



0. CONTINGUT



Els documents que integren el Pla de millora urbana de l'Estació, a Lleida, tenen el contingut següent :

1. MEMÒRIA
2. MEMÒRIA SOCIAL
3. INFORME AMBIENTAL
4. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
5. AVALUACIÓ ECONÒMICA I PLA D'ETAPES
6. NORMES REGULADORES
7. PLÀNOLS D'INFORMACIÓ
 - I-01 Situació
 - I-02 Topogràfic, estat actual
 - I-03 Estructura de la propietat
 - I-04 Planejament vigent
8. PLÀNOLS D'ORDENACIÓ
 - O-01 Qualificació urbanística - Nivell sòl
 - O-02 Qualificació urbanística - Nivell vol
 - O-03 Ordenació de l'edificació
 - O-04 Ordenació per nivells de la UZ5-UA3
 - O-05 Proteccions urbanístiques
 - O-06 Xarxes de serveis : aigua potable i contraïncendis
 - O-07 Xarxes de serveis : sanejament
 - O-08 Xarxes de serveis : electricitat
 - O-09 Xarxes de serveis : gas
 - O-10 Rasants
 - O-11 Àmbits de gestió
9. DOCUMENT COMPRENSIU
10. ANNEXOS
 - Annex 1 Convenis
 - Annex 2 Valoracions urbanístiques
 - Annex 3 Fitxes urbanístiques de la UA39 i UA69
 - Annex 4 Serveis urbanístics



Equip redactor del Pla de millora urbana:

Joan Blanch, arquitecte coordinador.
David Portolés, arquitecte redactor, EMU
Marta Roig, arquitecta col·laboradora, Ajuntament
Juan Antonio Manciñeiras, arquitecte col·laborador, EMU

DOYMO, redactors Estudi avaluació mobilitat generada

ARQUITASA, redactors Valoracions de béns i drets

Lídia Ballarín, delineant
Miquel Àngel González, delineant col·laborador
Xavier Corrià, delineant col·laborador

Isabel Redondo, traducció
Maria José Moreno, administrativa



1. MEMÒRIA



1. JUSTIFICACIÓ DE LA PROCEDÈNCIA DE LA FORMULACIÓ DEL PLA

El present Pla de millora urbana de l'Estació té l'objecte d'ordenar l'àmbit assenyalat en el Pla general d'ordenació urbana com a PE3, en aplicació de les determinacions de l'article 16 i l'article 179 de les Normes urbanístiques de Pla general de Lleida i les fitxes del Catàleg de protecció del patrimoni, segons el redactat que es fa en la Modificació puntual del Pla general de Lleida que es tramita simultàniament.

2. INFORMACIÓ URBANÍSTICA DE L'ÀMBIT

2.1 Situació i àmbit

L'àmbit geogràfic del Pla de millora urbana de l'Estació està situat a l'oest del casc urbà de Lleida.

Es configura com una àrea de proporcions lineals seguint la via del tren des del carrer d'Alfred Perenya - Alcalde Recasens fins a l'avinguda del Segre i constitueix un límit precís entre el Centre Històric i l'eixample modern de Pardinyes.

La superfície de l'àmbit del Pla de millora urbana és de 13,66 Ha.

Fora del sector hi han dos àmbits vinculats al seu desenvolupament, per a l'execució de les obres corresponents al cobriment i urbanització del tram comprés entre Corts Catalanes i Alfred Perenya – Alcalde Recasens i, també, la construcció del Pont del Segre, prolongació de Príncep de Viana.

2.2 Característiques naturals del territori

Els terrenys de l'àmbit es situen sobre les terrasses aluvials de la marge dreta del riu Segre. La seva integració urbana fa, però, que les seves característiques naturals siguin aparentment inexistents, pel seu grau elevat de transformació.

Els terrenys es desenvolupen amb un pendent mitjà, en el sentit nord-sud, d'un 1%.

La topografia natural ha estat considerablement modificada per l'acció humana i, en especial, per la implantació de l'estructura ferroviària que, prèvia al desenvolupament urbà d'aquesta àrea, ha condicionat les rasants dels viaris transversals que salven, ja sigui per



sobre (el cas del carrer dels Comtes d'Urgell) o per sota (el cas de l'avinguda del Segre) la forta discontinuïtat de l'àrea ocupada per les vies i instal·lacions ferroviàries.

