

■PLAN PARCIAL■
SECTOR S-1
AYUNTAMIENTO DE
TALAMANCA DE JARAMA

ANEXO V

**ESTUDIO SOBRE LA CONEXIÓN Y AUTONOMÍA DEL SISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO.**

PLAN PARCIAL
Desarrollo Sector S-1
Talamanca de Jarama

**ESTUDIO SOBRE LA CONEXIÓN Y AUTONOMÍA DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

PLAN PARCIAL
Desarrollo Sector S-1
Talamanca de Jarama
**ESTUDIO SOBRE LA CONEXIÓN Y AUTONOMÍA DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

INDICE

<u>1</u>	<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>USOS DEL SUELO EN EL SECTOR S-1 DE TALAMANCA DE JARAMA</u>	<u>3</u>
<u>3</u>	<u>ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO GENERADA Y ATRAÍDA POR TALAMANCA DE JARAMA</u>	<u>5</u>
<u>3.1</u>	<u>INDICES DE GENERACIÓN Y ATRACCIÓN DE VIAJES</u>	<u>5</u>
<u>3.2</u>	<u>DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO GENERADA Y ATRAÍDA POR EL SECTOR S-16</u>	
3.2.1	Generación y atracción de viajes	6
3.2.2	Distribución espacial de la demanda de transporte	6
<u>4</u>	<u>ANÁLISIS DE PROPUESTAS DE ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE..</u>	<u>7</u>
<u>4.1</u>	<u>LA RED VIARIA Y DE CONEXIÓN CON EL VIARIO DEL ENTORNO</u>	<u>7</u>
<u>4.2</u>	<u>LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ENTORNO DE TALAMANCA ...</u>	<u>8</u>
<u>4.3</u>	<u>ESTUDIO DE CONCEPCIÓN SE TRANSPORTE PÚBLICO PARA LOS FUTUROS DESARROLLOS URBANÍSTICOS EN TALAMANCA</u>	<u>8</u>
<u>4.4</u>	<u>PROPUESTAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL SECTOR S-18</u>	
<u>4.5</u>	<u>FUNCIONAMIENTO DE LAS LINEAS PROPUESTAS</u>	<u>9</u>
<u>5</u>	<u>PROPUESTA DE RED</u>	<u>9</u>

PLAN PARCIAL Desarrollo Sector S-1 Talamanca de Jarama

PLAN DE ALARMA, EVACUACIÓN Y SEGURIDAD CIVIL

1 INTRODUCCIÓN

En este apéndice se recoge el Estudio de Transporte Público del Desarrollo Urbanístico del Sector S-1 en Talamanca de Jarama.

En un primer apartado se recogen las características del Sector S-1 relativas a los usos de suelo, superficie, número de viviendas, equipamientos, etc., así como las etapas previstas en su desarrollo.

En un segundo apartado se estima la demanda de transporte en transporte público generada y atraída por los usos previstos en el Sector S-1.

En un último apartado se recogen las conclusiones y la propuesta de red.

2 USOS DEL SUELO EN EL SECTOR S-1 DE TALAMANCA DE JARAMA

En la tabla adjunta se recogen los usos y superficies previstos en el futuro sector S-1.

El desarrollo del Sector supondrá la construcción de 209 viviendas unifamiliares y unas 15 viviendas de integración social.

A continuación se muestra la distribución de usos del suelo según la superficie ocupada:

		<u>Superficie (m²)</u>
Redes supramunicipales		
20 m ² s./100 m ² c.		8.380,00 m ²
Vía pecuaria (computables)		6.214,62 m ²
Viviendas de integración social		2.836,00 m ²
Vía pecuaria no computable		3.364,38 m²
		9.050,62 m²
Redes genearles:		
	Exigidas	Propuestas
Verde 20 m ² /100 m ²	8.380 m ²	9.094 m²
Rotacional 30 m ² /100 m ²	12.569 m ²	12.576 m²
Viario 20 m ² /100 m ²	8.380 m ²	10.332 m²
Redes Locales:		
30 m ² /100 m ²	12.569 m ²	
Zona Verde Local	7.892 m ²	
Viario Local	17.463 m ²	
Peatonal	1.427 m ²	
Total Red Local		26.782 m²
Infraestructuras:		
Centros de Transformación		33 m²
Instalación de Gas		295 m²
Total Parcial		71.590 m²
Superficie de manzanas Residenciales		68.970 m²
Total Ámbito delimitado		140.560 m²
Sistema General Adscrito		9.075 m²
TOTAL SECTOR		149.635 m²

