

**ANEXO "III".
ANÁLISIS DE LOS MOVIMIENTOS DE POBLACIÓN Y MERCANCÍAS,
ASÍ COMO DE LAS POSIBILIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO
DERIVADOS DEL DESARROLLO DEL SECTOR.**

Informe Preparado para:

F. León. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

**MODIFICACION DE ORDENACIÓN
DEL SUE-D (R.9) “MIRANDA SUR”**

Informe de Movilidad

Rev 1. Junio 2010



LEBER
Planificación
e Ingeniería, S.A.



DIRECCIÓN POSTAL:

Apartado 79
48930-Las Arenas, Bizkaia

Tfno: 94 464 3355
Fax. 94 464 3562

info@leber.org
www.leber.org

OFICINAS:

Landabbarri, 4, 1ª planta
Leioa, Bizkaia



ÍNDICE

<u>1</u>	<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>4</u>
<u>2</u>	<u>SITUACIÓN DE PARTIDA</u>	<u>5</u>
<u>3</u>	<u>MOVILIDAD RESULTANTE</u>	<u>7</u>
3.1	FICHAS DE APROVECHAMIENTO. USOS PREVISTOS.	7
3.2	CUANTIFICACIÓN DE DEMANDA	9
3.2.1	Ratios Generales utilizados	9
3.2.2	Cuantificación de Demanda. Residencial.....	10
3.2.3	Cuantificación de Demanda. Equipamientos.....	11
3.2.4	Cuantificación de Demanda. Terciario.....	11
3.2.5	Resumen de Resultados Obtenidos	14
3.3	ENCAMINAMIENTO DE LOS VIAJES.....	15
<u>4</u>	<u>PROPUESTAS DE MEJORA</u>	<u>20</u>
<u>5</u>	<u>RESUMEN Y CONCLUSIONES</u>	<u>21</u>



1 INTRODUCCIÓN

El presente informe se realiza a petición de F. León Arquitectura y Urbanismo S.L. como complemento a los trabajos realizados por dicho gabinete para la “Propiedad Mayoritaria SUE-D (R.9) “Miranda Sur” consistentes en la Modificación de la Ordenación urbanística de este sector.

El objetivo del análisis contenido en este informe es el de:

- a) Cuantificar la movilidad resultante de los nuevos desarrollos (de personas y mercancías)
- b) Estimar su reparto modal (transporte público y privado)
- c) Analizar la posible afección de las intensidades de tráfico resultantes a la red viaria del entorno.

Para su realización nos hemos basado en dos fuentes principalmente:

- a) Estudio de F. León: para obtener la ordenación viaria, su inserción en la trama de Miranda y las fichas de aprovechamientos planificados.
- b) Estudio de Movilidad facilitado por el Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Julio de 2006). De él hemos obtenido diferentes ratios y pautas de movilidad aplicables a los nuevos desarrollos.



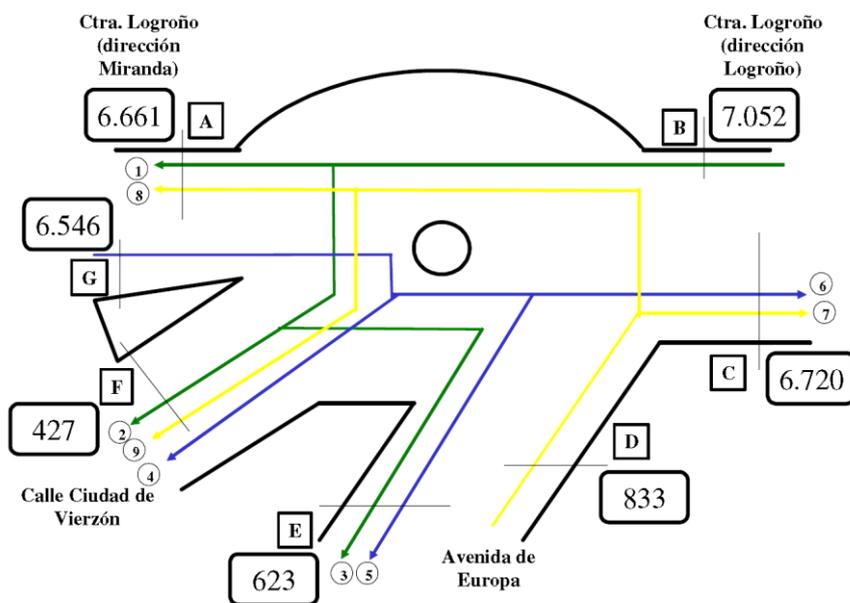
2 SITUACIÓN DE PARTIDA

En el Plan de Movilidad de Miranda de Ebro se recogen los tramos con mayores problemas de tráfico de Miranda. Asimismo se clasifican por grados: “Muy Denso” y “Denso”.

