHICLES ELÈCTRICS

La legislació vigent fixa l'obligatorietat de disposar de punts de recarrega per a vehicles elèctrics en les noves edificacions. Concretament, el Real Decret 1053/2014, per al que s'aprova una nova Instrucció Tècnica Complementaria (ITC) BT 52 «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics» determina:

1.- En edificis o aparcament de nova construcció caldrà incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recarrega dels vehicles elèctrics, amb les següents dotacions mínimes:

- *En aparcaments col·lectius privats, una preinstal·lació mínima perquè el propietari de cada plaça d'aparcament pugui connectar-se posteriorment sense tenir costos més alts. Aquesta preinstal·lació consisteix en una conducció (mitjançant tubs i canals) fins les places d'aparcament. La preinstal·lació no inclourà ni comptador, ni cables ni interruptors, sinó simplement els forats i les canalitzacions.*
- *En aparcaments públics permanents o de flotes privades, les instal·lacions necessàries per subministrar a una estació de recarrega per cada quaranta places.*

2.- A la via pública caldrà efectuar-se les instal·lacions necessàries per donar subministrament a les estacions de recarrega per les places previstes en els Plans de Mobilitat Sostenible supramunicipals o municipals.

En el moment de construcció de l'establiment comercial o d'equipaments caldrà aplicar aquesta normativa.

ACCIÓ 5. GARANTIR LA CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES A LES INSTAL·LACIONS

El Decret 344/2006 obliga als locals comercials a destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre (excepte si les característiques de l'activitat justifiquen el contrari). També fixa que els establiments comercials de més de 1.300 m² de venda han de disposar d'un moll de càrrega de 3 x 8 m integrat en la instal·lació. A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de venda han de disposar d'un altre moll de càrrega i un altre més per a cada un dels següents 10.000 m².

La MP contempla la possibilitat que en la zona **Residencial II** hi pugui haver l'ús comercial. Per tant caldrà garantir com a mínim la Dotació que fixa el Decret 344/2006 en relació tant a la reserva mínim de superfície de sostre destinada a magatzem com en la disponibilitat de molls de càrrega / descàrrega de mercaderies (en funció de la superfície comercial que finalment s'hi implantin).

D'altra banda, el Decret 344/2006 fixa la necessitat d'establir una reserva de places per càrrega/descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin a l'àmbit de la modificació puntual.

En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

5 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

En el present estudi no s'inclou cap proposta de millora del transport públic. Així doncs, no caldrà que amb el desenvolupament de la MP s'inclogui el finançament de cap actuació relacionada amb el transport col·lectiu.

6 RESUM D'ACTUACIONS PREVISTES

A continuació es descriu a mode de resum les actuacions relacionades amb la mobilitat que haurà de contemplar la modificació puntual del planejament.

XARXA	ACTUACIONS
Vianants / bicicletes	<ul style="list-style-type: none"> Preveure una reserva d'espai per a l'aparcament per a bicicletes segons les indicacions del Decret 344/2006. En funció dels usos que s'hi implantin podria ser acceptable una dotació inferior (per exemple 8 places d'aparcament) ampliables a càrrec del promotor en funció de la demanda detectada. Es proposa disposar de 4 places d'aparcament vinculades a l'ús comercial i 4 més als usos de la resta de la Zona Residencial II.
Transport col·lectiu	<ul style="list-style-type: none"> Es considera que l'oferta actual és suficient per garantir la demanda generada per la MP.
Vehícle privat i aparcament	<ul style="list-style-type: none"> Tenint en compte la xarxa viària actual i la mobilitat generada prevista, l'impacte de la nova mobilitat generada per aquest àmbit resulta baix i assumible per la vialitat existent. Disposar de la dotació d'aparcament que fixen les normes urbanístiques municipals i, en el seu cas, la normativa d'equipaments comercials catalana vigent. Compliment de la normativa d'accessibilitat en quant a la dotació de places d'aparcament adaptades per a PMR (1 plaça per cada 40 places d'aparcament o fracció). Compliment del Real Decret 1053/2014, per al que s'aprova una nova Instrucció Tècnica Complementària (ITC) BT 52 «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics». Aquesta dotació estarà vinculada als usos que finalment s'hi implantin (un punt de recàrrega per a cada 40 places d'aparcament).
Mercaderies	<ul style="list-style-type: none"> La zona Residencial II haurà de garantir com a mínim la dotació que fixa el Decret 344/2006 en relació tant a la reserva mínim de superfície de sostre destinada a magatzem com en la disponibilitat de molls de càrrega / descàrrega de mercaderies. Si s'escau també haurà de reservar places per càrrega/descàrrega a l'espai públic (en funció de la superfície comercial de venda).