D'altra banda, no es té coneixement de l'existència en l'indret d'especials característiques geològiques del terrenys, ni tampoc l'existència de restes arqueològiques o de jaciments paleontològics d'interès que dificultin la transformació urbana de l'àmbit.

2.3 Usos, edificacions i infraestructures existents

Les activitats en aquest sector corresponen, actualment, en primer lloc als derivats de la pròpia infraestructura ferroviària i del servei de l'estació de trens.

En els àmbits immediats a l'àrea ferroviària ens trobem instal·lacions industrials i d'activitat que inicialment es vinculaven a la possibilitat de transport de mercaderies ofert per la via, així l'antiga farinera de "La Meta" o els magatzems denominats els "Docs".

En data posterior hi ha implantacions d'altres activitats típiques de situacions periurbanes, com per exemple sales d'especejament de productes càrnics, cotxeres i emmagatzematge, que es mesclen sense solució de continuïtat amb edificis residencials plurifamiliars de diferents èpoques i estats de conservació.

Com ja s'ha fet esment, el sector es troba vinculat a l'eix de l'infraestructura ferroviària, però a l'hora, està completament integrat en la trama urbana i per tant amb possibilitats de connexió directa amb les grans infraestructures generals de la població que recorren pels carrers perimetrals del sector i, en especial, per Príncep de Viana, Roger de Llúria i avinguda del Segre.

Cal indicar, però, l'existència al nord de l'àmbit, en un petit tram paral·lel a les vies del ferrocarril, del pas de la canalització soterrada del riu Noguera, que cal considerar als efectes de la seva substitució o reforçament en el desenvolupament de l'edificació de l'àmbit.

2.4 Estructura de la propietat

L'estructura de la propietat s'ha obtingut a partir de les dades cadastrals i, pel que fa a l'àmbit de la UA2, per transposició de la reparcel·lació aprovada i inscrita ja que ha estat desenvolupada d'acord amb el Pla especial anterior. Aquestes dades s'han transposat digitalment sobre la topografia a escala 1/500.



Per tant, les superfícies assenyalades en aquest instrument de planejament tenen caràcter indicatiu als efectes d'informació.

En els procediments de gestió de cada polígon d'actuació caldrà concretar, de manera precisa, la titularitat de les finques, les seves dimensions i els altres béns i drets que calgui considerar, mitjançant l'aportació dels documents corresponents que ho acreditin.

ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

PAU	REF PLÀNOL	REF CADASTRAL	ADREÇA	SUPERFÍCIE	SUMA
UA1					98.891,15
	18	2807802	Ramon Berenguer IV, 1	68.821,37	
	19	2807802	Ramon Berenguer IV, 1	8.730,54	
	20	2807802	Ramon Berenguer IV, 1	7.707,63	
	21	2807802	Ramon Berenguer IV, 1	3.470,04	
	22	3105825	Roger de Llúria, 0	241,81	
	vials			9.919,76	
UA2					16.392,39
	18.1			3.278,50	
	18.2			4.799,59	
	vials			4.322,15	
	ZV			3.992,15	
	18.3		Sota rasant	(9.121,74)	
UA3					15.100,00
	1	2706421	Comtes d'Urgell, 36	1.814,58	
	2	2706420	Comtes d'Urgell, 34	886,19	
	3	2706401	Comtes d'Urgell, 36, I	268,04	
	4	2706410	Príncep de Viana, 14	6.728,97	
	5	2706402	Ramon Berenguer IV, 4	3.114,87	
	6	2706408	Príncep de Viana, 10	322,85	
	7	2706407	Príncep de Viana, 8	293,02	
	8	2706406	Príncep de Viana, 6	196,69	
	9	2706405	Príncep de Viana, 4	118,40	
	10	2706404	Ramon Berenguer IV, 3	847,65	
	vials			508,74	
UA4					6.260,44
	18	2807802	Ramon Berenguer IV, 1	1.299,36	
	11	2804404	Ramon Berenguer IV, 0	255,55	
	12	2804403	Ramon Berenguer IV, 6	1.081,60	
	13	2804607	Comerç, 0	1.495,74	
	14	2804604	Noguerola, 5	1.540,94	
	15	2804602	Lluís Roca, 9	101,31	
	16	2804601	Lluís Roca, 11	390,31	
	17	2804608	Lluís Roca, 11	95,63	
TOTAL SECTOR					136.643,98



3. OBJECTIUS I CRITERIS DE L'ORDENACIÓ

3.1 El planejament general vigent

L'àrea objecte de planejament està classificada pel Pla general de Lleida, com a sòl urbà.

