



REVISIÓ EXCEPCIONAL DEL POUP D'ORDINO

Pla de mobilitat. (POUP 2019)

Novembre 2023

PLA D'ORDENACIÓ I URBANISME DE LA PARRÒQUIA D'ORDINO

2019



Comú d'Ordino

ESTUDI DE MOBILITAT

ESTUDI DE MOBILITAT

1. ANTECEDENTS
2. ANÀLISIS DE FLUXOS
3. ANÀLISIS XARXA VIÀRIA
4. PREVISIÓ
5. XARXA VIÀRIA I MEDIAMBIENT
6. SECCIÓ DE VIALS

1. ANTECEDENTS

A través de la web www.estadística.ad s'han obtingut les dades per a poder elaborar l'estudi de mobilitat.

El Pla ha de definir les seccions de vies segons la seva jerarquia.

Pels trams urbans, les amplades mínimes dels carrils de circulació han d'estar entre 3,00 i 3,50 m i per els carrils d'aparcament de 2,50 m.

A aquestes amplades han d'afegir-se els sobreamples habituals en corba i les reserves per a carrils reservats a serveis on es consideri necessari.

És convenient considerar l'amplada mínima de 3,50 m més els sobreamples en corba per als trams interurbans.

El dimensionat de la xarxa:

Els vials de la xarxa d'infraestructures viàries són de 15 i 20 metres d'amplària.

Els vials locals són de 3,25 i 10 metres.

2. ANÀLISIS DE FLUXOS

Andorra és un país de dimensions físiques reduïdes amb valls estretes que direccionen el traçat viari entorn la xarxa fluvial principal. Generant una connexió lineal que canalitza el tràfic per una mateixa via entorn el riu. No existeixen grans zones d'expansió del trànsit, zones les quines el tràfic es dilueix i s'agilitza.

En els darrers anys s'han dut a terme grans projectes d'infraestructura viària com són els túnels dels dos Valires que procuren trencar amb aquesta linealitat imposada per la topografia a l'hora que millora la connexió de les diferents poblacions del país.

La parròquia d'Ordino actualment presenta dificultats tant en l'accés a la parròquia com per assegurar la mobilitat interna.

El projecte del Pla sectorial de carreteres generals i l'actualització del Pla sectorial de noves infraestructures viàries del 2017 preveu una solució per a la mobilitat d'Ordino. Altrament, fins que no s'efectuï l'execució del Pla, no es veuran solucionades aquestes mancances en quant a infraestructura viària.

Fent un anàlisi del projecte, la xarxa viària i la connectivitat d'Ordino estaran resoltes de cara a un possible creixement que, des del punt de vista dels estudis demogràfics i de creixement, no es preveu molt rellevant.

Amb aquest projecte de gran magnitud, s'haurà de resoldre un dels grans problemes de mobilitat que afecta a la parròquia d'Ordino com és el pas per la parròquia veïna de la Massana, en la qual es produeixen els nusos viaris.

Els estudis de l'agència de Mobilitat es realitzen en quatre punts de la població d'Ordino que són:

- Punt 1: Estació 22. Bombers de la Massana (sentit Ordino)
- Punt 2: Estació 21. Bombers de la Massana (sentit Massana)
- Punt 3: Estació 39. Ordino Nord (sentit Massana)
- Punt 4: Estació 40. Ordino Nord (sentit Arcalís)

Les dades d'intensitat de mobilitat interna al mes d'abril, són les següents :

- Punt 1 : 163.461 vehicles.
- Punt 2 : 159.005 vehicles.
- Punt 3 : 70.687 vehicles.
- Punt 4 : 75.609 vehicles.

Les dades d'intensitat de mobilitat interna al mes d'agost, són les següents :

- Punt 1 : 171.511 vehicles.
- Punt 2 : 172.755 vehicles.
- Punt 3 : 90.293 vehicles.
- Punt 4 : 90.074 vehicles.