3 ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO GENERADA Y ATRAÍDA POR TALAMANCA DE JARAMA

3.1 INDICES DE GENERACIÓN Y ATRACCIÓN DE VIAJES

Para el cálculo de viajes generados por el Sector S-1 se acepta, teniendo en cuenta los ratios establecidos para este tipo de actuaciones:

Índice de generación de viajes:	2,3 viajes-día/habitante
Tamaño familiar:	3 personas/familia
Viajes por familia:	6,9 viajes-día/familia

Índice de generación de viajes mecanizados:	2 viajes-día/habitante
Tamaño familiar:	3 personas/familia
Viajes mecanizados por familia:	6 viajes-día/familia

En el reparto Transporte privado – Transporte público se acepta un reparto 50/50.

En el caso de las viviendas públicas de integración social, se acepta, dado el previsible menor nivel de motorización, un menor nivel de generación de viajes y una mayor participación del transporte público.

Índice de viajes por persona:	2,0 viajes-día/habitante
Reparto: A pie/Tte. Privado/Tte. Público:	50/20/30
Viajes en transporte público/persona:	0,6 viajes-día/habitante
Viajes en transporte público/familia:	1,8 viajes-día/familia

Para el cálculo de viajes atraídos (viajes-día) se acepta, de acuerdo con los parámetros habituales en este tipo de actuaciones:

Viajes por motivo trabajo
2,1 viajes trabajo totales/empleo
1,8 viajes trabajo medios mecanizados/empleo

Viajes por motivo estudios
2,5 viajes estudios totales/plaza escolar
0,6 viajes estudios medios mecanizados/plaza escolar

Viajes otros motivos
0,6 viajes otros motivos totales/habitantes
0,3 viajes otros motivos medios mecanizados/habitante

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO GENERADA Y ATRAÍDA POR EL SECTOR S-1

3.2.1 Generación y atracción de viajes

Aceptando, tal y como se ha establecido anteriormente, una participación del transporte público en los viajes mecanizados del 50% para el caso de viviendas unifamiliares y de un 30% en el de las viviendas de integración social, se estima que el Sector S-1 generará 654 viajes en transporte público.

De acuerdo con los índices anteriormente establecidos, las 209 viviendas unifamiliares generarán 627 viajes diarios en transporte público, dato que se tendrá que sumar al de las viviendas de integración social que aportarán un incremento de 27 viajes.

Para la estimación de la demanda de transporte atraída por motivo trabajo, relacionada con el número de puestos de empleo, se deben establecer, previamente, los ratios Empleos/100 m² de suelo edificable, para cada tipo de uso. Como el uso del suelo en el Sector S-1 es residencial no se tendrá en cuenta la afluencia de público atraído por trabajo.

Los viajes atraídos por motivo Estudios se han relacionado con las plazas escolares, aceptándose de acuerdo con los criterios a tener en cuenta en estas actuaciones: 0,15 Plazas escolares/habitante, con lo que se tienen para el Sector S-1, 60 viajes atraídos en medios mecanizados por motivo Estudios.

Los viajes atraídos en medios mecanizados por Otros motivos (incluido compras) se relacionan con la población a través del ratio: 0,3 viajes/habitante con lo que se tiene que se atraen 202 viajes.

Sumando los datos anteriores se obtendrán los viajes atraídos totales por el Sector S-1 cuya cifra será de 262 viajes.

3.2.2 Distribución espacial de la demanda de transporte

Para el diseño de la red de transporte público que atienda esta demanda es necesario tener una cierta idea de la distribución espacial de ésta.

La distribución espacial de la demanda observada en la zona puede aportar una cierta información, pero previsiblemente las pautas de movilidad en este desarrollo serán sensiblemente diferentes, en función de:

- a) Localización periférica del desarrollo

- b) Dimensión del desarrollo tanto desde el punto de vista residencial como de actividades económicas.
- c) Imbricación en el desarrollo urbanístico de la zona.

Lo que se traducirá en:

- a) Incremento de la movilidad interna, como consecuencia de que los residentes en el Sector S-1 se relacionen con los otros residentes y servicios del propio sector.
- b) Incremento de las relaciones con zonas contiguas.

Una idea de la movilidad interna nos la puede proporcionar el municipio de Alcalá de Henares: En viajes generados por Alcalá de Henares, que utilizan el transporte público, el 50,4% lo fueron en relaciones internas, porcentaje que se eleva a 52,5% en viajes atraídos.