La qualificació es regula en l'art 179 del Pla general de Lleida, segons la modificació puntual que es tramita simultàniament i que es transcriu seguidament de manera íntegra :

“Art. 179 Zona d'activitat terciària - Clau 8T

1.- Definició de la zona

Correspon a l'àmbit del PE3 tal com està delimitat al plànol d'ordenació, amb l'objecte d'una transformació urbana, en desenvolupament del Pla general, mitjançant la redacció i la tramitació d'un Pla de millora urbana.

La superfície de referència del sector és de 135.928,55 m2.

2.- Objectius generals

L'objectiu bàsic és la reordenació urbana de l'àmbit de l'Estació, la transformació dels usos actuals, la recuperació de la centralitat en base a d'implementació equilibrada d'activitat residencial, terciària d'oficines i comercial, l'increment de la connectivitat urbana entre l'àrea central de Lleida i el barri de Pardinyes; i a nivell d'infraestructura aconseguir el màxim cobriment de la superfície de vies i la construcció del pont que connecti Príncep de Viana amb la Fira-Canal.

3.- Determinacions de l'ordenació

3.1.- La remodelació es subjectarà als següents estàndards urbanístics:

- a) Índex d'edificabilitat brut, es fixa en 1,10 m2st/m2s aplicable a la superfície total del sector.
- b) Densitat màxima d'habitatges: 50 hab/Ha.
- c) Cessions obligatòries per a sistemes:
 - Espais lliures, mínim del 30 % de la superfície del sector.
 - Equipaments, mínim del 4,50% de la superfície del sector.
- d) Aparcament, 1 plaça d'aparcament per cada 100 m2 construïts.

3.2.- El desenvolupament de l'ordenació es realitzarà mitjançant un Pla de millora Urbana de la totalitat de la zona. El Pla de millora urbana incorporarà la previsió del nou pont de prolongació de Príncep de Viana, de la vialitat prevista pel desenvolupament del sector i de les determinacions que permetin garantir les connexions entre el Centre històric i el barri de Pardinyes.

3.3.- El Pla de millora urbana establirà la divisió poligonal del sector i els sistemes d'actuació i la seva modalitat.

4.- Determinacions de l'edificació

Les condicions del tipus d'ordenació i la tipologia de les edificacions, les condicions de parcel·la, la ocupació de l'edificació, el nombre màxim de plantes i l'alçada reguladora màxima es determinaran en el Pla de millora urbana.

5.- Condicions particulars d'ús

L'ús general és terciari i residencial.



El Pla de millora urbana establirà la destinació concreta a cada ús del sostre edificable, amb l'establiment d'un mínim del 40% del sostre residencial amb destí a les diferents modalitats d'habitatge protegit.

La resta d'usos restaran condicionats o declarats incompatibles segons les determinacions del quadre general d'usos (annex 2)."

En els plànols d'informació s'incorpora el plànol relatiu a la ordenació del planejament general vigent.

Cal considerar, però, la planimetria del Pla general de Lleida d'acord amb la modificació puntual que es tramita simultàniament.

3.2 Justificació de la conveniència i oportunitat del Pla

La conveniència i oportunitat del present Pla es justifica de forma preferent, a més de la pròpia necessitat de desplegament del planejament general, per tres raons d'utilitat i d'interès general:

- Aprofundeix i precisa l'objectiu de restaurar la continuïtat urbana entre el barris de la ciutat separats pel sistema ferroviari, al preveure el cobriment de la platja de vies, precisament, en un punt on conflueixen els principals itineraris procedents del Centre Històric (Rambla de Ferran, carrer del Bisbe Remolins, recorregut del Noguerola) i del barri de Pardinyes (antiga carretera de Corbins).
- Permet una superior integració de les àrees de nova centralitat de la pròpia estació del ferrocarril i de la Llotja amb el Centre Històric i, en concret, amb l'eix comercial, tot possibilitant una redistribució del fluxos i de les activitats generades pel nou àmbit central.
- Millora les condicions ambientals en les àrees urbanes adjacents, com són la reducció de la contaminació per pols i soroll, l'increment d'espais públics per a vianants i la substancial millora del paisatge urbà.

3.3 Objectius estratègics de l'actuació:

1. Dotar de continuïtat urbana els barris de la ciutat.
2. Generar una àrea de nova centralitat.
3. Establir les millors condicions de intermodalitat del transport.
4. Reordenar l'edificació d'acord amb les noves condicions urbanes.
5. Garantir l'equilibri de beneficis i càrregues en l'execució del pla.