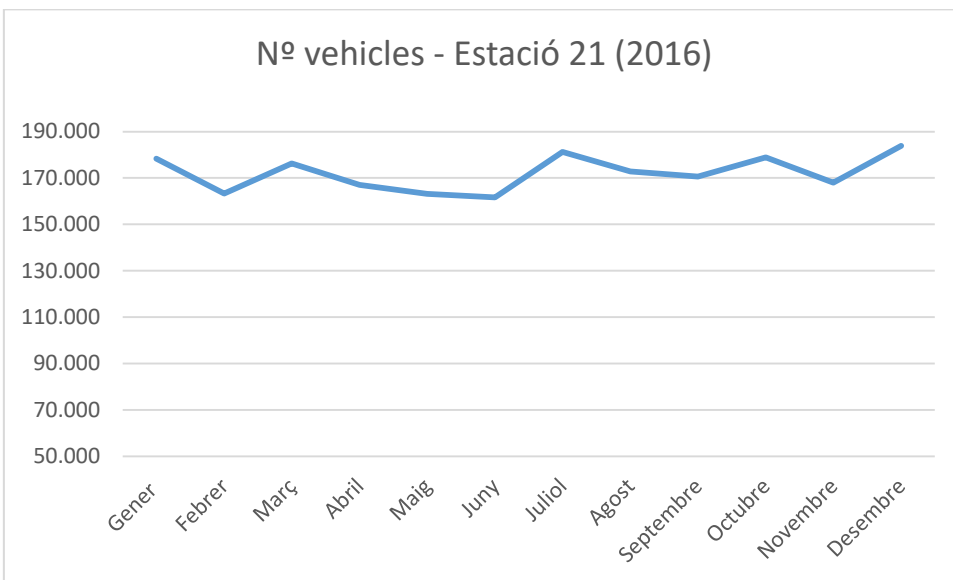
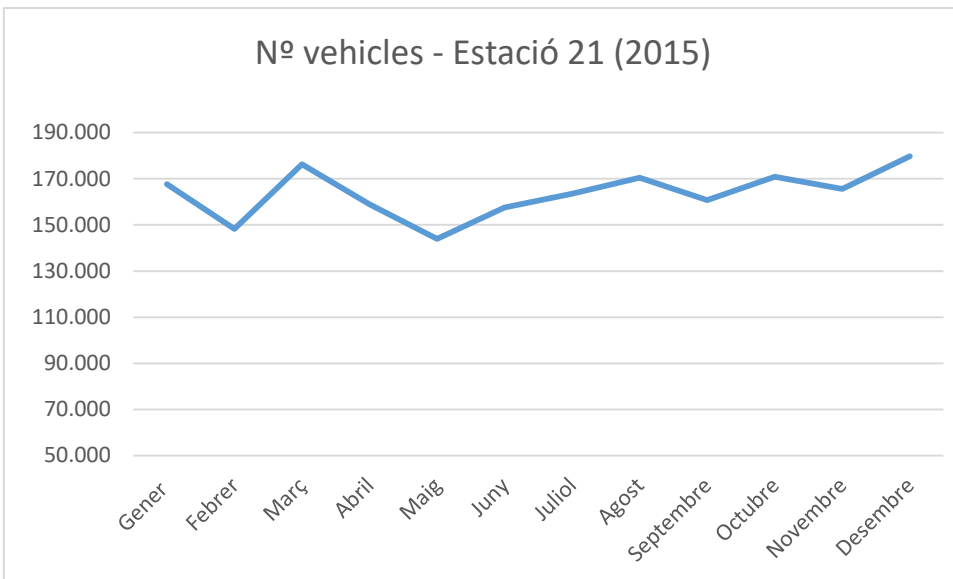
Les dades d'intensitat de mobilitat interna al mes de desembre, són les següents :