De los puntos que afectan a la conectividad del SUE-D (R.9) hay que destacar:

- “Saturado”: Ctra. de Logroño, entre acceso a Miranda y Av. República Argentina (ambos sentidos)
- “Muy Denso”: Ctra. de Logroño, entre Av. Europa y Av. República Argentina (sentido entrada)
- “Denso”: Ctra. de Logroño, entre Av. República Argentina y c. Condado de Treviño (sentido Sur)

Según estas valoraciones del Plan de Movilidad y los aforos registrados por el Plan en estos puntos, la mayor intensidad (y la mayor congestión) se produce en la intersección de la Ctra.de Logroño con la Av. Europa.



Fuente: Plan de Movilidad de Miranda de Ebro (Julio 2006)

Sin embargo, dado que dicha intersección es relevante para la conectividad de nuestro ámbito de estudio, consideramos de importancia reproducir aquí el siguiente párrafo del propio Plan de Movilidad:



En este punto se registra saturación en horas punta como consecuencia de la entrada y salida laboral (a las 8h. y a las 19h. aproximadamente) del Polígono Industrial Bayas, tráfico que no puede ser absorbido por la rotonda existente. No obstante, la reciente apertura de la Ronda descongestionará este punto. (Plan de Movilidad de Miranda de Ebro. Julio 2006)

La carretera de Logroño discurre por el único puente que cruzaba el río por el lado Este de Miranda, hecho por el cual se concentraban las referidas intensidades de tráfico en este acceso.. El Plan de Movilidad reconoce que la apertura de la variante descongestionaría este acceso, al proporcionar un nuevo vial para la movilidad de la ciudad y especialmente para la relación con el polígono Bayas.

A ello hay que añadir que la planificación futura contempla la prolongación de la variante (tal como se recoge en el trabajo de F. León) hasta completar la circunvalación conectando con la Ronda del Ferrocarril e incluyendo una conexión intermedia en la conexión con la C. de la Andova.

Con todo ello, se puede postular que de los casi 14.000 vehículos diarios registrados en el acceso por la C. de Logroño, al menos la mitad se distribuyan por la variante y los nuevos accesos de conexión de la misma con la trama viaria de Miranda.

Este será un punto de vital importancia tras la estimación de las intensidades generadas por los desarrollos planificados para del ámbito de estudio “Miranda Sur”.



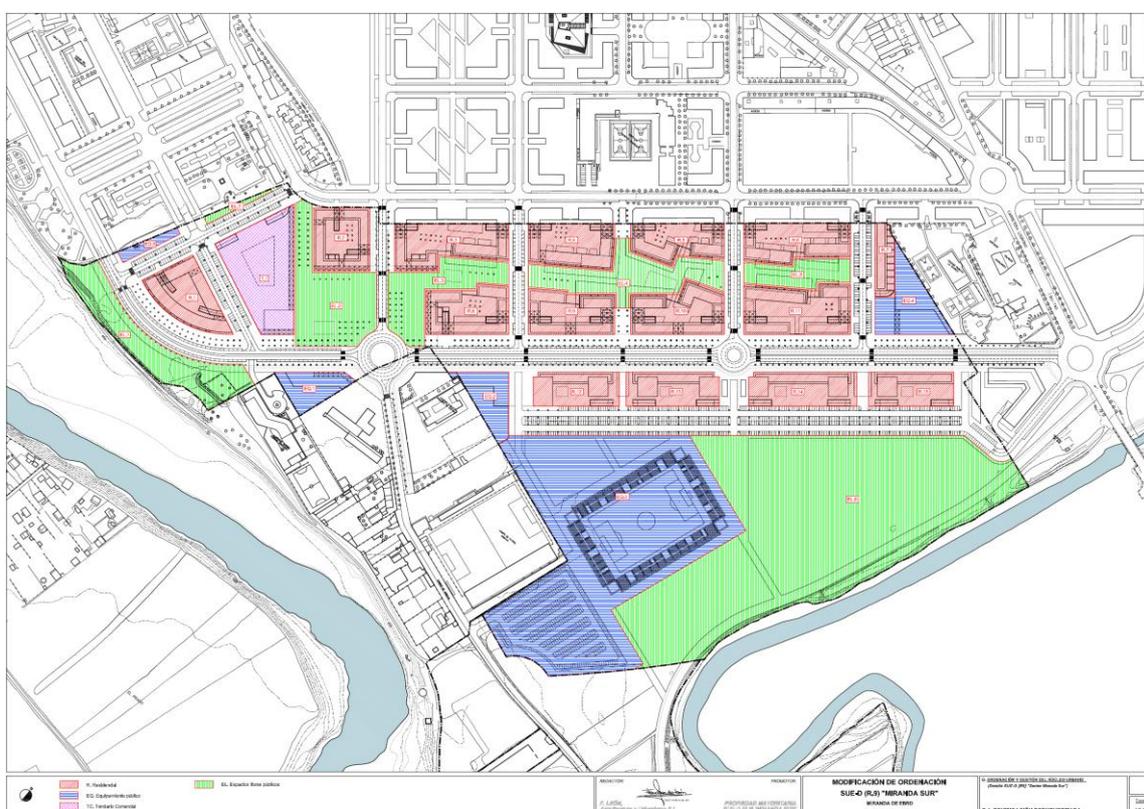
Fuente: Modificación de Ordenación de F. León Arquitectura y Urbanismo SL