6. Reservar habitatges protegits per aconseguir integració social.
7. Concretar les condicions de protecció del patrimoni arquitectònic.

3.4 Objectius i criteris de l'ordenació

OBJECTIU 1- Aprofundir i reforçar l'idea del Pla especial vigent d'incrementar i relligar la continuïtat urbana entre el barris de la ciutat, històricament separats pel sistema ferroviari.

CRITERIS DE PLANEJAMENT- Preveure el màxim cobriment de la platja de vies del ferrocarril, incrementant-lo substancialment respecte el previst actualment, i establir noves continuïtats peatonals de tal manera que s'aconsegueixi una més gran permeabilitat en la intersecció entre la infraestructura ferroviària i la trama urbana.

Els espais lliures generats per la consecució d'aquest objectiu han d'assolir el paper d'un saló urbà i, alhora, de connector intermodal de fluxos i activitats, en què l'element comú és el mode peatonal que permet la transició entre els altres modes de mobilitat. Consegüentment, aquesta transició tindrà un sentit propi i permet generar nous usos complementaris al propi del canvi de transport.

Es considera fonamental, per tant, que la forma d'aquest espai públic urbà estigui ben definida i ordenada per l'edificació i que la seva percepció sigui fàcilment entesa i captada pel vianant, per dotar-lo d'unes façanes edificades que li atorguin una adequada escala urbana.

Aquest nou saló urbà assoleix una dimensió de 238 mts de llarg per 75 mts d'amplada i, conjuntament amb l'àrea ja coberta de les vies, integra un sistema d'espais lliures de quasi 700 mts de longitud, amb amplades de fins a 150 mts i amb una superfície total superior a les 5 Ha.

Ateses aquestes grans dimensions espacials, la definició de l'espai requereix un perímetre construït de dimensions proporcionades amb l'extensió a la qual aquest marge edificat haurà de contenir.

La significació d'aquest objectiu té un ordre rellevant respecte a altres elements que intervenen en el Pla, i que hauran d'adaptar-se o incloure en la seva formalització els components derivats de l'increment de continuïtat peatonal.



OBJECTIU 2- Generar un àrea de nova centralitat per a un àmbit de referència metropolitana en la qual s'integrin tant l'actual eix comercial, com les noves àrees i activitats generades a l'entorn del nou Palau de Congressos de Lleida.

CRITERIS DE PLANEJAMENT- L'ordenació urbana ha de ser capaç d'acollir una elevada proporció d'usos terciaris, d'oficines i de comerç, aquest últim incorporant, a més, la modalitat de centre comercial que preveu el Pla Territorial Sectorial d'Equipaments Comercials.

Aquest tipus d'activitat terciària, concentrada, amb un grau important d'especialització, mitjançant l'agrupació comercial és, sens dubte, necessària per respondre a la nova escala metropolitana del Pla de Lleida i als reptes que al comerç de la ciutat l'hi plantejaran els consegüents canvis en les pautes de consum.

Es considera que la seva localització en el territori ha de fer-se de manera que reforci les continuïtats i els teixits existents, i que aquests puguin beneficiar-se, certament amb una obligada adaptació, de la concurrència pública i dels fluxos que generaran les noves modalitats del comerç.

La localització d'un centre comercial en aquesta àrea no només es considera plenament compatible amb les consideracions abans enunciades, sinó que fins i tot és necessari per reforçar aquesta volguda centralitat metropolitana.

Però, a més, es proposa que la configuració física i arquitectònica, d'aquest centre comercial reforci les continuïtats urbanes enunciades a l'objectiu 1er, s'obri punt per punt a la xarxa de carrers i espais públics que constitueixen els itineraris propis de la ciutat i, àdhuc, incorpori en ell mateix els elements de connexió urbana, aportant mecanismes propis de l'edificació per salvar desnivells o per garantir la seguretat del passejant.

Aquest nou centre urbà, també necessita per a ser teixit urbà complet, una important mixtura d'usos, que facin que el seu funcionament sigui intens, permanent i complex.

Per aquesta raó, és previst incrementar l'ús residencial en el conjunt de l'àmbit, tot incrementant la densitat en proporció a la nova generació d'espai públic i amb diverses modalitats pel que fa a les característiques dels habitatges.