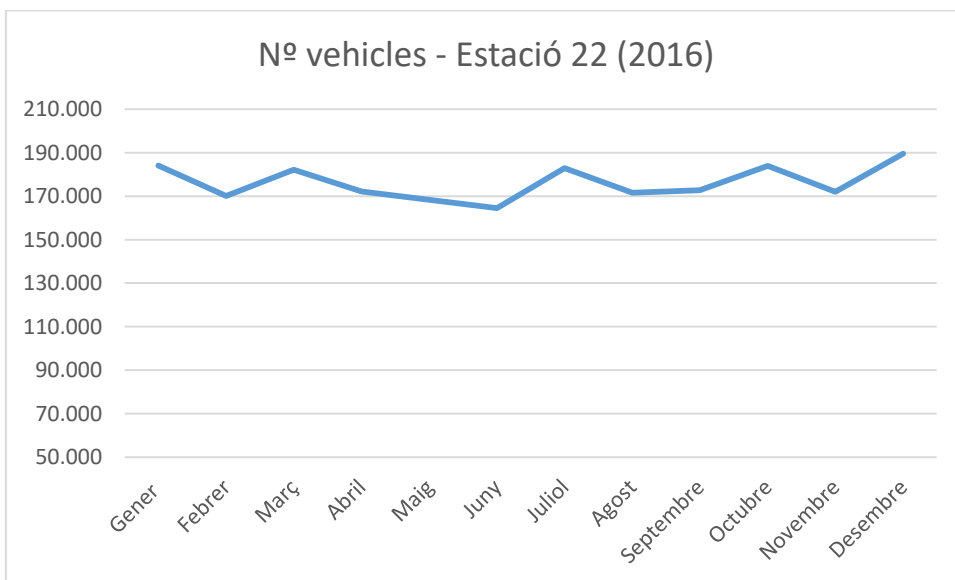
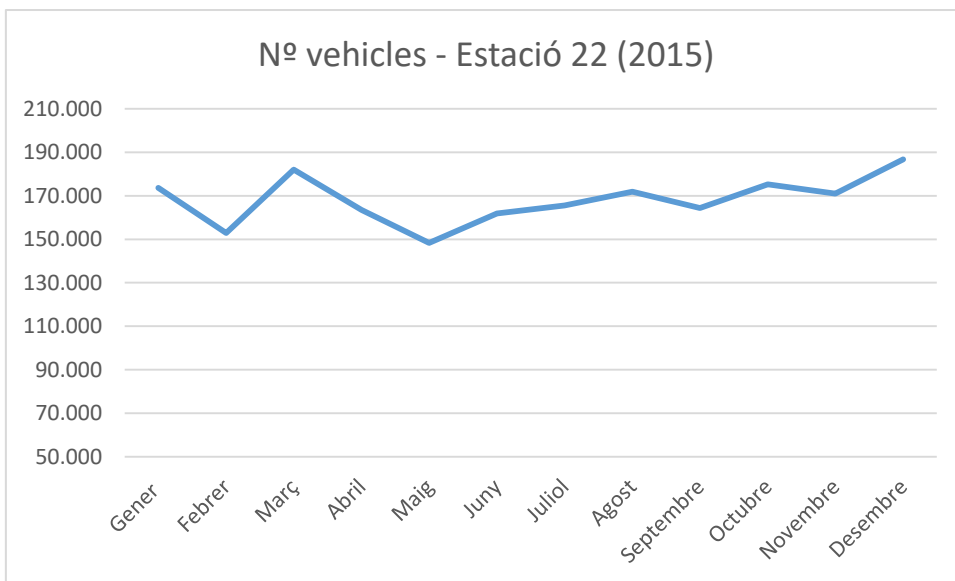
- Punt 1 : 183.907 vehicles.
- Punt 2 : 178.906 vehicles.
- Punt 3 : 76.459 vehicles.
- Punt 4 : 71.680 vehicles.

Les dades d'intensitat de mobilitat interna al mes de desembre, són les següents :

- Punt 1 : 189.525 vehicles.
- Punt 2 : 183.809 vehicles.
- Punt 3 : 86.412 vehicles.
- Punt 4 : 87.856 vehicles.