3 MOVILIDAD RESULTANTE

3.1 FICHAS DE APROVECHAMIENTO. USOS PREVISTOS.

Para la estimación de movilidad generada y atraída por los nuevos desarrollos partimos de las fichas de aprovechamiento facilitadas por F. de León.



Fuente: *Modificación de Ordenación de F. León Arquitectura y Urbanismo SL*



MODIFICACIÓN DE ORDENACIÓN del SUE-D (R.9) "MIRANDA SUR"

PARCELA	CARACTERÍSTICAS							PERFIL
	Superficie m²(p)	Vivienda	Terciario	Total	Garaje y usos aux.		Equip.	
		Sup. Techo m²(t)	Sup. Techo m²(t)	Sup. Techo m²(t)	Sup. Techo m²(t)	Pzas. Gar. (Mínimo normativo)	Sup. Techo (orientativo) m²(t)	
R.1 (V.P.)	3.812	12.325	1.000	13.325	7.624	134	VI(a) / II	
R.2	3.888	13.260	1.900	15.160	7.376	152	VI(a) / II	
R.3	4.657	11.475	960	12.435	9.314	125	VI(a) / II	
R.4	3.820	9.520	285	9.805	7.640	99	VII / II	
R.5	3.345	7.820	230	8.050	6.690	81	VI(a) / II	
R.6 (V.P.)	4.090	8.415	485	8.900	8.180	89	VI(a) / II	
R.7 (V.P.)	1.457	4.675	1.320	5.995	2.914	60	VI(a) / II	
R.8	3.938	13.090	1.940	15.030	7.876	151	VI(a) / II	
R.9	3.776	12.325	1.505	13.830	7.552	139	VI(a) / II	
R.10	4.250	13.600	1.425	15.025	8.500	151	VI(a) / II	
R.11 (V.P.)	5.303	15.045	1.730	16.775	10.606	168	VI(a) / II	
R.12	3.035	17.680	1.665	19.345	6.070	194	XV / II	
R.13 (V.P.)	3.278	15.385	1.550	16.935	6.556	170	XV / II	
R.14	3.818	16.405	1.735	18.140	7.636	182	XV / II	
R.15	3.027	10.200	1.220	11.420	6.054	115	XV / II	
TOTAL V.L.	37.354	125.375	12.865	138.240	74.708	1.389		
TOTAL V.P.	17.940	55.845	6.085	61.930	35.880	621		
TOTAL PARCELAS RESIDENCIALES	55.294	181.220	18.950	200.170	110.588	2.010		
T.1 Terciario	6.900		24.585	24.585	27.600	771	XI / II	
TOTAL PARCELAS USO TERCIARIO	6.900	0	24.585	24.585	27.600	771		
EQ.1	2.070				-	47	IV / II	
EQ.2	2.370				-	54	IV / II	
EQ.3 (Campo de fútbol)	38.815				-	-	IV / II	
EQ.4	3.718				-	84	IV / II	
EQ.5	637				-	15	IV / II	
TOTAL EQUIPAMIENTOS	46.973	0	0	0	0	200	13.193	
TOTAL	109.167	181.220	43.535	224.755	138.188	2.961	13.193	

FRANCISCO DE LEÓN,
ARQUITECTURA Y URBANISMO S.L.