Així, també l'edifici del centre comercial haurà d'incloure usos residencials i d'oficines, de manera que la mescla d'usos garanteixi la vitalitat de l'àrea.

Les possibilitats obertes per a la consecució de l'objectiu 1er, conjuntament amb la definició de l'àmbit de l'Estació com una àrea intensa, ens dona l'oportunitat de relligar el Centre històric, amb el barri de Pardinyes i l'àrea de la Llotja, per la qual cosa es considera prioritari tant la permeabilització dels passos des de la rambla de Ferran i la plaça d'en Ramon Berenguer IV, com la redefinició del carrer d'en Roger de Llúria, al qual li correspon una més gran significació urbana, que l'hi han de conferir tant el nou front edificat com la definició dels itineraris de vianants que s'adrecen cap a l'àrea de la Llotja.

OBJECTIU 3- Aprofundir en l'objectiu del Pla especial vigent d'establir les millors condicions de transferència entre els diferents mitjans de transport, urbans i interurbans que incideixen en l'àrea.

CRITERIS DE PLANEJAMENT- La planificació i desenvolupament urbanístic vigent té com un dels seus motors fonamentals la implantació de l'estació del TGV i la incorporació a l'àrea de l'estació d'autobusos interurbans.

Es considera que les noves condicions generades per un major cobriment de la platja de vies i les possibilitats que s'han d'obrir amb la implantació d'un veritable servei de rodalies per ferrocarril, així com la redefinició del transport públic que ha de suposar la intensificació de les dinàmiques metropolitanes, fan convenient l'estudi d'una altra ubicació de l'estació de bus interurbans, distinta de la prevista pel planejament actual, i de les funcions que haurà d'acomplir.

Es proposa la seva ubicació immediata a la estació del TGV, potenciant la funció de centre canalitzador dels fluxos des del llarg recorregut cap als territoris, que manquen d'una altra localització propera d'aquesta modalitat de transport, tot reduint la distància de les connexions dels vianants, que podrien arribar a ser totalment cobertes.

OBJECTIU 4- Reordenar l'edificació per a la seva adequació a les noves condicions urbanes i a les oportunitats obertes per a la consecució dels objectius anteriors.



CRITERIS DE PLANEJAMENT- L'edificació haurà de donar resposta a les exigències derivades de la creació dels nous espais públics, de l'increment de les connexions de vianants i de la necessitat de formalització dels fluxos de pas i d'intercanvi.

Ja s'han avançat alguns dels requeriments que la implantació d'un centre comercial demanarà de l'edifici que el contingui.

Es proposa que l'edificació que es localitzi a la banda del barri de Pardinyes es faci més continua, tant en la façana que haurà de formalitzar el gran saló de parc urbà, resultat del cobriment de vies, com en la façana al carrer de Roger de Llúria, que és vol capaç de resoldre les disfuncions que sempre comporta una infraestructura ferroviària de les dimensions de l'estació de Lleida en un context urbà consolidat.

Es proposa concentrar les intensitats d'edificació més altes en els fronts del parc i del saló urbà amb el doble objectiu d'ordenar, tal com ja s'ha argumentat, la gran extensió de nou espai públic generat pel cobriment. En les edificacions que defineixen les façanes cap al carrer del Príncep de Viana es proposa que, tan l'edificació existent com els nous fronts en l'espai generat pel saló urbà, es formalitzin de manera que potenciïn els accessos des de l'estació.

En general, com ja s'ha esmentat, els requeriments als quals ha de fer front l'ordenació edificatòria són múltiples, s'han assenyalat així els derivats de la seva plurifuncionalitat i de les sol·licitacions de la seva integració en la continuïtat urbana.

No són menors, però, les que provenen de la necessitat de combinar tipus edificatoris eficients amb una relació molt desproporcionada entre l'edificabilitat bruta i la neta o, el que és igual, entre espai públic dels sistemes i el privat de les zones.

La solució que es proposa és la utilització generalitzada de la tipologia en torre, ja emprada en el pla vigent com un element excepcional adreçat a construir jerarquies visuals en la perspectiva des de Prat de la Riba.

