

Se puede concluir que es innegable que la actuación urbanística proyectada supone una importante inyección económica para la ciudad por el montante de la inversión a acometer y, por añadidura, dada su estrecha vinculación con la citada inversión, con los nuevos habitantes del sector y con los nuevos trabajadores que dan cobertura a la actividad económica que se genera en la zona, además de para las Haciendas supramunicipales, en forma de recaudación de impuestos.

#### **4.- Suficiencia y adecuación del suelo destinado a los usos productivos**

Según la memoria del Ministerio de Fomento donde se desarrolla el contenido del "Informe de Sostenibilidad Económica", se debe incluir en el estudio un apartado para valorar la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

El TRLS, en su artículo 15.4, habla de la necesidad de analizar la adecuación y suficiencia de disposición de suelo destinado a usos productivos que debe tener en cuenta la actuación urbanística a desarrollar. El citado aspecto se justifica ya que se pretenden diseñar ciudades de usos mixtos, que sean equilibradas y sostenibles en temas sociales, económicos y medioambientales. En la planificación urbanística diseñada, tienen que existir usos generadores de empleo, ya sea empleo industrial, de servicios o primario que no solo tengan en cuenta el equilibrio de lugar para vivir y trabajo en la zona, sino que también garanticen un razonable proceso de desplazamientos y movilidad urbana derivada del acceso a la actividad laboral, lo que contribuirá al ahorro energético y a la calidad de vida urbana.

El Plan Parcial del Sector SUR 24 "Camino Blanca" recoge en su memoria la correspondiente diversificación entre espacio residencial y la posibilidad del establecimiento de actividades económicas que generen empleo en los espacios destinados para equipamientos (equipamiento privado, sistema general de equipamientos y equipamiento público), con metros más que suficientes para desarrollar este tipo de actividades.

El objetivo perseguido es evitar la proliferación de unidades residenciales dormitorio o actuaciones urbanísticas de muy difícil integración o conexión, para obtener un desarrollo territorial equilibrado en todos los sentidos.

Además, en el caso que nos ocupa, la ubicación del proyecto a desarrollar (al sur del río Duero, en colindancia con suelo urbano desarrollado y junto al enclave de los equipamientos generales correspondientes al Estadio de Fútbol Ruta de la Plata, Cementerio de San Antonio y Auditorio

Municipal, así como de importantes vías de comunicación, - carretera CL-527, que une la ciudad de Zamora con los núcleos de Pereruela, Fadón, Bermillo de Sayago y Fermoselle, alcanzando la frontera portuguesa a la altura de la presa de Bemposta-), no se puede dar la circunstancia anterior, ya que el espacio considerado tiene un emplazamiento privilegiado en todos los sentidos: cercano al centro, adyacente a barrios residenciales, cercana al río, cercano a equipamientos generales y con comunicaciones excelentes.

### 5.- Valoración final

Desde el punto de vista ambiental, se han de destacar diversos aspectos en relación con la sostenibilidad del territorio objeto del Plan Parcial del Sector SUR24 "Camino Blanca":

- 1) El terreno objeto de análisis se sitúa en una zona de claro desarrollo urbano, donde la presencia del hombre sobre los terrenos adyacentes es continua desde hace años, lo que ha determinado los usos del terreno de forma histórica. Es por ello, que, en caso de no actuar sobre dichos terrenos, éstos se convertirán en una zona degradada social y ambientalmente.
- 2) La proximidad al río Duero posibilita un interés y un atractivo para la ciudadanía, pues la presencia de lámina de agua es uno de los elementos más valorados por el hombre desde el punto de vista de su percepción del paisaje, lo cual hará que el interés de ocupación de viviendas en este sector tenga un atractivo superior frente a otras viviendas que no disfruten de esta circunstancia. El potencial de venta será mayor en este sector que en otros de la ciudad de Zamora.
- 3) El interés que sobre la población en general suscita una nueva urbanización (máxime si es en un entorno ya urbanizado, con equipamientos generales cercanos y con excelentes vías de comunicación), no es comparable con la atracción que genera una vivienda en una zona ya urbanizada históricamente, pues, aunque la vivienda pueda estar reformada, no es comparable con que toda la urbanización sea nueva.
- 4) Focalizando sobre aspectos de sostenibilidad, la construcción de nuevas viviendas sobre la normativa actualizada, favorece de forma significativa que éstas sean más sostenibles, entre otros, por los siguientes aspectos: mayor eficiencia energética; mayores y mejores aislamientos térmicos y acústicos, menor consumo de agua, etc.

Aprobación Inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento J.6.3.L. en sesión  
de 8 de 11 de 2022

EL SECRETARIO  
P. D.

Por estas razones, el interés de parte de la población de Zamora por las nuevas construcciones en el Sector SUR 24 "Camino Blanca" son más que evidentes, tanto desde el punto de vista residencial como comercial, lo que sin duda favorecerá su ocupación frente a otras zonas de la ciudad.