P.G.O.U. MIRANDA DE EBRO
MODIF. ORD. SUE-D (R.9) "MIRANDA SUR" (Mayo 2.010)

Fuente: Modificación de Ordenación de F. León Arquitectura y Urbanismo SL



3.2 CUANTIFICACIÓN DE DEMANDA

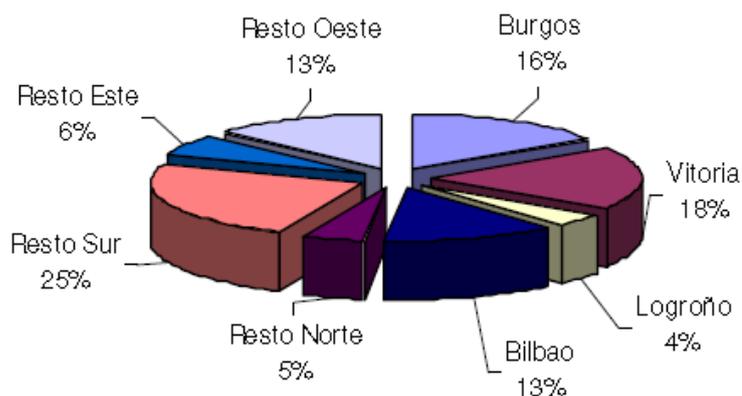
3.2.1 Ratios Generales utilizados

La encuesta de movilidad cuantifica los siguientes ratios de movilidad para el día laboral:

- Desplazamientos en vehículo privado por habitante: 1,73 diarios
- De los cuales (sin contar los tráficos de paso) se discriminan en:
 - o 65,4% internos
 - o 34,6% interno/externos (relación de la ciudad con el exterior)

Por otra parte, los viajes de relación con el exterior se distribuyen por zonas según lo recogido en el gráfico adjunto:

DESPLAZAMIENTOS INTERNOS-EXTERNOS (22.620/día)



Fuente: Plan de Movilidad de Miranda de Ebro (Julio 2006)



3.2.2 Cuantificación de Demanda. Residencial

A los m² residenciales programados en las fichas de F. León, hemos aplicado las siguientes ratios:

- Se postula un aprovechamiento que produciría hasta 2.100 viviendas.
- Para estimar el total de la población aplicamos la ratio de 2,8 personas/familia, lo cual produce un total de 5.880 habitantes.

Aplicando las ratios conocidas de la encuesta de movilidad de Miranda de Ebro, obtenemos que el total de las viviendas del ámbito en estudio es de 10.172 desplazamientos en vehículo privado, de los cuales 3.500 serían de relación con el exterior y 6.650 internos.

Para el cálculo de intensidades en hora punta aplicamos lo siguiente:

- Concentración de tráfico en hora punta: 8%
- Punta de la Mañana: 20% entradas y 80% salidas
- Punta de la Tarde: 65% entradas y 35% salidas

Con ello obtenemos los totales reflejados en la tabla de:

- Punta de la Mañana:
 - o Entradas: 163 veh / hora
 - o Salidas: 650 veh. /hora
- Punta de la Tarde:
 - o Entradas: 529 veh / hora
 - o Salidas: 285 veh / hora

		personas/viv 2,8	Desplazamientos Diarios			AM (int + ext)		PM (int+ ext)	
			desplaz coche 1,73	Externos 34,6%	Internos 65,4%	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
Parcela	Nº viviendas	Nº Habitantes	desplaz coche	Externos	Internos				
R.1 (V.P.)	143	400	692	239	452	11	44	36	19
R.2	154	430	744	258	487	12	48	39	21
R.3	133	372	644	223	421	10	41	33	18
R.4	110	309	534	185	349	9	34	28	15
R.5	91	254	439	152	287	7	28	23	12
R.6 (V.P.)	98	273	472	163	309	8	30	25	13
R.7 (V.P.)	54	152	262	91	172	4	17	14	7
R.8	152	425	735	254	481	12	47	38	21
R.9	143	400	692	239	452	11	44	36	19
R.10	158	441	763	264	499	12	49	40	21
R.11 (V.P.)	174	488	844	292	552	14	54	44	24
R.12	205	574	992	343	649	16	64	52	28
R.13 (V.P.)	178	499	864	299	565	14	55	45	24
R.14	190	532	921	319	602	15	59	48	26
R.15	118	331	573	198	374	9	37	30	16
TOTAL V.L.	1.453	4.068	7.037	2.435	4.602	113	450	366	197
TOTAL V.P.	647	1.812	3.135	1.085	2.050	50	201	163	88
TOTAL PARCELAS RESIDENCIALES	2.100	5.880	10.172	3.519	6.652	163	651	529	285