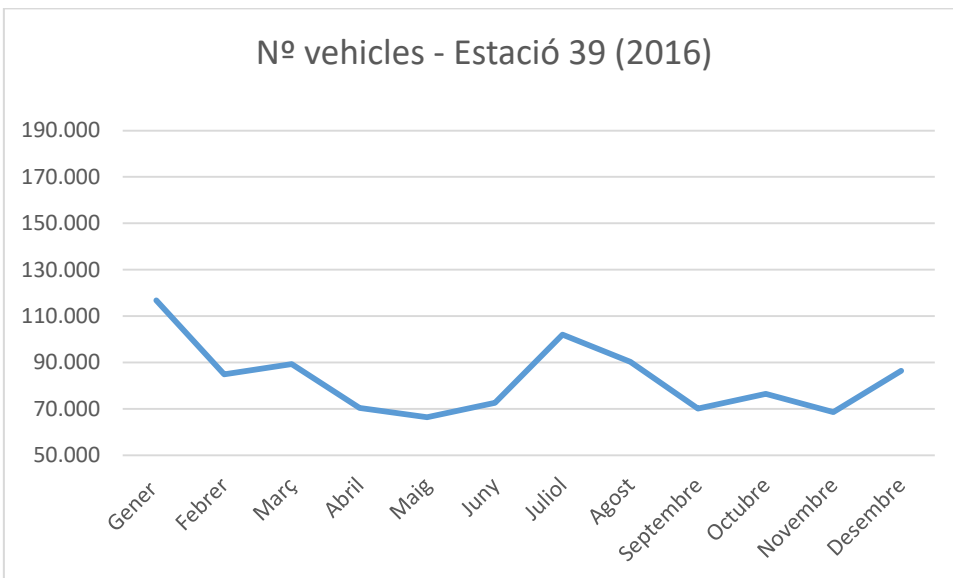
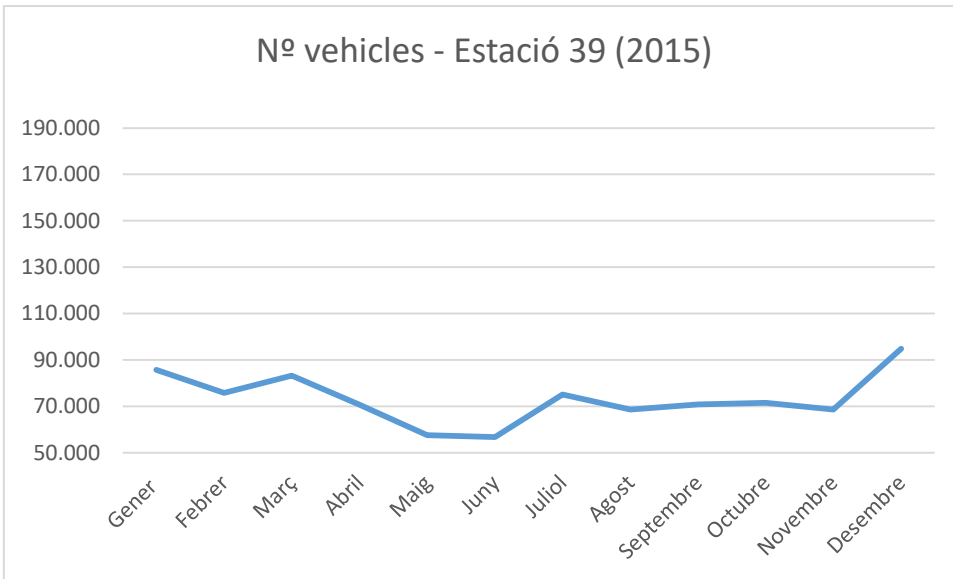
Els fluxos en els darrers anys en l'estació de Bombers a la sortida de la Massana es representa en els següents gràfics en ambdós direccions.

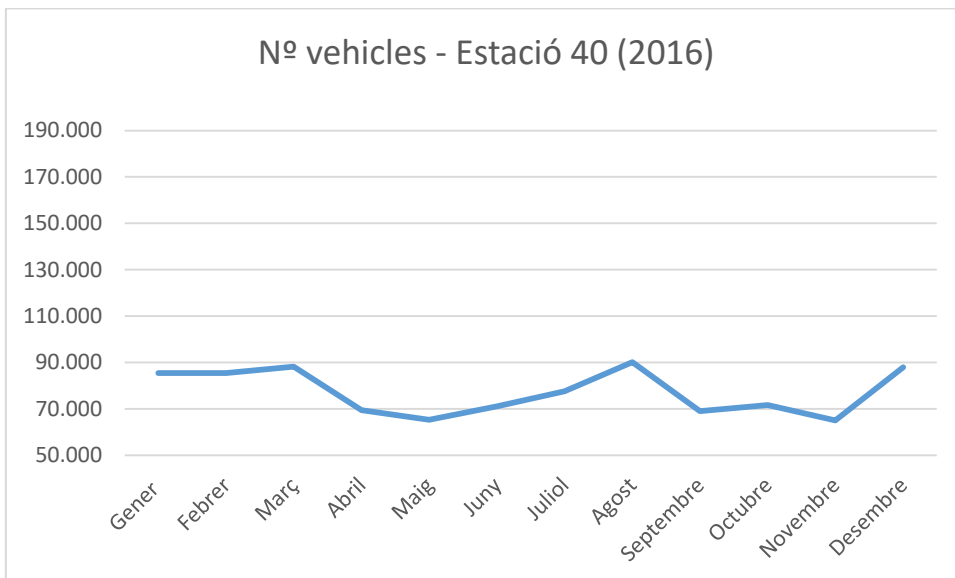
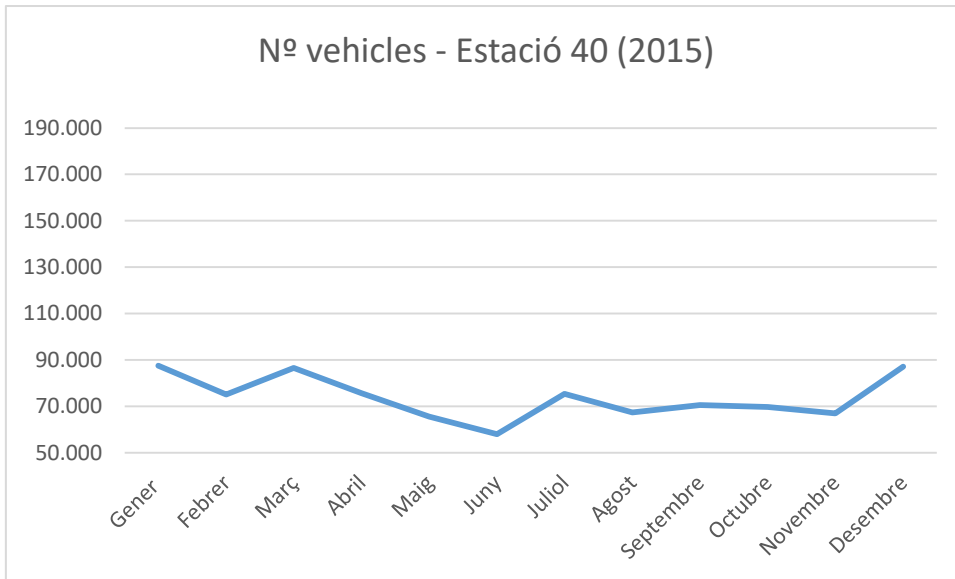




S'observa la fluència constant de vehicles degut al trànsit constant de la pròpia població resident amb variacions poc significatives. El turisme fa variar lleugerament. Els mesos de menys afluència són el Maig i Juny i els de mes afluència Desembre i Gener.

Els fluxos en els darrers anys en l'estació d'Ordino Nord es representa en els següents gràfics en ambdós direccions.