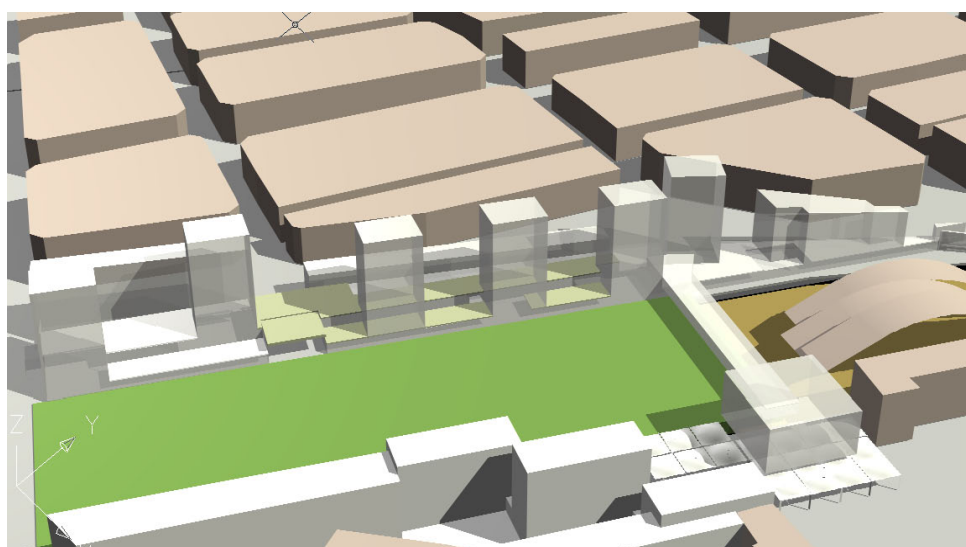
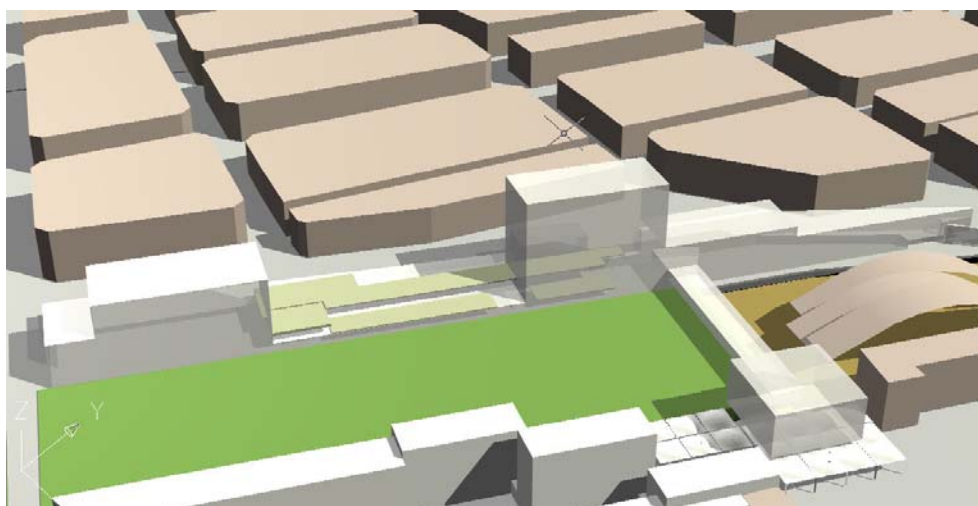
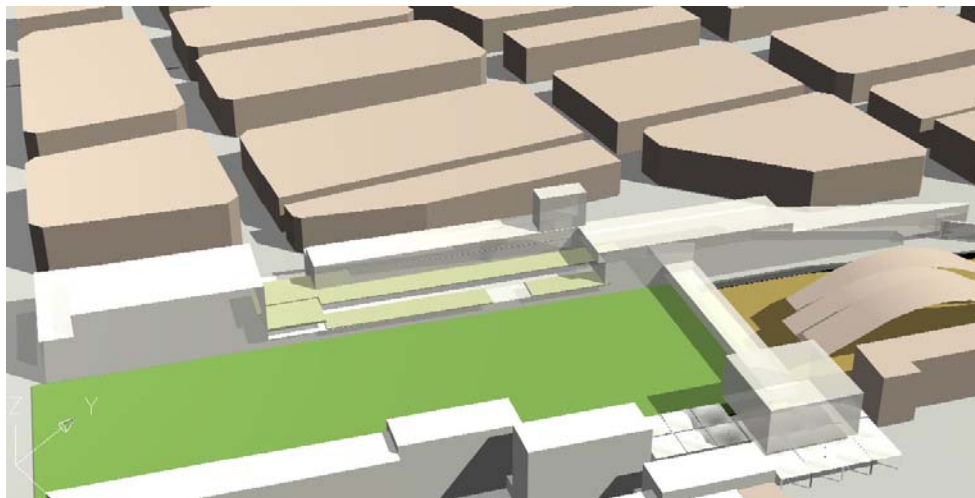


Ara es proposa en el seu valor funcional, adient per a integrar intensitats elevades amb adequades condicions d'habitabilitat vistes i assolellament, però també simbòlic, capaç d'expressar conjuntament amb l'espai públic generat pel cobriment de vies, la nova escala metropolitana a la que es refereix el centre urbà que resultarà de la transformació de l'antic espai residual i de fractura urbana.