3.2.3 Cuantificación de Demanda. Equipamientos

Se desconoce el uso concreto que se dará a las dotaciones de equipamientos.

Como estimación de demanda postulamos 400 desplazamientos en coche diarios, teniendo en cuenta que el acceso a estas instalaciones es habitualmente mayoritariamente a pie.

De manera conservadora, hemos postulado unas concentraciones de puntas más agresivas que las conocidas para uso residencial. En concreto planteamos una concentración de puntas de 10% por la mañana y 20% por la tarde. Esto nos sitúa en el análisis del lado de la seguridad.

Con todo ello obtenemos el siguiente total de desplazamientos:

	Desplazamientos Diarios			AM (int + ext)		PM (int+ ext)	
	desplaz coche	Externos	Internos	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
TOTAL EQUIPAMIENTOS	400	138	262	32	8	32	48

3.2.4 Cuantificación de Demanda. Terciario

El elemento de usos terciarios es el mayor generador de viajes por m2 y por ello hemos detallado en mayor medida este análisis.

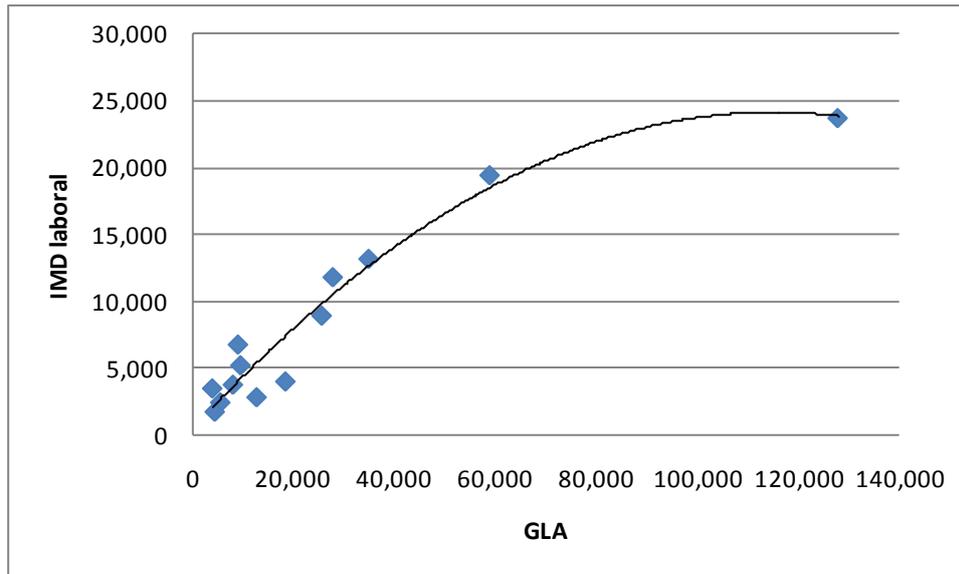
Para la estimación de viajes generados hemos postulado un posible reparto en tres usos diferentes. Así, hemos repartido los 24.585 m2 totales del programa de la siguiente manera:

- Área Comercial (Supermercado con o sin comercios asociados): 12.000 m2
- Hotel: 8.000 m2
- Oficinas: 4.585 m2

3.2.4.1 Demanda Área Comercial

Para estimar el total de desplazamientos que puede generar el equipamiento comercial en el ámbito, utilizaremos de referencia el estudio de la Diputación Foral de Bizkaia sobre estas instalaciones. En él se relacionan los metros de GLA (Gross Leseable Area) o SBA (Superficie Bruta Alquilable) con el total de desplazamientos diarios que se producen en dichas instalaciones.