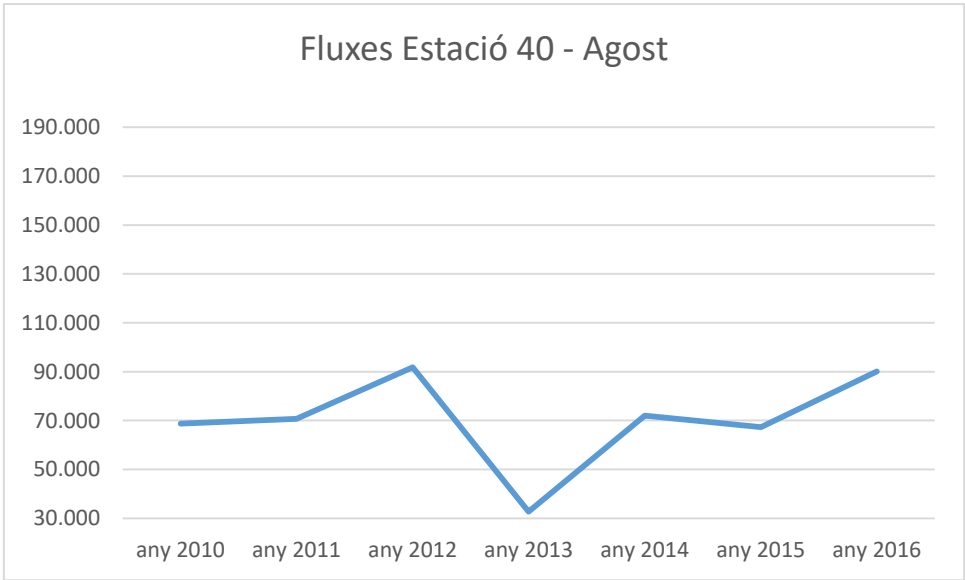
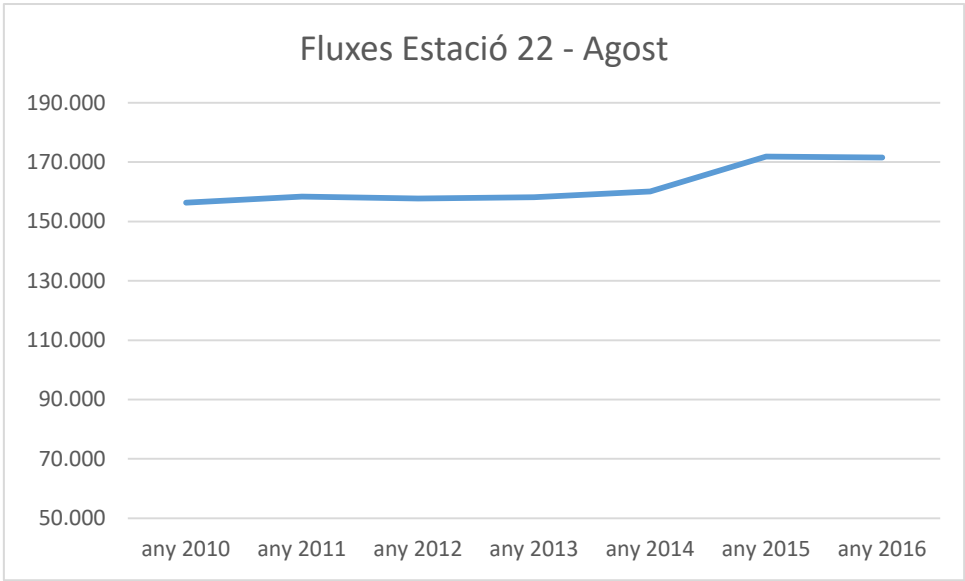


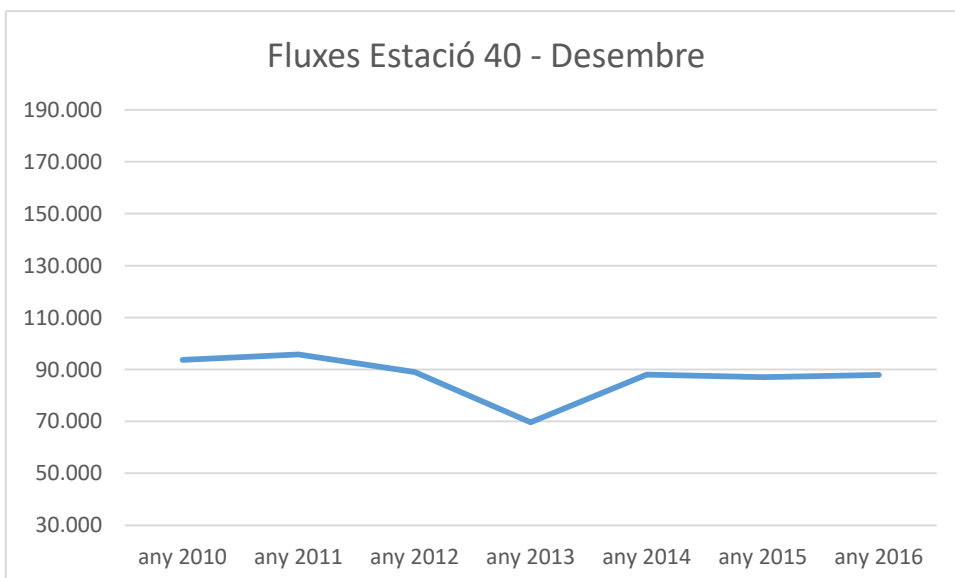
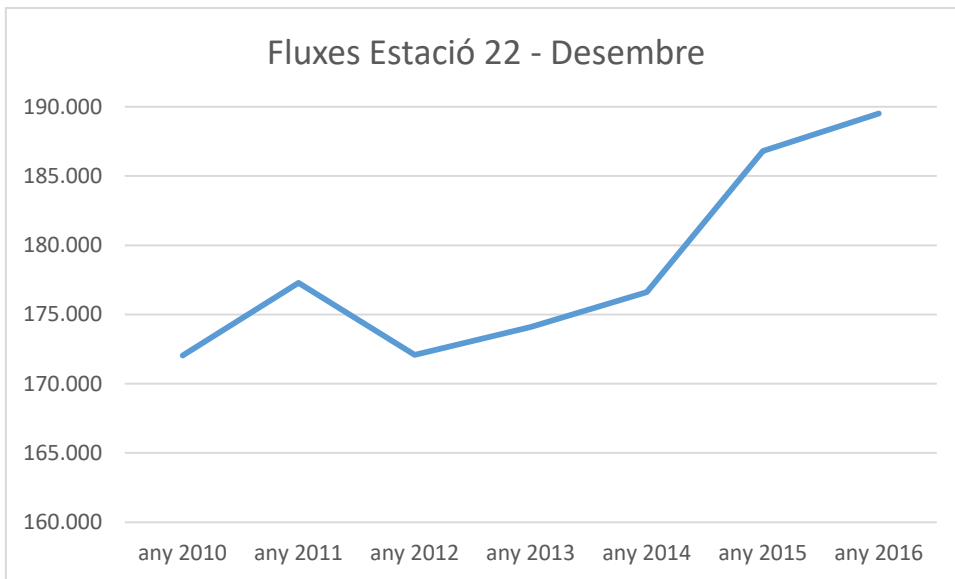