OBJECTIU 5- Fer compatibles les condicions de protecció del patrimoni arquitectònic corresponents a la Farinera de La Meta i a l'edifici dels Docs, pel que fa a la concreció dels elements a conservar i a les condicions d'intervenció en l'edificació, en concordança amb el propis objectius generals del planejament i la protecció patrimonial establerta.

CRITERIS DE PLANEJAMENT- La proposta d'incrementar de manera significativa les connexions a través de la nova àrea coberta de vies, i de reforçar les façanes urbanes al nou cobriment comporta la necessitat de preveure mecanismes d'adaptació i d'integració dels elements catalogats en les noves trames circulatòries i en el propi conjunt edificatori.

3 EXEMPLES DE VOLUMETRIA D'EDIFICACIÓ DE LA SUBZONA 8T3





3.5 Descripció de l'ordenació

3.5.1 L'estació de Lleida: un àrea de nova centralitat

L'àmbit corresponent al Pla de millora urbana constitueix la oportunitat més immediata de definició d'un àrea de nova centralitat a la ciutat de Lleida amb una ubicació insòlitàment estratègica, en continuïtat immediata amb l'eix comercial del Centre històric i amb les noves àrees d'activitats direccionals i institucionals de la Llotja i la Fira de Lleida.

No és, per tant, solsament la posada en valor d'uns terrenys actualment degradats i completament subordinats a la funcionalitat del tràfec de ferrocarrils, aprofitant els nous fluxos i el nou valor generat per l'alta velocitat ferroviària. És encara més, la definició de la clau de volta d'una construcció urbana que crea sinèrgies, que reforça amb l'implantació de les noves modalitats d'activitat comercial les localitzacions tradicionals del comerç a la ciutat, que obre una dimensió simbòlica que permet la identificació de la ciutadania amb un projecte cívic; que no es limita a urbanitzar per construir habitatges i generar plusvàlues, sinó que construeix una nova part de ciutat, d'espai urbà públic, amb capacitat de transformar el sentit de tota l'àrea urbana del pla de Lleida, i de contribuir notablement a assentar les bases del significat que ha d'assolir Lleida en el conjunt del sistema urbà català.

És des d'aquesta perspectiva que cal entendre totes i cada una de les transformacions i propostes urbanístiques que conté aquest Pla de millora urbana.

3.5.2 L'àmbit del sector de millora urbana

L'àmbit delimitat pel Pla de millora urbana és, fonamentalment, el mateix que l'establert pel Pla especial vigent, amb una lleugera adaptació dels seus límits.

D'una banda, els límits del sector s'ajusten als elements de referència, d'acord amb un nou plànol topogràfic més precís, elaborat a escala 1/500.

D'altra banda, al nord oest de l'àmbit, els límits del sector s'ajusten, de manera coherent, al trasdòs del mur de suport de la llosa de cobriment de les vies, que és la línia que delimita l'espai del sistema ferroviari i del seu domini.

Aquesta darrera adaptació comporta l'ajustament dels límits i de les superfícies dels polígons d'actuació delimitats pel Pla general fora de l'àmbit, anomenats UA39 i UA69, tal com s'indica en les Fitxes urbanístiques que s'incorporen als Annexos.



La UA39 que tenia una superfície de 14.068 m², passa a tenir una superfície de 13.706 m².
La UA69 que tenia una superfície de 11.865 m², passa a tenir una superfície de 11.440 m².
Aquests ajustos no comporten canvis en l'edificabilitat d'aquests polígons d'actuació.

La superfície resultant del sector de millora urbana, amb aquests ajustos, resulta de 136.644m².

Actualment, el Pla especial vigent i la Modificació del Pla general que es tramita simultàniament, preveuen una superfície de 135.928 m².