En el gráfico adjunto se muestran los resultados de dicho inventario. Hay que señalar que si bien algunas de las superficies comerciales recogidas en dicho estudio son de tamaño pequeño y asociadas a zonas urbanas, es decir similares al de “Miranda Sur”, hay otros casos de tamaño superior y más suburbanos, es decir, con una capacidad de generar tráfico mayor que el que nos ocupa. Por ello, al aplicar el ratio combinado, estaremos del lado de la seguridad.



Aplicando a los 12.000 m² útiles una reducción obtenemos 10.500 m² de GLA (o SBA) que redunda en 4.250 desplazamientos de vehículos privados en día laboral.

El momento de mayor intensidad se producirá en la punta de la tarde, para la que hemos asumido una concentración del 20% respecto del total diario, de los cuales 40% serían entradas y 60% salidas. Esto suponen 340 vehículos entrando y 510 saliendo para la peor punta del día.

3.2.4.2 Demanda del Hotel

Para la demanda del hotel postulamos una dotación de unas 180 habitaciones, con ocupación media inferior a la mitad. Esto más los desplazamientos de empleados y servicios auxiliares nos dejan una demanda de 200 desplazamientos diarios en vehículo privado.

Hemos asumido concentración de puntas del 8% para la mañana y la tarde. Asimismo suponemos que se reparten:

- Por la mañana 40% entradas y 60% salidas
- Por la tarde 60% entradas y 40% salidas

3.2.4.3 Demanda de las Oficinas

A los 4.855 m² dedicados a oficinas les aplicamos las siguientes ratios:

- 25m² por empleo,
- dos desplazamientos diarios por empleo más el 30% de viajes a comer al mediodía (según fuentes de encuestas diversas)
- un 25% extra por viajes asociados a servicios, visitas, clientes, proveedores, etc.



- Un reparto modal del 80% en coche

Con todo ello obtenemos un total de 480 desplazamientos diarios en vehículo privado

3.2.4.4 Resumen Demanda del Terciario

En la tabla adjunta presentamos todo lo referente a los usos terciarios anteriormente explicados.

Es de reseñar que estas cifras recogen los movimientos de mercancías asociados a los diferentes usos.

En total se producen 4.930 desplazamientos diarios en vehículo privado. La peor punta horaria, la tarde, presenta intensidades de 388 vehículos entrando y 574 saliendo del ámbito.

	Desplazamientos Diarios			AM (int + ext)		PM (int+ ext)	
	desplaz coche	Externos	Internos	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
Super	4250	1471	2780	68	17	340	510
Hotel	200	69	131	6	10	10	6
Oficinas	480	166	314	38	10	38	58
TOTAL PARCELAS USO TERCIARIO	4930	1706	3224	113	36	388	574



3.2.5 Resumen de Resultados Obtenidos

En resumen, el ámbito genera 15.500 desplazamientos diarios en vehículo privado, con una intensidad de 900-950 veh/hora por sentido para la punta de la tarde.

		personas/viv 2,8	Desplazamientos Diarios			AM (int + ext)		PM (int+ ext)	
			desplaz coche 1,73	Externos 34,6%	Internos 65,4%	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
Parcela	Nº viviendas	Nº Habitantes	desplaz coche	Externos	Internos				
R.1 (V.P.)	143	400	692	239	452	11	44	36	19
R.2	154	430	744	258	487	12	48	39	21
R.3	133	372	644	223	421	10	41	33	18
R.4	110	309	534	185	349	9	34	28	15
R.5	91	254	439	152	287	7	28	23	12
R.6 (V.P.)	98	273	472	163	309	8	30	25	13
R.7 (V.P.)	54	152	262	91	172	4	17	14	7
R.8	152	425	735	254	481	12	47	38	21
R.9	143	400	692	239	452	11	44	36	19
R.10	158	441	763	264	499	12	49	40	21
R.11 (V.P.)	174	488	844	292	552	14	54	44	24
R.12	205	574	992	343	649	16	64	52	28
R.13 (V.P.)	178	499	864	299	565	14	55	45	24
R.14	190	532	921	319	602	15	59	48	26
R.15	118	331	573	198	374	9	37	30	16
TOTAL V.L.	1.453	4.068	7.037	2.435	4.602	113	450	366	197
TOTAL V.P.	647	1.812	3.135	1.085	2.050	50	201	163	88
TOTAL PARCELAS RESIDENCIALES	2.100	5.880	10.172	3.519	6.652	163	651	529	285
Super			4.250	1.471	2.780	68	17	340	510
Hotel			200	69	131	6	10	10	6
Oficinas			480	166	314	38	10	38	58
TOTAL PARCELAS USO TERCIARIO			4.930	1.706	3.224	113	36	388	574
TOTAL EQUIPAMIENTOS			400	138	262	32	8	32	48
TOTAL ÁMBITO			15.502	5.364	10.138	308	695	949	907

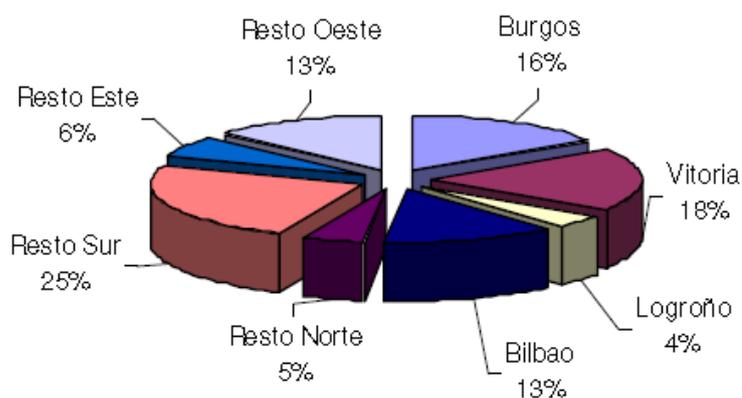


3.3 ENCAMINAMIENTO DE LOS VIAJES.

Una vez estimada la demanda de viajes generados, procedemos a determinar su encaminamiento a través de la red viaria. Se trata de repartir las intensidades totales del ámbito por los diferentes puntos de acceso del ámbito para analizar la posible afección a la capacidad de las calles implicadas.

Para los viajes externos partimos del reparto que se recoge en el plan de movilidad de Miranda de Ebro.

DESPLAZAMIENTOS INTERNOS-EXTERNOS (22.620/día)



Fuente: Plan de Movilidad de Miranda de Ebro (Julio 2006)

Para los viajes internos postulamos, en base a los repartos de la encuesta de movilidad y la ubicación del ámbito un reparto de 30% hacia la C/ Río Ebro, 30% por las calles centrales (Vicente Alexandre, Juan Ramón Jiménez,...) y el 40% restante hacia Ctra Logroño por Av. Europa.

El equipamiento terciario se relacionará con el exterior mayoritariamente por Camino Anduva hacia la Variante.



La siguiente tabla recoge los viajes totales, para 24 horas y las puntas matutina y vespertina, así como su separación por usos.

		RESIDENCIALES	EQUIPAMIENTOS	TERCIARIO	TOTAL
Desplazamientos Diarios en Vehículo Privado		10.172	4.930	400	15.502
AM (int + ext)	Entradas	163	113	32	308
	Salidas	651	36	8	695
PM (int+ ext)	Entradas	529	388	32	949
	Salidas	285	574	48	907

En el mapa adjunto mostramos el ámbito y los puntos de acceso para interpretar las tablas presentadas posteriormente.





A continuación, mostramos el reparto de los desplazamientos hacia los diferentes puntos de acceso del ámbito.

El total para las 24 horas del día laboral:

	Punto de Acceso	Residencial	Equipamiento	Terciario	TOTAL
24 Horas	A (entradas + salidas)	2.861	1.386	112	4.359
	B (entradas + salidas)	1.863	903	73	2.839
	C (entradas + salidas)	2.985	1.447	117	4.549
	D (entradas + salidas)	1.408	682	55	2.145
	E (entradas + salidas)	1.056	512	42	1.609
	TOTAL Ámbito	10.172	4.930	400	15.502

La punta matutina:

	Punto de Acceso	Residencial	Equipamiento	Terciario	TOTAL	
AM	A	Entradas	46	32	9	86
		Salidas	183	10	2	196
	B	Entradas	30	21	6	56
		Salidas	119	7	1	127
	C	Entradas	48	33	9	90
		Salidas	191	11	2	204
	D	Entradas	23	16	4	43
		Salidas	90	5	1	96
	E	Entradas	17	12	3	32
		Salidas	68	4	1	72
	TOTAL Ámbito	Entradas	163	113	32	308
		Salidas	651	36	8	695

La punta vespertina:

	Punto de Acceso	Residencial	Equipamiento	Terciario	TOTAL	
PM	A	Entradas	149	109	9	267
		Salidas	80	161	13	255
	B	Entradas	97	71	6	174
		Salidas	52	105	9	166
	C	Entradas	155	114	9	278
		Salidas	84	168	14	266
	D	Entradas	73	54	4	131
		Salidas	39	79	7	126
	E	Entradas	55	40	3	98
		Salidas	30	60	5	94
	TOTAL Ámbito	Entradas	529	388	32	949
		Salidas	285	574	48	907



Se aprecia que los puntos de mayor concentración de intensidades son ‘A’ y ‘C’.

Respecto al ‘A’, el acceso hacia la carretera de Logroño. Sin embargo, 270 veh por hora y sentido (como máximo de la punta vespertina), es una intensidad muy inferior a la que se ha postulado que la variante liberará de este vial, y por tanto es de suponer que no se produzcan problemas de capacidad.

Es decir, la intensidad punta antes de la variante según los aforos registrados en el Plan de Movilidad es de casi 800 veh por hora y sentido. El Plan de Movilidad explicita que la primera fase de la Variante mitigará la congestión. Es asumible que la finalización de la variante reduzca aun más las intensidades en el acceso por la Ctra. De Logroño (punto A) y por tanto, los 270 veh/hr-sentido que aportan los nuevos desarrollos son inferiores al tráfico desviado por la variante, lo cual nos deja en un nivel de intensidades inferior a la situación anterior a la variante.

Respecto al punto ‘C’ (máximo de 280 veh/hr) y el resto de puntos, de la red, en los que hoy por hoy no se detectan problemas, con incrementos máximos de 150 a 200 veh por hora y sentido no parece que puedan inducir problemas de capacidad a la red.





4 PROPUESTAS DE MEJORA

A pesar de que las intensidades estimadas parece que pueden ser asumidas por el viario diseñado, apuntamos algunos aspectos que podrían, con pequeñas modificaciones, aportar mejoras a la capacidad global del sistema.



1.- El acceso a la rotonda desde Camino Anduva sería preferible se realice en dos carriles para una mayor capacidad de acceso y un mejor aprovechamiento de los carriles interiores de la rotonda.

2.- Las calles que rodean el Terciario aportarán más fluidez si se configuran en sentido único, facilitando las intersecciones. El sentido indicado en el gráfico reduce al máximo las interferencias de estos tráficos en la rotonda del camino de Anduva y potencia los accesos a la nueva variante.



5 RESUMEN Y CONCLUSIONES

Los objetivos de este trabajo han sido:

- a) Cuantificar la movilidad resultante de los nuevos desarrollos (de personas y mercancías)
- b) Estimar su reparto modal (transporte público y privado)
- c) Analizar la posible afección de las intensidades de tráfico resultantes a la red viaria del entorno.

Partimos de una situación (según el propio Plan de movilidad) en la que el viario más problemático es el acceso desde la Ctra de Logroño, con intensidades punta cercanas a 800 veh/hr (y sentido) que generan problemas de tráfico denso en la situación anterior a la apertura de la variante.

Hemos estimado una generación de desplazamientos en vehículo privado de:

- 10.170 diarios para las 2.100 viviendas
- 400 para los equipamientos (en día laboral)
- Casi 5.000 para el terciario (4.250 para el uso comercial, 200 al Hotel y 480 para las oficinas)

Hay que decir que el reparto de usos en el terciario es estimativo dado que se desconoce su concreción real a futuro, pero la hipótesis planteada es suficientemente agresiva para obtener un escenario de análisis del lado de la seguridad.

También del lado de la seguridad están las consideración implícita en nuestros análisis de que todos los desplazamientos los hemos considerado nuevos, cuando la metodología convencional admite que un porcentaje de los viajes basados en los nuevos desarrollos, especialmente en el comercial, corresponde a tráficos que ya circulaban por el entorno previo a la implantación de los desarrollos y por tanto se pueden aplicar dichos porcentajes de reducción. El no haber aplicado la reducción mencionada nos mantiene, como ya hemos indicado, del lado de la seguridad.

Tras el análisis de encaminamiento de los desplazamientos concluimos que la mayor intensidad se apoyará en el acceso de la Ctra de Logroño, con un máximo de 280 veh/hr y sentido en la punta de la tarde.

Este incremento de tráfico es inferior al que se prevé libere la variante y por tanto la situación tras la implantación de los nuevos desarrollos será de menor congestión que la anterior a la variante.