Aceptando, para el sector, un menor peso de la movilidad interna, en relación con lo observado en Alcalá de Henares se supone que el 40% de los viajes atraídos lo serán en relaciones internas, con lo que se tendrá la siguiente distribución espacial de la demanda una vez esté completamente desarrollado el Sector S-1:

Viajes internos al Sector S-1:	105
Viajes generados por el Sector S-1:	654
Viajes atraídos por el Sector S-1 generados por el exterior:	157

Excluyendo, lógicamente los viajes internos al sector, tendremos:

Total viajes diarios en transporte público: 811

4 ANÁLISIS DE PROPUESTAS DE ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

4.1 LA RED VIARIA Y DE CONEXIÓN CON EL VIARIO DEL ENTORNO

La conexión del Sector S-1 con el resto de la localidad de Talamanca de Jarama será mediante una futura glorieta situada en el cruce de la Calle de la Soledad con la Calle Justiniano. La continuación de la Calle Justiniano será el eje principal de la zona de urbanización del Sector S-1.

La salida hacia la carretera principal se hará tomando la Calle de la Soledad en sentido Oeste-Este, que más tarde toma el nombre de Calle Valdepiélagos y que cruza

perpendicularmente a la Avenida de Madrid M-103, que tomada en sentido Norte llevará hasta la carretera N-320.

El viario interno del Sector S-1 conecta también por el Norte con el Camino del Cementerio, a través de su vía principal que cruza el complejo de Sur a Norte.

4.2 LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ENTORNO DE TALAMANCA

La conexión de Talamanca de Jarama con Madrid se realiza fundamentalmente por la autovía A-1.

La línea de autobús en concreto que realiza dicha conexión actualmente es la 197 perteneciente al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid y que ejecuta la empresa Continental-Auto.

Dicha línea describe el itinerario Madrid (Plaza de Castilla)-Torrelaguna-Uceda, este autobús tarda unos 30 minutos desde su salida hasta la Estación de autobuses de Talamanca.

4.3 ESTUDIO DE CONCEPCIÓN SE TRANSPORTE PÚBLICO PARA LOS FUTUROS DESARROLLOS URBANÍSTICOS EN TALAMANCA

En este apartado, al tratarse de un pequeño incremento de población de la localidad de Talamanca, lo único a destacar sería que el aumento de la población en el término municipal significaría la ampliación de la frecuencia de autobuses que conectan con Madrid o, en un caso extremo, la implantación de una nueva línea.

4.4 PROPUESTAS DE ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL SECTOR S-1

Según las estimaciones realizadas en el apartado 3.2, el Sector S-1 generará o atraerá 811 viajes en transporte público una vez que esté completamente desarrollado.

Como se ha comentado en el apartado anterior este incremento en los viajes por transporte público necesitaría del aumento de la frecuencia de autobuses Madrid-Talamanca, para absorber la demanda solicitada.

4.5 FUNCIONAMIENTO DE LAS LINEAS PROPUESTAS

Para tener una idea del funcionamiento de la línea propuesta se ha estimado la población en el área de influencia de la misma.

La línea propuesta tiene bajo su área de influencia una población actualmente de 6081 habitantes, que, como se ha comentado en puntos anteriores se incrementaría en un valor de 672 habitantes.

Este dato sirve para ver que el incremento no será excesivamente significativo y que, por lo tanto, será suficiente con incrementar la frecuencia de los autobuses que conectan la localidad con Madrid.

5 PROPUESTA DE RED

Con los datos obtenidos anteriormente se puede hacer una valoración general del futuro de la zona una vez terminado el plan parcial en el Sector S-1 de Talamanca de Jarama.

Se producirá un incremento en los viajes de transporte público de 811 viajes diarios, un aumento de la población de 672 habitantes, tomando como referencia el valor de 3 habitantes por vivienda.

Para éste incremento de la población y de los viajes en transporte público, y conociendo que existe una única línea de autobuses que pasa por Talamanca de Jarama, será suficiente con aumentar el número de autobuses que diariamente conectan el pueblo con la capital.

En el caso de que un futuro se incrementase de forma más significativa la población se plantearía la adopción de una nueva línea de autobús, ya que la demanda colapsaría la línea actual y los orígenes y destinos de los viajes podrían diversificarse.

Madrid, mayo de 2006

Borja Solano Merino
Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos