



Propuesta técnico-económica

ESTUDIO DE SOTERRAMIENTO DE LA LZ-2

**Cliente: ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
DE PLAYA HONDA**

Referencia: 20190620

Pº Santa María de la Cabeza, 6 1º c 28045
Madrid 91 359 70 69

c/ Diputació, 238 2n 5a 08007 Barcelona
Tel. 93 412 39 29 Fax. 93 412 04 19

NIF.: A-61722740

doymo@doymo.com

www.doymo.com

 **Desarrollo
Organización
Movilidad**
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Contenido

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- ALCANCE DE LOS TRABAJOS	3
2.1. Realización del estudio base de movilidad	3
2.2. Realización del estudio base de movilidad	4

1.- INTRODUCCIÓN

A petición de la Asociación de Empresarios de Playa Honda se formula la siguiente oferta de asistencia técnica de Doymo para la realización de un Estudio de Movilidad y simulación de tráfico de la propuesta de soterramiento de la LZ-2 a su paso por Playa Honda.

DOYMO ha realizado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la localidad para el Cabildo de Lanzarote, desarrollando un modelo de simulación que ha servido para probar diferentes soluciones al respecto.

Desde la asociación se pide aprovechar este modelo para estudiar con más detalle la solución concreta que han elaborado y extender el análisis más allá del término municipal de San Bartolomé.

El objetivo del estudio será evaluar funcionalmente desde el punto de vista de la movilidad el desarrollo urbanístico planteado, planteando ajustes si se consideraran necesarios y teniendo en cuenta las limitaciones que impone la Instrucción del Diseño de Carreteras del Ministerio de Fomento.

La presente propuesta técnico-económica tiene como objetivo describir el alcance, la metodología así como los plazos y el presupuesto ofertado por Doymo para el desarrollo de los trabajos.

2.- ALCANCE DE LOS TRABAJOS

2.1. Estimación de la movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos

El PMUS ha realizado una estimación de viajes generados por la colmatación del Polígono Industrial. No obstante, desde la Asociación de empresarios se puede ajustar esta cifra en función del conocimiento del territorio y las expectativas reales de desarrollo. Así, el estudio determinará la superficie edificable por uso y la estimación de la generación de viajes (total diario y en hora punta). Se tomará como referencia los ratios de atracción de viaje establecidos en la Instrucción de Diseño de la Vía Pública de la ciudad de Madrid.

A partir de los datos del PMUS se aplicará la distribución modal. De esta forma, se podrá cuantificar el número de vehículos generado por el nuevo desarrollo, tanto en el total diario como en periodo punta.

También se llevará a cabo un análisis del planeamiento previsto:

- La morfología viaria prevista: amplitud del viario, distribución del espacio entre calzada y acera, etc.
- El esquema de tráfico: preferencias, sentidos de circulación

2.2. Utilización del modelo de microsimulación AIMSUN.

Se propone la integración en el modelo de microsimulación AIMSUN utilizado para el PMUS, en base a la información anterior, tanto el ajuste del polígono industrial como la solución planteada desde la Asociación de empresarios.. La construcción del modelo consta de las siguientes etapas:

a) Caracterización de la red actual y futura. Elaboración del grafo.

Se elaborará un grafo de la red susceptible de ser tratado mediante un modelo de micro simulación de tráfico en el que se introducirá la información referente a la codificación de los nudos y a las características de los arcos de la red.

- Longitud del arco.
- Velocidades específicas de circulación y de recorrido.
- Características geométricas (carriles, ancho de calzada, pendientes).

b) Elaboración de la matriz origen – destino

Para la elaboración de la matriz origen – destino actual se utilizará la información obtenida a partir de la estimación de viajes en vehículo privado, repartidos en función del peso de cada uno de los accesos a la población de Playa Honda.

c) Calibrado del modelo

Se realizarán las asignaciones de ajuste y calibrado del modelo hasta que las intensidades de circulación obtenidas tengan una aproximación suficiente con la realidad prevista.