S'observa la fluència constant de vehicles, incrementada lleugerament en el nord de la parròquia tant en època estival com hivernal coincidint amb les vacances i l'obertura de l'estació d'esquí, per tant el flux en aquest període està més associat al turisme. Els mesos de menys afluència són el Maig i Juny i els de més afluència Desembre i Gener.

No cal dir que la distribució al llarg del dia segueix les mateixes pautes que la resta del país i que és al voltant de les 13.00 hores i de les 19.00 hores el moment que es produeix el pas més important.

La tendència en els darrers anys queda reflectida en la gràfica següent en els mesos de més afluència tant en època estival com hivernal.





Les gràfiques demostren que el flux de vehicles ha augmentat l'estació de la sortida de la Massana, fet que ve donat per l'augment de població d'Ordino. Aquest augment segueix un creixement moderat en el mes d'Agost.

Pel que fa a la tendència en el més de desembre s'ha vist un augment més elevat degut al turisme i l'atractiu hivernal de la parròquia.

Pel que fa a l'estació d'Ordino Nord en direcció a d'Arcalís, s'observa una tendència similar en els últims anys i fins i tot a la baixa en el mes de Desembre mentre que durant l'Agost la variació ha vist una important davallada el 2013 i actualment està en alça.

Després de l'anàlisi de les dades següents podem concloure que la tendència de fluxos vehiculars en el context actual i en la previsió dels pròxims anys no presenta grans canvis i s'espera un augment força moderat.

3. ANÀLISIS XARXA VIÀRIA

L'anàlisi de la xarxa viària existent es presenta en la següent taula. elaborada per l'enginyer Joan Manel Rodríguez de Peleato.

ORDINO	PENDENT	TRAÇAT
CARRER DEL TURER	ADM	IRREGULAR
CARRER MAJOR	ADM	VORAVIES
CARRER ANTONI FITER I ROSELL	ADM	VORAVIES
CARRER DE LA TERRA MAJOR	ADM	VORAVIES PARCIALS
CTRA DE SEGUDET	ADM	IRREGULAR
CARRER DE LES CANALS	ADM	IRREGULAR
CARRER DEL REGAT	ADM	VORAVIES PARCIALS
CARRERA NOVA	ADM	VORAVIES
CARRER DEL MANUAL DIGEST	ADM	VORAVIES
CARRER DEL PUIET	ADM	VORAVIES
CARRER DEL PEU DEL PUIET	ADM	VORAVIES
CARRER DE LA COVANELLA	ADM	VORAVIES PARCIALS

CALLISSA DEL BARRER	ADM	IRREGULAR
CARRER MOSSEN CINTO VERDAGUER	ADM	VORAVIES
CARRER DE VENTURA	ADM	VORAVIES PARCIALS
CARRER DEL CAMP DE LA TANADA	ADM	IRREGULAR
CARRER DE L'ANGLADA	ADM	VORAVIES A TRAMS
CARRER DEL CONDALET	ADM	VORAVIES A TRAMS
URB LA CLOTA	ADM	IRREGULAR
CARRER DE LA CLOTA VERDA	ADM	VORAVIES A TRAMS
CARRER DELS COMS	ADM	IRREGULAR
ACCES SORNAS CS-350	ADM	IRREGULAR
CARRER DE BARÓ	ADM	IRREGULAR
ANSALONGA		
CARRER DEL GRAU	ADM	IRREGULAR
CARRER DEL REGUER	ADM	IRREGULAR
CARRER DE LA CULTIA SANT MIQUEL	ADM	IRREGULAR

CTRA DE LES COMES	ADM	IRREGULAR
LA CORTINADA		
CARRER DEL SOLA	EXCESSIVA	IRREGULAR
CARRER DE LES MASSANELLES	ADM	VORAVIES
XALETS DE LA CORTINADA	ADM	IRREGULAR
CARRER DEL MAS D'EN SOLER	ADM	IRREGULAR
CAMI VELL		
ARANS		
CARRER LA CALLISA	ADM	VORAVIES A TRAMS
CARRER DE LA FONT	ADM	VORAVIES
CARRER DEL CAP DEL POBLE	ADM	IRREGULAR
CARRER DE LES RIBES	ADM	VORAVIES
LLORTS		
CAMI DEL CAP DEL POBLE	ADM	IRREGULAR
URB CABANES	ADM	IRREGULAR
LES SALINES		

CARRER DE LES SALINES	ADM	VORAVIES PARCIALS
CARRER DE L'ESTARELL	ADM	VORAVIES PARCIALS
CARRER DEL BROSSÓS	ADM	VORAVIES PARCIALS
CARRER DEL BOSC	ADM	VORAVIES PARCIALS

4. PREVISIÖ

Pel que fa a la xarxa viària, la revisió del Pla d'Urbanisme d'Ordino no ha sofert grans canvis si tenim en compte l'aparició del Pla Sectorial de Noves Infraestructures del 2017.

Les modificacions que s'han introduït a la vialitat original han estat adaptacions de traçat a la topografia i creació de rotondes de gir a final de trams sense continuïtat.

Per tant les previsions del pla del 2006 no es veuen altament modificades en quan a desenvolupament de la xarxa viària.

Es conclou que la xarxa viària que integra la revisió del Pla d'Urbanisme d'Ordino amb les infraestructures del Pla Viari del Ministeri permeten donar accés a les unitats d'actuació que poden recollir el creixement demogràfic de la Parròquia d'Ordino als proper anys amb un gran marge ja que la previsió de desenvolupament demogràfic quedarà sempre per sota de la superfície construïble abastida per la vialitat.

En cada nucli poblacional es configuren les Unitats d'Actuació en funció de les previsions per a aparcament. Doncs es busca dotar de les places suficients a cada nucli poblacional d'acord amb la previsió de creixement demogràfic i de flux vehicular.

5. XARXA VIÀRIA I MEDIAMBIENT

A nivell mediambiental cal tenir en compte la importància de l'elecció del traçat i de l'ample i tipus de via. En general, en un traçat, com menors siguin els desmunts i terraplens i major els trams de viaductes, túnels i falsos túnels, major és la seva permeabilitat per a la fauna. Aquestes darreres tècniques constructives, tot i ser més cares d'execució, permeten una molt superior integració de la via en el medi. L'ús de viaductes per creuar valls, per exemple, és bastant impactant visualment, però el cert és que els processos ecològics del fons de la vall, com el pas de fauna, es veuen poc o gens afectats. De fet, l'ocupació dels pilars és la única afectació directa, i si s'executen segons les regles de l'art, es poden contemplar com una

ocupació gairebé quirúrgica. Els viaductes són un element constructiu que no s'ha utilitzat gaire al país, però que presenta unes aptituds intrínseques que el fan especialment adequats per zones muntanyoses, com es pot veure en països de l'arc alpí, on han arribat a un domini notable en la seva construcció.

La normativa actual sobre vials, tot i permetre algunes adaptacions en casos concrets, és, al nostre entendre, massa rígida com per permetre la creació d'una xarxa viària ben integrada en el medi.

6. SECCIÓ DE VIALS