Fruit d'aquest estudi es considera que la mobilitat generada en la modificació de planejament garanteix els criteris que fixa el Decret 344/2006, i que la mobilitat generada en el cas més desfavorable en quant a usos i edificabilitat resulta totalment absorbible pels serveis viaris i dels sistemes de transport existents, sense que calgui la implementació cap mesura correctora. A més, tot i la seva ubicació perifèrica resulta factible l'accés en els modes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Tècnics redactors de l'informe:

Xavier Codina (Responsable de mobilitat)

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'X. Codina', written in a cursive style.

Laura Llavina (Tècnica de mobilitat)

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Laura Llavina', written in a cursive style.

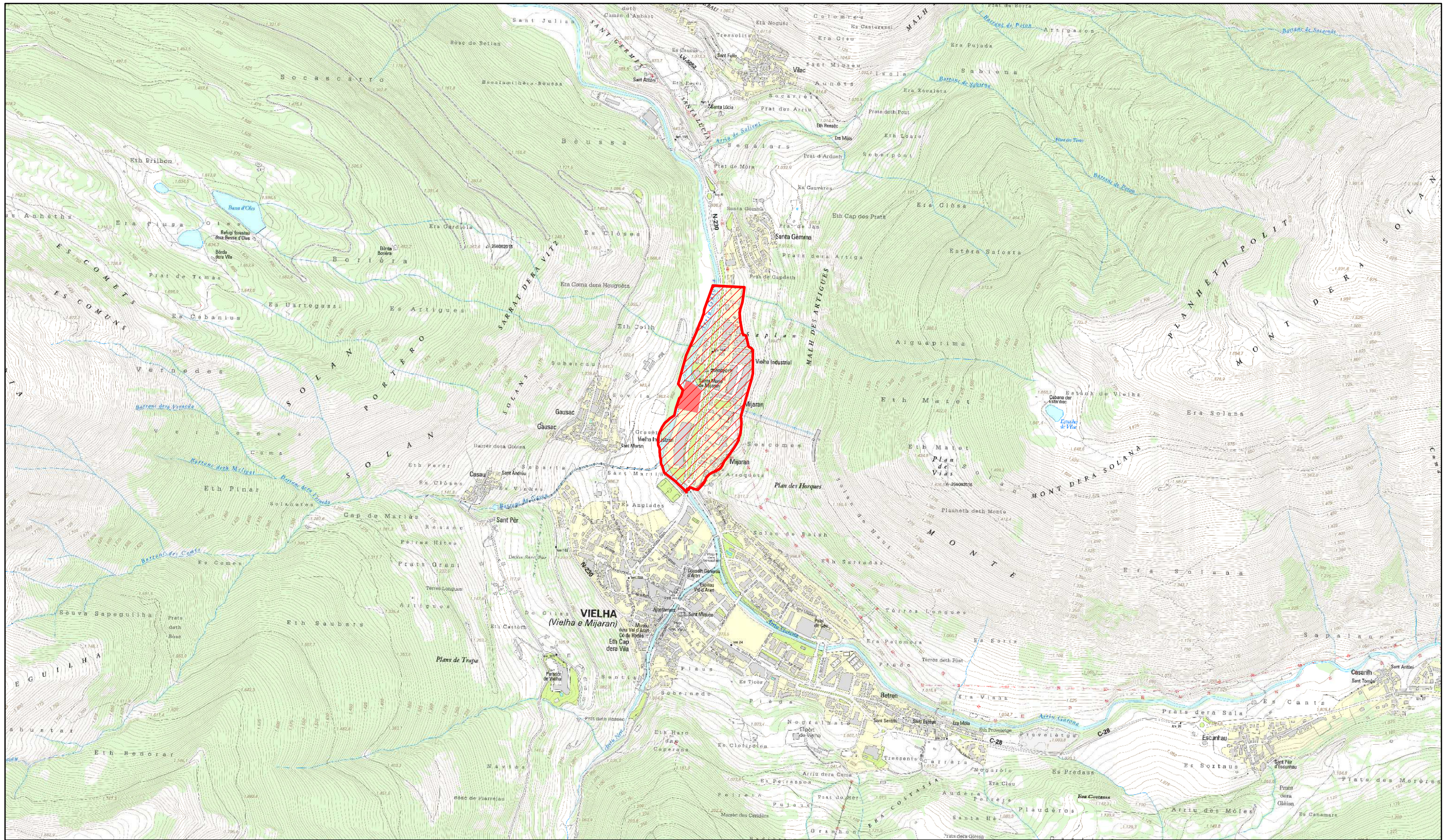
ANNEX I. CARTOGRAFIA

PLÀNOL 1. SITUACIÓ

PLÀNOL 2. MOBILITAT GENERADA

PLÀNOL 3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER MODES NO MOTORITZATS I TRANSPORT PÚBLIC

PLÀNOL 4. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES



- Zona Residencial II
- ▣ Sector Mijaran

Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

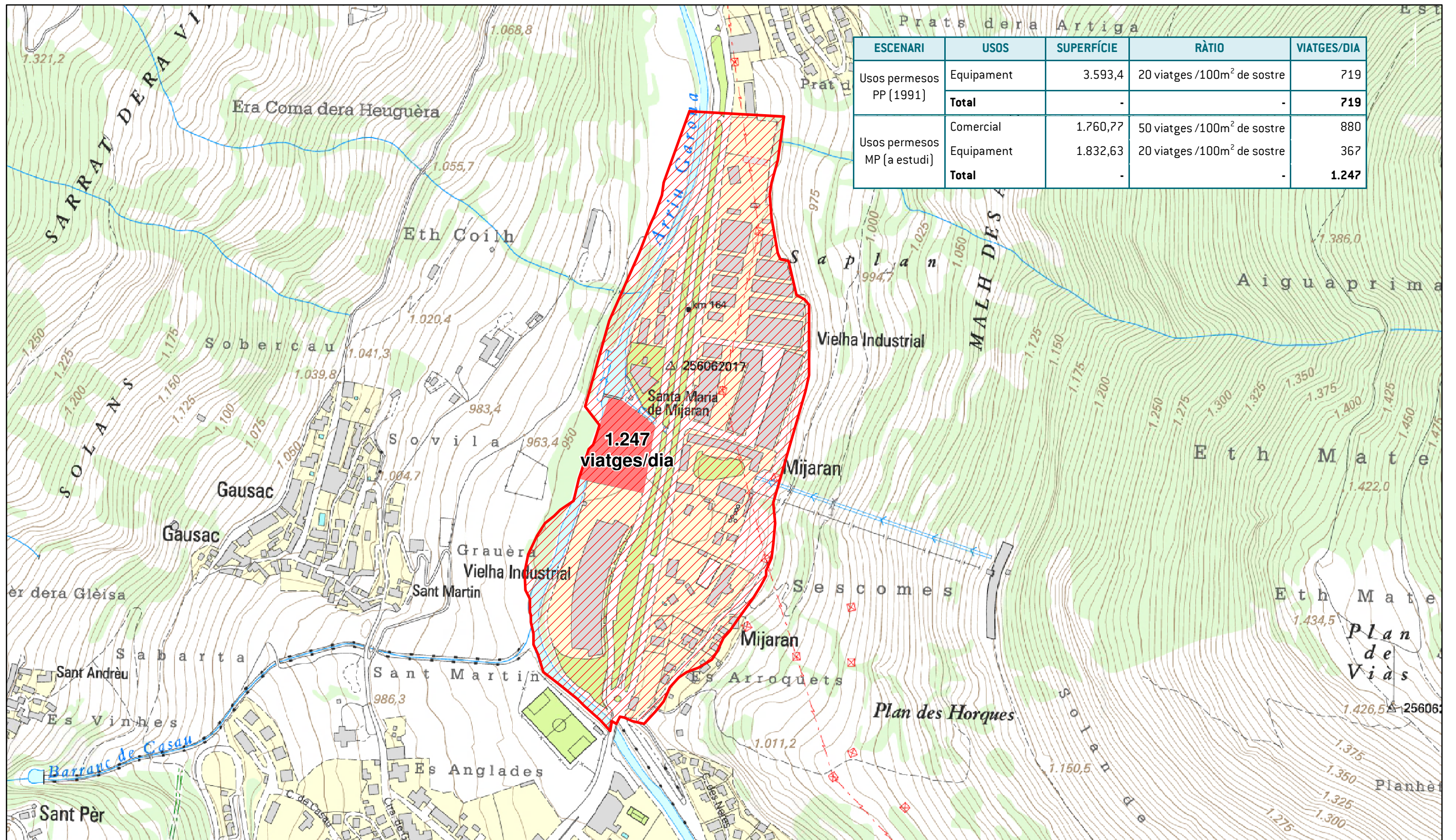
Fons:
Cartografia de referència: ©INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA

E 1:15.000 a DIN A3
0 100 200 300 m

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR MIJARAN (T.M. VIELHA E MIJARAN)

Mapa 1. Situació

lavola
cosostenibilitat

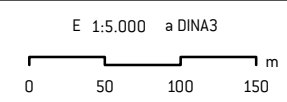


ESCENARI	USOS	SUPERFÍCIE	RÀTIO	VIATGES/DIA
Usos permesos PP (1991)	Equipament	3.593,4	20 viatges /100m ² de sostre	719
	Total	-	-	719
Usos permesos MP (a estudi)	Comercial	1.760,77	50 viatges /100m ² de sostre	880
	Equipament	1.832,63	20 viatges /100m ² de sostre	367
	Total	-	-	1.247

- Zona Residencial II
- Sector Mijaran

Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

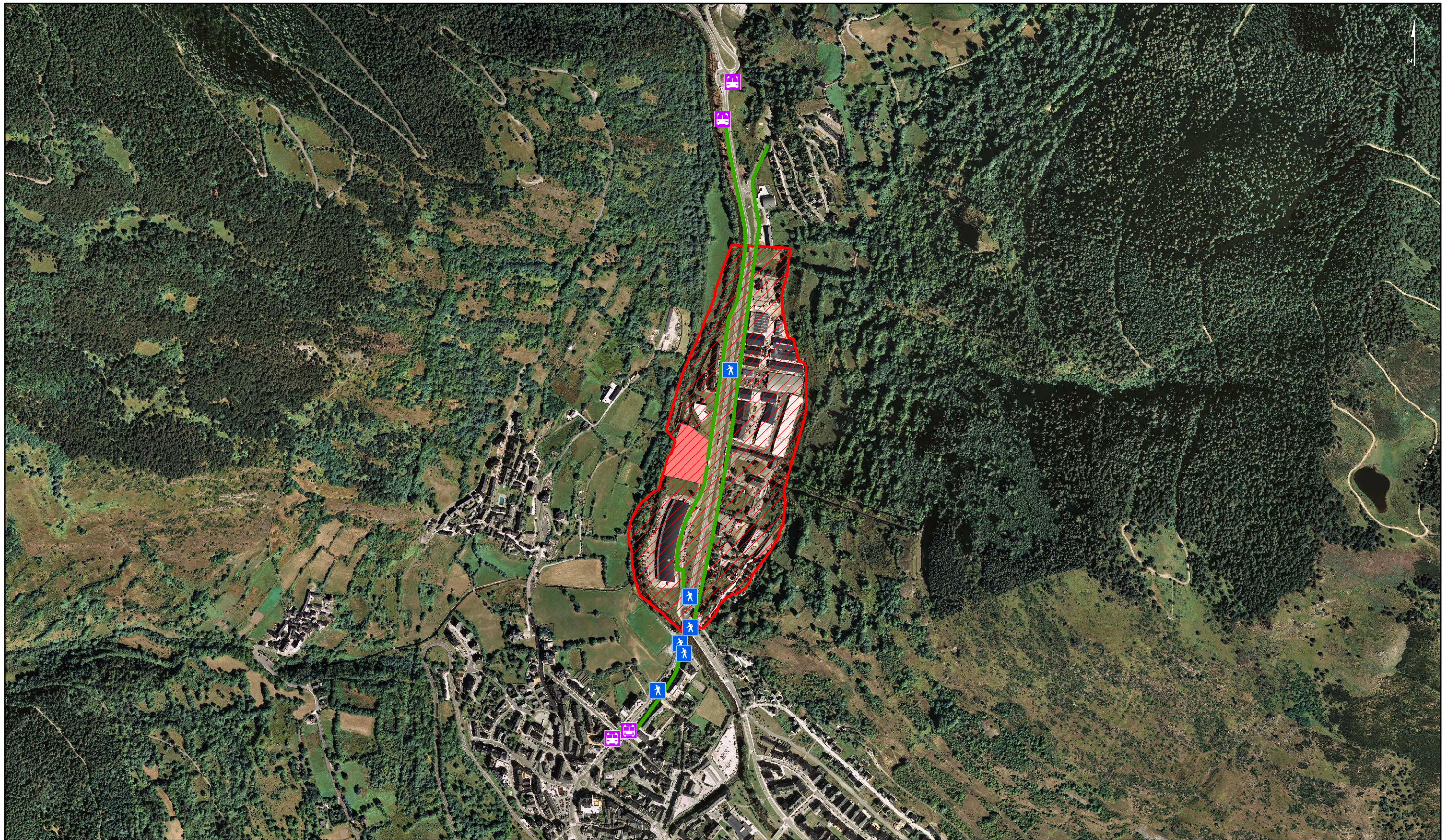
Fonts:
Cartografia de referència: ©INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA



AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR MIJARAN (T.M. VIELHA E MIJARAN)

Mapa 2. Mobilitat generada

lavola
cosostenibilitat



- Xarxa d'itineraris per a vianants
- Passos per a vianants de l'entorn
- Parades d'autobús existents
- Zona Residencial II
- Sector Mijaran

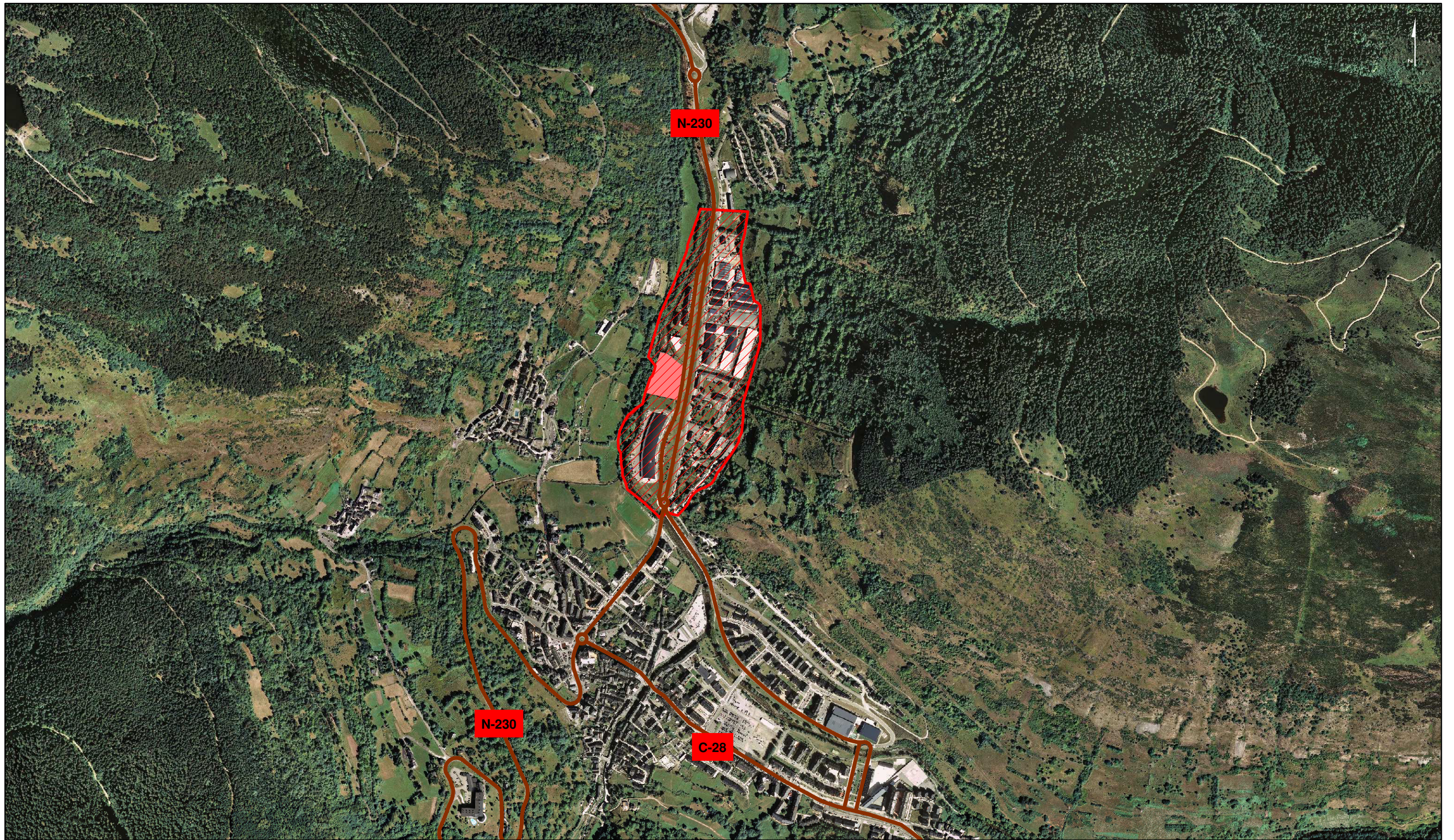
Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipse Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipse GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

Fonts:
Cartografia de referència: ©INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA

E 1:8.000 a DIN A3
0 50 100 150 m

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR MIJARAN (T.M. VIELHA E MIJARAN)

Mapa 3. Xarxa d'itineraris principals d'accés al sector per a modes no motoritzats i transport públic

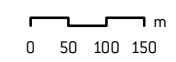


- Xarxa bàsica per a vehicles
- Zona Residencial II
- ▭ Sector Mijaran

Projecció Universal Transversal de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipse Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipse GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

Fonts:
 Cartografia de referència: @INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA

E 1:10.000 a DIN A3



AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR MIJARAN (T.M. VIELHA E MIJARAN)

Mapa 4. Xarxa bàsica per a vehicles

lavola
cosostenibilitat

Rbla. Catalunya 6, pl. 2, 08007 Barcelona
Av. de Roma 252, 08560 Manlleu - Barcelona
C. Preciados 44, 28013 Madrid

T+34 938 515 055
info@lavola.com
www.lavola.com