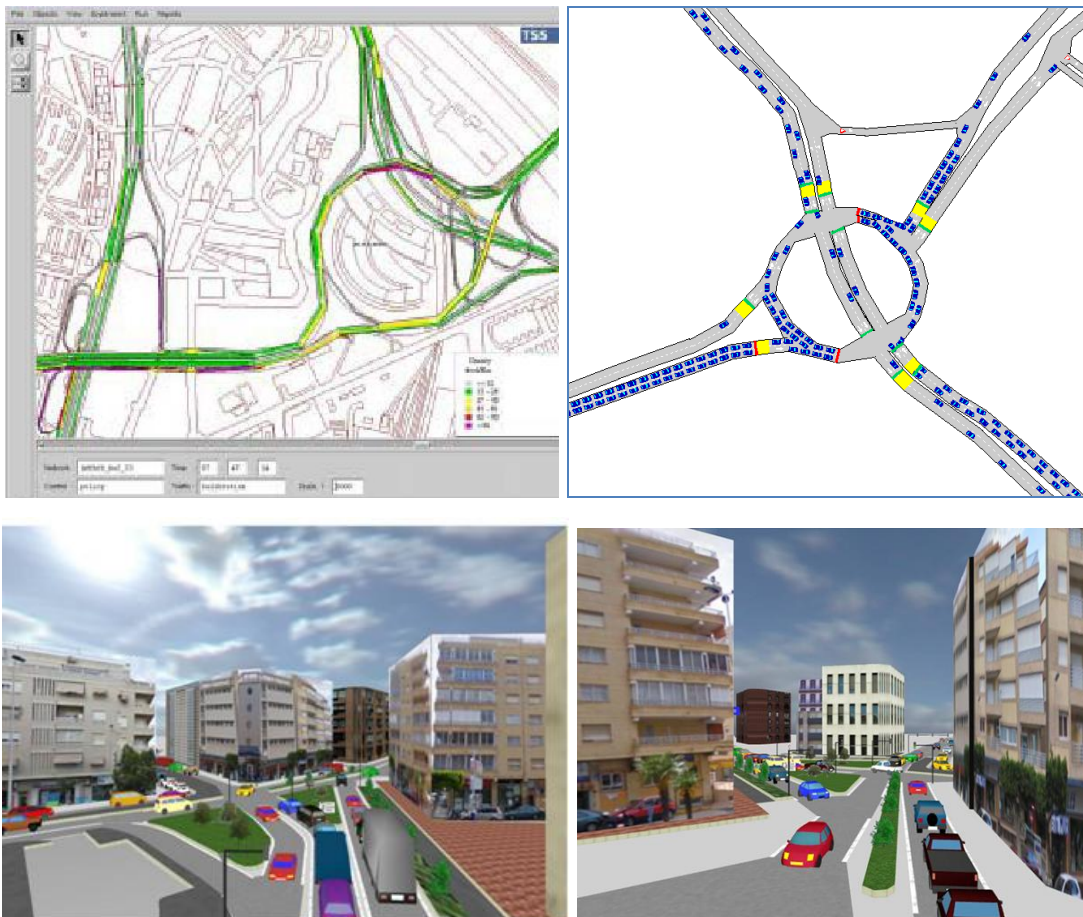
De la aplicación del modelo de simulación se obtendrán los siguientes parámetros:

- Niveles de servicio
- Demoras
- Longitud de colas máximas



Resultados obtenidos con el modelo Aimsun

En base a las deficiencias determinadas se propondrán diversas alternativas de solución. Cada alternativa será micromodelada en AIMSUN 8.3, pudiendo comparar velocidades, longitudes recorridas, consumos y emisiones con el escenario BASE.



VISUALIZACIÓN DE LOS MODELOS DE MICROSIMULACIÓN (PROGRAMA AIMSUN 8.3)

2.3. Asesoramiento en la fase de ajuste del proyecto

Es habitual que los desarrollos urbanísticos sufran modificaciones, además de ser necesaria presentaciones a todos los agentes implicados (Ayuntamiento, Cabildo, Comunidad Autónoma, etc.). Para ello se plantea un asesoramiento continuo durante un período de tres meses a partir de la finalización del estudio.

3.- PRESUPUESTO Y PLAZOS

Los honorarios para la realización de los trabajos ascienden a la cantidad de 6.634 (sin impuestos) según la justificación adjunta:

ESTUDIO MODELIZACIÓN ALTERNATIVA DEL TÚNEL DE LA LZ2

1.- Personal

CATEGORIA	PERSONAS	HORAS	COSTE/HORA	IMPORTE
Director de proyectos	1	56	€ 50,00	€ 2.800,00
Técnico modelística	1	40	€ 35,00	€ 1.400,00
Delineante proyectista	1	20	€ 25,00	€ 500,00
Director del estudio				
	SUBTOTAL 1			€ 4.700,00
	DESPLAZAMIENTOS			€ 900,00
	GASTOS GENERALES Y BI (22%)			€ 1.034,00
Conformidad cliente				
	TOTAL (SIN IMPUESTOS)			€ 6.634,00

El estudio base se realizaría en un plazo de 1 meses a partir de la firma del contrato. Posteriormente se establece un período de tres meses para el ajuste del estudio y su presentación a las distintas administración. La forma de pago propuesta es:

- 80% a la entrega del estudio base.
- 20% tras finalizar el período de presentación pública.

Se plantea un mínimo de 3 reuniones presenciales. Para realizar el estudio es necesaria la autorización por parte del Cabildo para utilizar el modelo de simulación realizado.