Por otro lado, desde el punto de vista económico, se ha comprobado que el balance fiscal resultante es positivo, por tanto, la nueva actuación a acometer va a suponer, en todo caso, mayores ingresos para las arcas municipales, que se resumen en los siguientes puntos:

- Los costes de la obra de urbanización, desarrollo y acondicionamiento son por cuenta del promotor, siendo este punto a nivel de gastos, inocuo para el Ayuntamiento.
- En las estimaciones realizadas de ingresos y gastos corrientes, se concluye que el saldo final es positivo, siendo más relevante en los momentos puntuales coincidentes con impuestos de aplicación no periódica que van aparejados al propio desarrollo del sector. Por tanto, el balance fiscal es favorable para las arcas municipales, con lo que se consigue la sostenibilidad económica.
- Los costes fijos que ha de asumir el Ayuntamiento tienen que ver con la dotación de servicios y el mantenimiento de las infraestructuras, que serán menores que los ingresos asociados que se generan.
- Existen una serie de ingresos latentes de importe relevante, que tienen que ver con la superficie de suelo que se asignará al Ayuntamiento de Zamora con la urbanización y que, de ser ejecutado/enajenado, supondría una ganancia neta para aplicar, tanto si existen desviaciones en el balance fiscal real del sector a urbanizar, como por la aparición de aspectos no contemplados en el estudio, como para equilibrar las cuentas municipales o para aplicar en otros usos o inversiones que estime necesarias el Ayuntamiento.

Se ha de tener en cuenta que una parte del desarrollo del sector depende del Ayuntamiento de Zamora, por lo que, en parte, la sostenibilidad económica del sector dependerá a su vez del propio Ayuntamiento de Zamora.

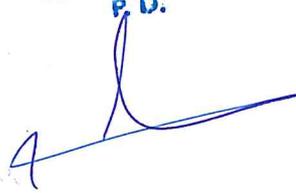
Teniendo en consideración el conjunto de los aspectos subjetivos (percepción de los ciudadanos) junto con los aspectos objetivos (económicos), el propio sector es susceptible de ocupación relativamente rápida y por ello, se puede considerar que el propio sector SUR 24 "Camino Blanca" aporta a la ciudad de Zamora una serie de aspectos de sostenibilidad más elevados que otros territorios de la misma ciudad, por lo que se podría definir como "sostenible la propia urbanización"

Zamora, agosto de 2022  
EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo.: Francisco Ledesma García

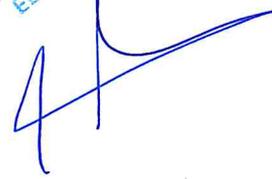
Aprobado Inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento de Zamora en sesión  
de 8 de 11 de 2022  
EL SECRETARIO  
P.D.



## ANEJO N° 2

## ESTUDIO DE MOVILIDAD

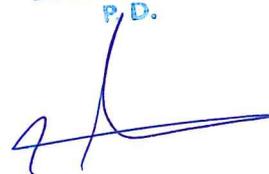
Aprobado Inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento de J. G. L. en sesión  
de 8 de 11 de 2.0.22  
EL SECRETARIO  
P. D.



## INDICE

1	ANTECEDENTES.....	3
2	OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD.....	3
3	RECOPIACIÓN DE DATOS Y ÁREA DE ESTUDIO.....	4
4	ÁMBITO DE ESTUDIO.....	4
5	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL PLAN PARCIAL SECTOR SUR-24.....	6
6	ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	11
6.1	TRANSPORTE PÚBLICO.....	11
6.2	CIRCULACIÓN BICICLETAS.....	13
6.3	CIRCULACIÓN PEATONAL.....	14
6.4	TRANSPORTE PRIVADO.....	14
7	DEMANDA GENERADA.....	15
7.1	DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE EN ZAMORA.....	15
7.2	CÁLCULO DE LA DEMANDA GENERADA.....	17
8	DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES GENERADOS ENTRE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE.....	18
9	ANÁLISIS.....	18
10	CONCLUSIONES.....	21

Aprobado Inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento J.G.C. en sesión  
de 8 de 11 de 2.0.22  
EL SECRETARIO  
P.D.



## **1 ANTECEDENTES.**

De acuerdo con Reglamento de Urbanismo de Castilla y León de 29 de enero de 2004 (artículo 104.4.b), se hace necesaria la presentación de un ESTUDIO DE MOVILIDAD GENERADA, en relación con la tramitación por parte del Ayuntamiento de Zamora del **PLAN PARCIAL SECTOR SUR 24 "CAMINO BLANCA" de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Zamora.**

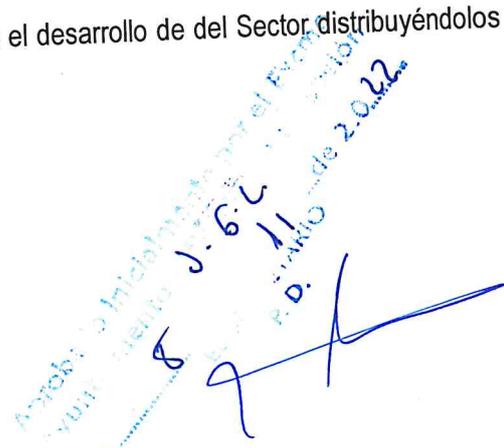
El Plan Parcial del Sector SUR 24 "Camino Blanca" se someterá al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, que evalúe la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y de mercancías que puedan derivarse del desarrollo del sector, analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos.

## **2 OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD.**

El objeto del presente Estudio de Movilidad, es el proporcionar una visión del impacto que genera el mencionado Plan Parcial dentro de la situación actual del municipio de Zamora considerando la poca entidad del referido Plan Parcial y por tanto la escasa influencia que puede provocar dentro del contexto de la ciudad de Zamora; a la vez que su integración con el sistema de transportes del municipio y sus barrios, de forma que quede totalmente integrado en el entorno municipal y ayude al desarrollo de la zona, aportando una mejora de las vías existentes tanto desde el punto de vista del tráfico rodado, como peatonal.

Concretamente se persiguen los siguientes objetivos:

- Cuantificar la intensidad de tránsito en la situación actual en las calles que circundan el ámbito del Plan Parcial y sus conexiones inmediatas.
- Calcular los desplazamientos que generará el desarrollo de del Sector distribuyéndolos en los distintos medios de transporte:
  - Transportes públicos
  - Tráfico de vehículos privados
  - Tráfico peatonal
  - Tráfico de bicicletas


 Ayuntamiento de Zamora  
 J. G. C.  
 P.O. de 2.0.12  
 2012

- Analizar la capacidad actual de las vías de circulación que se consideran afectadas por el Plan Parcial, calculando sus niveles de servicio y su capacidad de absorción del nuevo tráfico generado por el desarrollo del Sector.
- Proponer actuaciones que mejoren la situación futura de la movilidad de los desplazamientos tanto de vehículos privados o transporte público como a pie o en bicicleta.
- Fomentar y dar preferencia a los medios de transporte más sostenibles desde el punto de vista ambiental y social, garantizando los espacios adecuados para los peatones y los transportes alternativos como la bicicleta, fomentando la conectividad con el transporte público y potenciar una cultura de movilidad y accesibilidad sostenibles.

### **3 RECOPIACIÓN DE DATOS Y ÁREA DE ESTUDIO**

La primera fase del trabajo es la recopilación de datos y la delimitación del área de estudio, y su influencia con el resto del municipio

Principalmente se recabará información:

- Planeamiento existente
  - Plan General de Ordenación Urbana de Zamora
  - Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Zamora
- Transporte público actual
- Red viaria y secciones tipo
- Red peatonal y ciclista

Aprobado por el Excmo.  
Ayuntamiento J. G. L. en sesión  
de 8 de 11 de 2022  
EL SECRETARIO  
E.D.

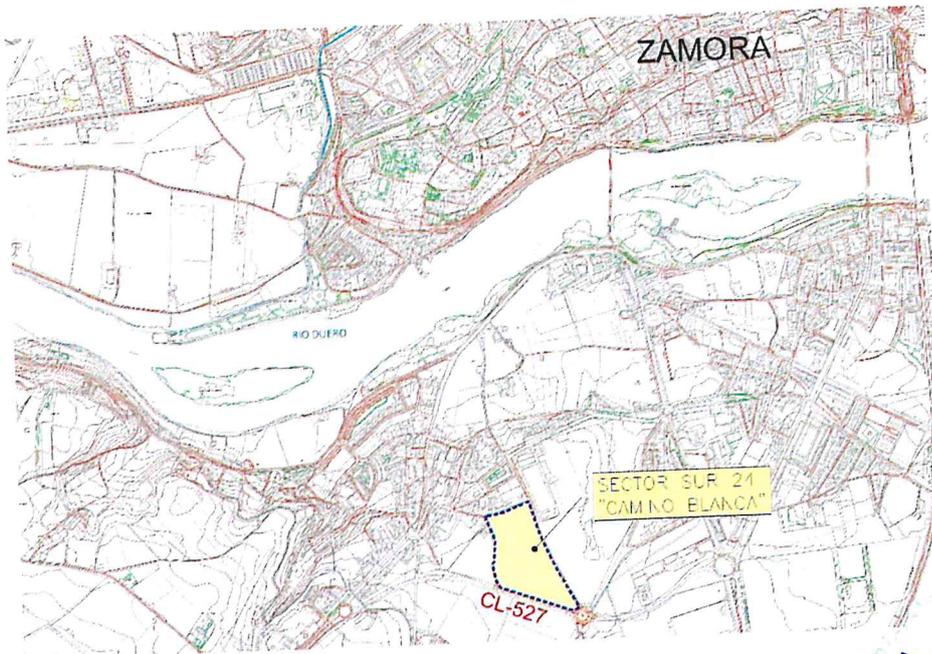
Para poder conocer el punto de partida y establecer un plan de objetivos.

### **4 ÁMBITO DE ESTUDIO**

El Sector se encuentra situado al sur del río Duero, en colindancia con el suelo urbano del enclave tradicional articulado en torno a las plazas de San Frontis, de la Cruz y Bermillo de Sayago. Junto con los sectores de suelo urbanizable SUR19, SUR20, SUR23 y SUR25 configura el vacío entre los arrabales del sur, la carretera CL-527 y el enclave de equipamientos generales situados en la confluencia de la CL-527 y la calle Salamanca: Estadio de fútbol Ruta de la Plata, Cementerio de San Atilano y el Auditorio Municipal

Los límites físicos del sector son:

- Norte: vial urbano Calle San Roque.
- Sur: carretera CL-527, perteneciente a la red básica de titularidad autonómica.
- Este: Camino de San Jerónimo incluido en el sector SUR20 "San Jerónimo".
- Oeste: parcela catastral 02 de la manzana 03703 incluida en el sector SUR25 "San Roque".



Situación del Sector dentro del municipio de Zamora



Ortofoto del ámbito del Sector

J. G. L. 11  
EL SECRETARIO de 2.022  
P.O.  
8

## 5 CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL PLAN PARCIAL SECTOR SUR-24



nº parcela	Ordenanza	Superficie	Edificabilidad lucrativa	nº máximo viviendas	Titularidad	Condiciones
		(m <sup>2</sup> s)	(m <sup>2</sup> e)			
VB-01	Bloque Camino Blanca	868,07	1.348,74	16	Privada	Viviendas de protección
VB-02	Bloque Camino Blanca	746,67	2.052,11	21	Privada	
VB-03	Bloque Camino Blanca	1.206,36	3.251,36	42	Ayto. Zamora	Viviendas de protección
VB-04	Bloque Camino Blanca	2.013,74	5.384,09	55	Privada	
VU-01	Unifamiliar Camino Blanca	1.019,00	1.222,80	8	Privada	
VU-02	Unifamiliar Camino Blanca	2.176,27	2.604,34	16	Privada	Aparcamiento mancomunado en sótano
VU-03	Unifamiliar Camino Blanca	1.212,13	1.446,80	9	Privada	
VU-04	Unifamiliar Camino Blanca	1.909,95	2.145,00	13	Privada	Aparcamiento mancomunado en sótano
E-01	Equipamiento Privado	1.387,65	2.200,46	--	Privada	
SU-01	Servicio Urbano Privado	40,00	20,00	-	Privada	
<b>Edificabilidad Lucrativa del Sector</b>		<b>12.579,84</b>	<b>21.675,70</b>	<b>180</b>	<b>Número máximo de viviendas</b>	

nº parcela	Uso	Superficie	Índice edificabilidad	Edificabilidad lucrativa	Titularidad	Condiciones
		(m <sup>2</sup> s)	(m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> e)		
SL-ELP.01	Sistema Local Espacio Libre Público	1.619,41	0,05	--	Ayto. Zamora	
SL-ELP.02	Sistema Local Espacio Libre Público	2.717,36	0,05			
SL-EQUIP.01	Sistema Local Equipamiento	3.255,35	2,00	--	Ayto. Zamora	Línea límite de edificación según plano de ordenación
SG-ELP	Sistema General Espacio Libre Público	2.413,41	0,03	--	Ayto. Zamora	
SG-EQ	Sistema General Equipamiento	2.413,06	2,00	--	Ayto. Zamora	
VIARIO	Viario	11.312,19	--	--	Ayto. Zamora	
<b>Superficie Total del Sector</b>		<b>36.425,50</b>				

La estructura viaria que se plantea en el Plan Parcial facilita la fluidez del tráfico tanto rodado como peatonal, respondiendo a las necesidades específicas de los usos a los que sirve.

El camino de San Jerónimo es exterior al Sector SUR-24 pero no obstante por indicación municipal, se abordará su acondicionamiento ya que constituye la principal vía de acceso al Sector por su conexión con la CL-527. Al incluir esta actuación externa al Sector SUR-24 no solo se beneficia dicho Sector, sino que se verá beneficiado el suelo urbano colindante al norte del mismo.

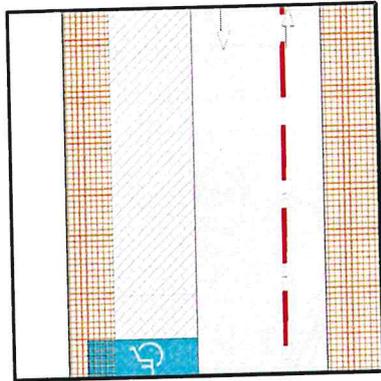
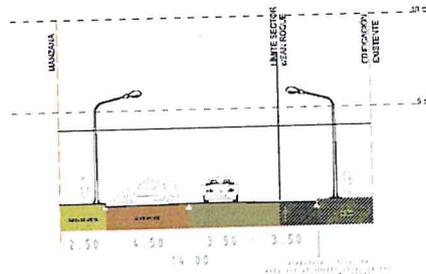
La red viaria de tráfico rodado, según se recoge en el Plan Parcial, consta de tres niveles con segregación de tráficos vehículo-peatón, que crean un tejido urbano funcional y que acoge las plazas de aparcamiento de uso y titularidad pública a las que obliga la legislación urbanística autonómica. El conjunto de viario permite un recorrido circular de distribución de la circulación rodada con el siguiente esquema de sentidos:



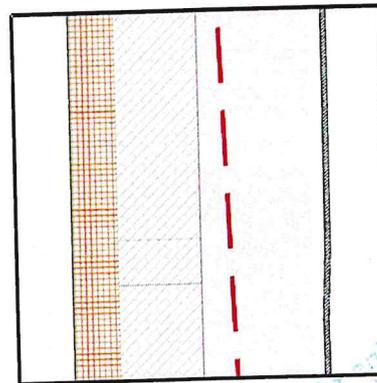
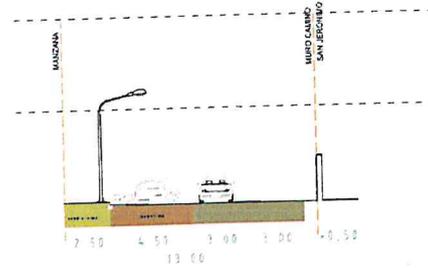
Aprobado inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento J. G. C. en sesión  
de 8 de 11 de 2022  
EL SECRETARIO  
P. D.

- El nivel 1 de jerarquía viaria lo componen los dos viarios existentes que conforman los límites norte y este del sector, las calles San Roque (V-H1) y Camino de San Jerónimo (V-V2) respectivamente. Ambos viarios cuentan con dos carriles uno a cada sentido de circulación, acerado (dentro del Sector) y con aparcamiento en batería.

SECCIÓN VIAL TIPO H1

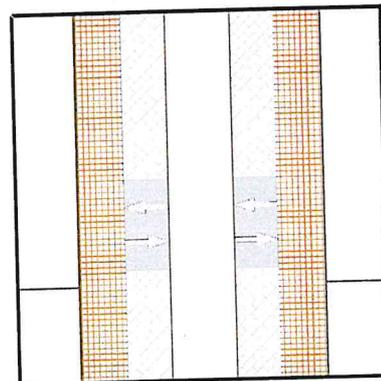
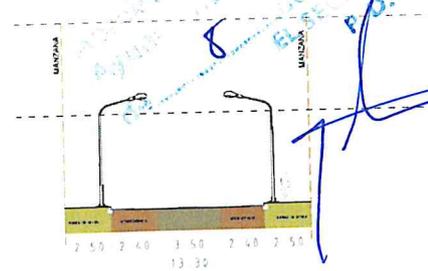


SECCIÓN VIAL TIPO V2



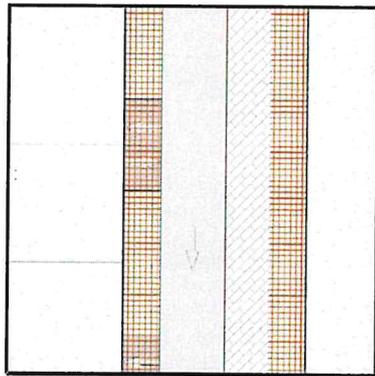
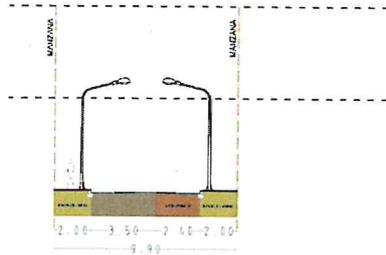
El nivel 2 lo constituye una calle de nuevo trazado que conecta las calles San Roque al norte y San Jerónimo en su tercio sur a una distancia suficiente de la rotonda que no compromete su funcionalidad. Este vial de un único carril y sentido de circulación cuenta con aparcamiento en línea en ambos lados al igual que el acerado.

SECCIÓN VIAL TIPO V1



*J-6-11*  
*Excmo. sesión de 2.0.22*

SECCIÓN VIAL TIPO H2



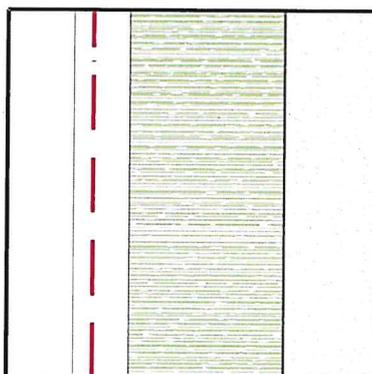
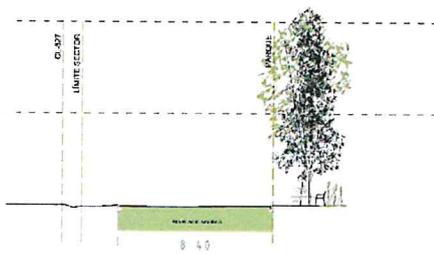
- El nivel 3 lo integran dos viales de orientación este-oeste que enlazan el Camino de San Jerónimo con el nivel 2 y que cuentan con un carácter más doméstico ya que a ellos vuelcan únicamente usos residenciales unifamiliares.

Aprobado inicialmente por el Excmo. Ayuntamiento J.G.C. en sesión de 8 de 11 de 2.0.22  
EL SECRETARIO  
P.D.

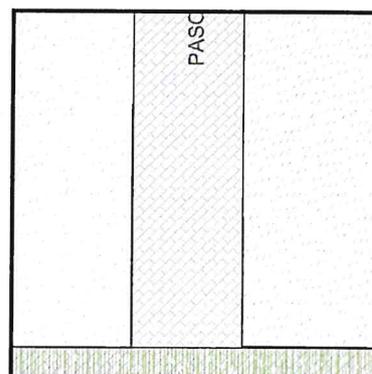
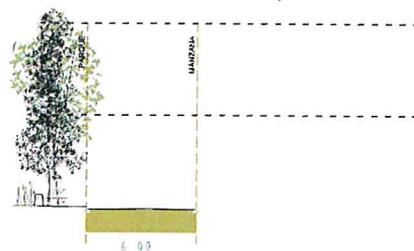


La estructura viaria finalmente se completa con dos calles peatonales que conectan con las reservas de espacios libre públicos.

SECCIÓN VIAL TIPO H4



SECCIÓN VIAL TIPO V3 y V4



## 6 ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN LA SITUACIÓN ACTUAL

### 6.1 TRANSPORTE PÚBLICO

Zamora cuenta con 8 líneas de autobús urbano, de las cuales las líneas 2 y 7 tienen parada en las proximidades del sector, en concreto en la plaza Bermillo de Sayago.

- Línea 2:

**línea 2** 

**lunes a viernes**  
desde ambas cabeceras  
de 7:20h a 14:40h (cada 20min)  
de 15:00 a 21:00h (cada 15 min)

Desde Ctra. Famoselle  
De 21:15h a 22:45h (cada 30 min)  
Fin de servicio Iglesia san frontis

Desde Pza. Alemania  
De 21:30 a 22:30h ( cada 30min)

**sábado**  
desde ambas cabeceras  
de 7:20 a 14:40 (cada 20 min)

Desde ctra. Famoselle  
De 15:15 a 22:45h(cada 30 min)  
Fin de servicio Iglesia de san frontis

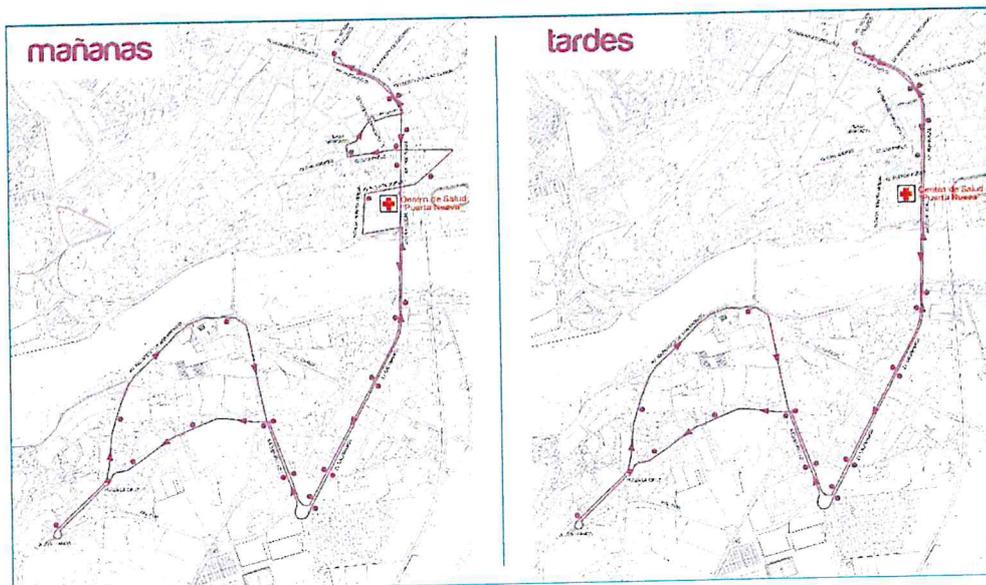
Desde pz. Alemania  
De 15:00h a 22:30h (cada 30 min)

**domingos y festivos**  
desde Pza. Alemania  
de 9:00h a 22:30h (cada 30min)

Ctra. Famoselle  
 Pz. de la Cruz - Marquesina  
 Iglesia San Frontis  
 IES. Poeta Claudio Rodríguez Dirigido los lunes a las 8h y 14h desde Pza. Alemania  
 Av. Nazareno de San Frontis  
 C/ Cabañales - Alejandro Casona  
 C/ Cabañales - Sepulcro  
 Cementerio  
 Ctra. Salamanca 59  
 Ctra. Salamanca - Gasolinera  
 Puente de Hierro  
 Centro Salud Puerta Nueva  
 Ciudad Deportiva  
 San Pabio 21  
 Mercado  
 Av. Portugal 9  
 Av. Portugal frente Barueco  
 Pz. Alemania  
 Av. Portugal - Barueco  
 Av. Portugal 42  
 Ctra. Salamanca 4  
 Ctra. Salamanca 44  
 Ctra. Salamanca 88  
 Cementerio  
 C/ Cabañales 39  
 C/ Cabañales 27  
 C/ José Rogojo 30  
 Plaza Bermillo de Sayago  
 Pz. de la Cruz  
 Ctra. Famoselle

Estas paradas se realizan de lunes a sábado de 07:20 a 15:00 horas

aprobado inicialmente por el Excmo.  
 Ayuntamiento J.S.G.-L. en sesión  
 de 8 de mayo de 2022  
 EL SECRETARIO  
 P.D.

• Línea 7:

## línea 7

**lunes a viernes**

Desde Ctra. Fermoselle

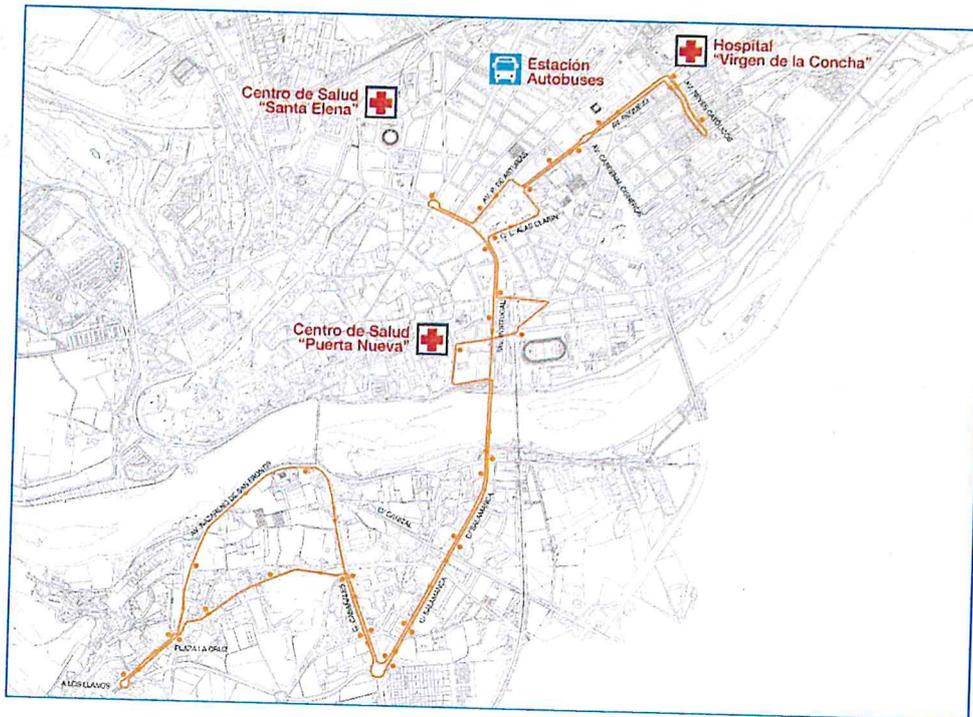
**7:20**

Desde Hospital Provincial

**7:39 - 15:09**

- Ctra. Fermoselle
- Pz. de la Cruz
- Iglesia San Frontis
- Av. Nazareno de San Frontis
- C/ Cabañales - Alejandro Casona
- C/ Cabañales - Sepulcro
- Cementerio
- Ctra. Salamanca 61
- Ctra. Salamanca - Gasolinera
- Puente de Hierro
- Centro Salud Puerta Nueva
- Ciudad Deportiva
- Av. Portugal 9
- C/ Alas Clarín - Junta CyL
- Av. Requejo 6
- Av. Requejo 10
- Hospital Provincial
- Av. Reyes Católicos - Los Bloques
- Av. Requejo - Universidad
- Av. Requejo - Institutos
- Ppe. Asturias - La Marina
- Plaza Alemania
- Av. Portugal - Barrueco
- Av. Portugal 42
- Puente Hierro
- Ctra. Salamanca - Gasolinera
- Ctra. Salamanca 88
- Cementerio
- C/ Cabañales - Sepulcro
- C/ Cabañales - Alejandro Casona
- C/ José Regojo 30
- Plaza Bermillo de Sayago
- Pz. de la Cruz
- Ctra. Fermoselle

Aprobado inicialmente por el Excmo.  
Ayuntamiento J. G. C. en sesión  
de 8 de 11 de 2.0.2  
EL SECRETARIO  
P. D.

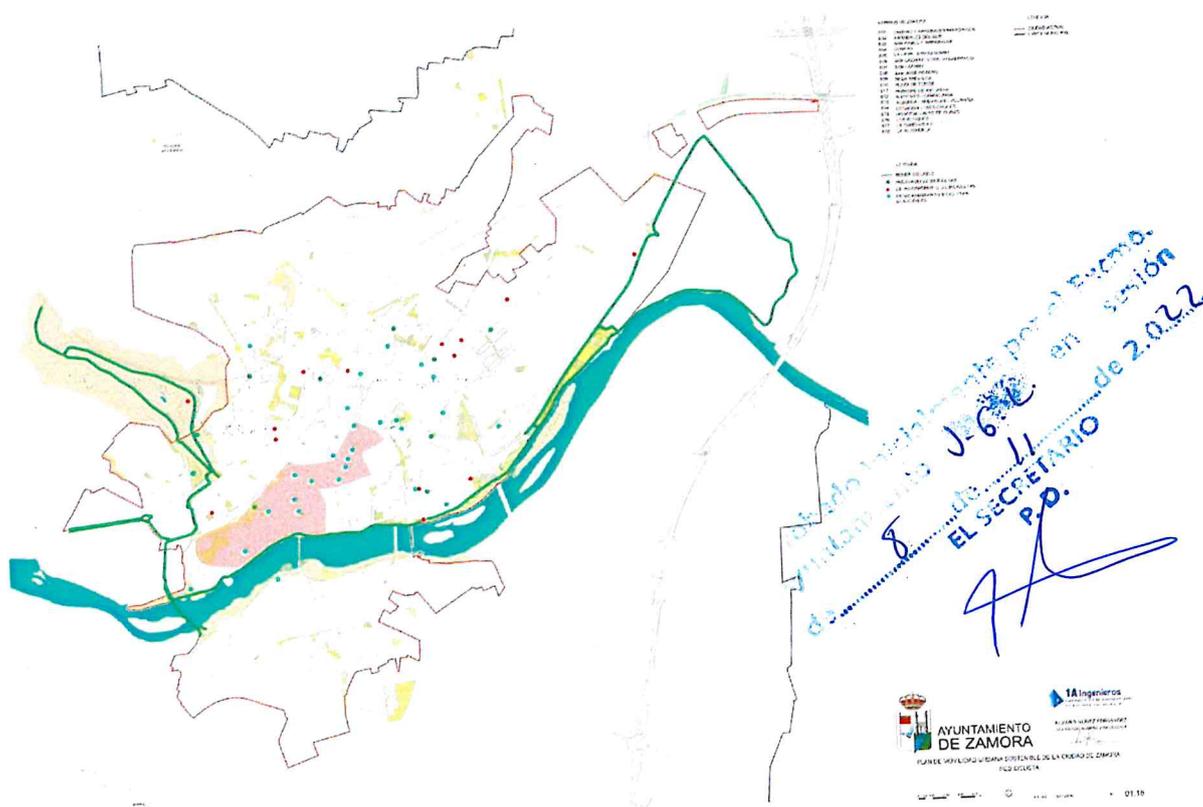


En este momento no es factible plantear el paso de una línea por el ámbito del sector, pero una vez consolidado el Camino de San Jerónimo como eje estructurante es posible que se tenga en cuenta para la ampliación de alguna de las rutas existentes o creación de una nueva. Así pues, no se ordenan

espacios específicos para transporte público dentro del ámbito del sector, pero no obstante y cuando el citado vial estructurante esté operativo, se podrán ubicar paradas de transporte público en su trazado.

## 6.2 CIRCULACIÓN BICICLETAS

La red ciclista actual de la ciudad de Zamora, según se recoge en el PMUS, tiene como ejes vertebradores el itinerario conocido como anillo verde y el servicio de préstamos de bicicletas "Zamora te presta la bici", además de las diversas zonas de estacionamiento de bicicletas existentes.



Como se puede observar toda la red ciclista actual se encuentra en la margen derecha del Rio Duero y el único punto donde cruza es en el reciente puente de los poetas.

Según se indica en el Plan Parcial, en la banda de servidumbre respecto de la CL527 se ha previsto la urbanización como recorrido peatonal con sección suficiente para poder albergar en un futuro un carril bici.

### 6.3 CIRCULACIÓN PEATONAL

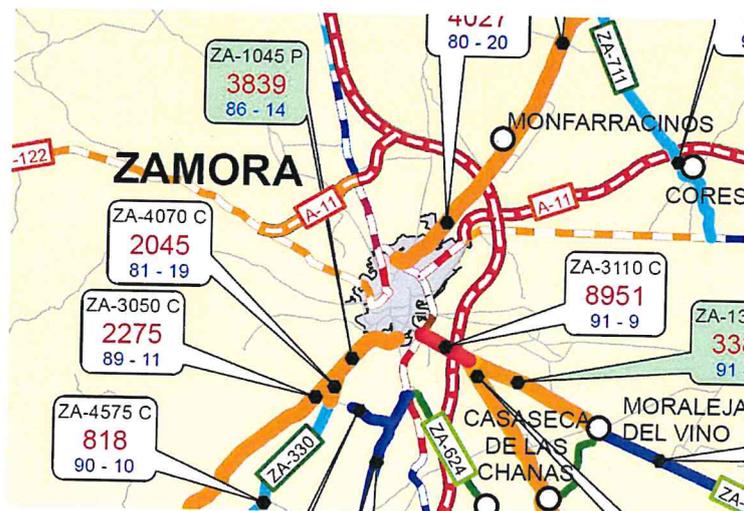
Por la situación del sector en el borde sur del suelo urbano únicamente se va a producir conexión de las circulaciones peatonales interiores al ámbito a través de la calle San Roque y del Camino de San Jerónimo. En el resto de límites no hay itinerarios peatonales ni existentes ni previstos.

La ordenación planteada genera recorridos peatonales seguros al ubicarse en espacios segregados de los destinados a la circulación rodada. Se plantean viales de uso exclusivo peatonal para la conectividad de las vías rodadas con las reservas de espacios libres públicos ordenadas, tanto los de carácter de sistema local como los de sistemas generales. Así mismo la estructura viaria establecida permitirá la conexión futura de itinerarios peatonales con los desarrollos de los sectores adyacentes SUR20 y SUR 25.

### 6.4 TRANSPORTE PRIVADO

Debido a la configuración viaria que se ha desarrollado en el Plan Parcial, la entrada y salida del Sector se produce por la calle San Roque y por el camino de San Jerónimo el cual conecta con la rotonda ubicada en la carretera CL-527. Podemos determinar que el flujo de tráfico más significativo pasará por dicha rotonda ya que se estima que el mayor porcentaje de trayectos se realizará por ella.

Para estimar un aforamiento de este punto, tomaremos como dato de partida los aforos realizados por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León, que para el año 2020 determinó que la carretera CL-527 tiene una I.M.D. de 2.001 a 5.000 vehículo/día y concretamente en la estación de aforo más cercana a la ubicación de la rotonda se obtuvo una I.M.D. de 3.839 con un 86% de vehículos ligeros y un 16% de vehículos pesados.

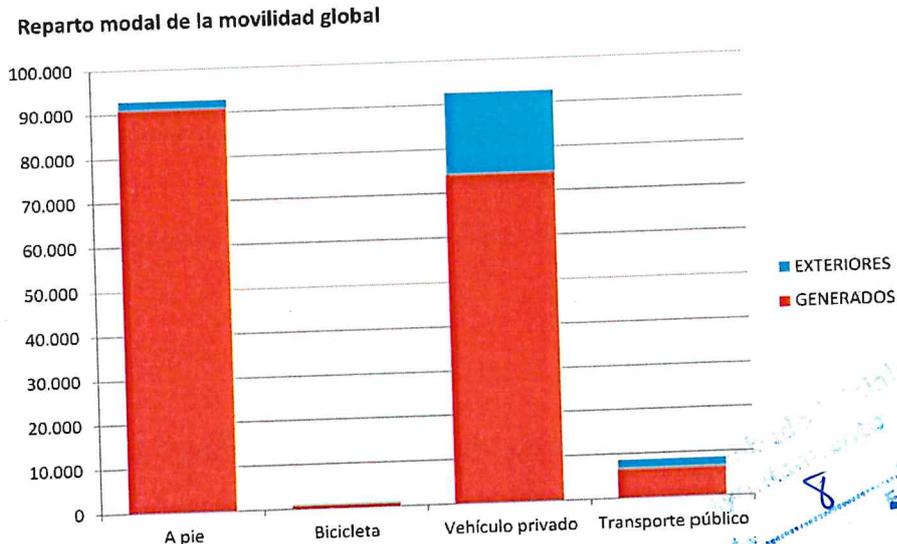


Aprobado inicialmente por el Excmo. Ayuntamiento J-527 en sesión 2.022  
EL SECRETARIO

## 7 DEMANDA GENERADA

### 7.1 DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE EN ZAMORA

La distribución modal de tráfico de Zamora según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zamora es:



La movilidad global del municipio supone casi 194.000 viajes en un día laborable, de los que el 88,92% son generados por el propio municipio y el 11,08% (más de 20.000 viajes) son de orígenes exteriores al mismo.

El reparto por modo de viajes, el 47,79% son realizados a pie, un 47,75% de viajes en vehículo privado y el 4,39% en transporte público.

A partir de estos datos se estima que el conjunto de los viajes generados por los ciudadanos de Zamora son unos 172.353 viajes en un día laboral, lo que supone unos 2,61 viajes por persona.

El reparto modal de estos viajes sería el siguiente:

El 52,68% de estos viajes se produce a pie, el 0,40% se realiza en bicicleta sumando un 53,08% de viajes no motorizados.

El 43,08% se realiza en vehículo privado y el 3,84% en transporte público, sumando un 46,92% de viajes motorizados.