La proposta suposa, doncs, un increment del 0,53% de la superfície inicial, que és un percentatge molt inferior al 5% determinat com a màxim per aquest tipus d'ajustaments pel Pla general.

3.5.3 El cobriment de les vies: el seu efecte de sutura de l'estructura urbana de la ciutat

El Pla de millora urbana de l'Estació proposa, a més del cobriment de vies que feia el Pla Especial fins ara vigent, soterrar tota l'àrea de vies que va des del carrer Comtes d'Urgell fins a l'actual passarel·la situada en front de l'antic camí de Corbins, just on comença la marquesina de cobriment de l'estació. Aquesta nova actuació, conjuntament amb l'anterior, ja executada en la seves estructures bàsiques, té l'efecte directe de la sutura quasi completa en el trencament urbà que suposa el pas del ferrocarril en la zona nord de la ciutat.

En primer lloc, el nou cobriment millora de cop totes les àrees edificables situades en les seves immediacions i, s'ha de recordar, són les que acullen una més gran quantitat de sostre edificable.

En segon lloc, el cobriment permet un gran increment d'espais lliures públics destinats a zones verdes que atorga qualitat a l'espai i compensa l'increment de densitat residencial.

Finalment, l'obtenció d'aquest nou espai urbà transforma radicalment el sentit de l'actual pas elevat situat en el perllongament del camí de Corbins, que passa de ser una simple passarel·la de connexió, a ser un distribuïdor urbà on conflueixen, activitats i circul·lacions diagonals i transversals, capaç de configurar un nexa entre barris amb una alta significació urbana.



La proposta comporta, en conseqüència, una redefinició dels accessos a aquesta àrea, en especial des de la plaça de l'estació, amb un nou carrer de vianants integrat entre l'edificació que, amb una longitud aproximada de 130 metres, salva un desnivell de 9 metres, és a dir, una pendent inferior al 7%.

El nou carrer adopta diferents configuracions i funcions en el conjunt ordenat: s'ha d'integrar com una galeria comercial en la nova edificació, ha de formalitzar de manera evident el nou accés des de la plaça d'en Ramon Berenguer IV i s'ha de constituir en plaça pública i mirador de les cobertes de l'actual edifici catalogat dels Docs.

Per aquest edifici, els Docs, es preveu la seva conservació general i la integració en el conjunt edificatori, si bé es preveu destinar-lo a l'ús d'equipament dotacional.

Per a les noves connexions peatonals des del nou cobriment a Pardinyes, es preveu que aquestes s'integrin en l'edificació, tot establint la seva obligatorietat des de la mateixa normativa urbanística.

Pel que respecta a la vialitat rodada, el Pla de millora urbana manté les mateixes determinacions fonamentals que el Pla Especial vigent, ja que si bé es recolza sobre un viari en gran part consolidat i integrat en la trama urbana, com són el carrer del Príncep de Viana, d'en Roger de Llúria o l'avinguda del Segre; les operacions de sutura i connexió que representen el perllongament de Prat de la Riba fins al Barris Nord, per sobre del cobriment, i la construcció -ja iniciada en el moment en què es redacta aquest Pla- del pont que perllonga el traçat de Príncep de Viana, fins a la seva connexió amb l'antiga N-II, tanquen una trama urbana de primer ordre en la jerarquia general de la ciutat.

3.5.4 L'ordenació de l'edificació

Es proposa la reordenació edificatòria de l'àmbit en el sentit de difondre l'edificabilitat en més àrees d'aprofitament privat, que se situen conformant una façana més continua al nord-est del parc i respecte del carrer Roger de Llúria.

L'objectiu de la proposta és, en primer lloc, dotar d'una continuïtat i significació urbana el front del carrer Roger de Llúria, que s'entén com un connector fonamental, sobretot per als vianants, amb l'àrea de la Llotja i, en segon terme, amb l'ampliació de la Fira de Lleida, a l'altra banda del riu.



En segon lloc, es volen definir elements edificats que tinguin la capacitat de delimitar i donar resposta a l'excepcional espai públic generat pel cobriment de vies.

Aquest adquireix, així, diferents funcions urbanes; parc públic fins al carrer de Comtes d'Urgell, i des d'aquí fins a l'estació, gran plaça o saló urbà obert al desenvolupament d'activitats ciutadanes i idoni per a assumir la funció de connector entre barris.

Es proposa que la edificació assumeixi, en la pròpia definició arquitectònica, el caràcter de límit i de transició que presenten la major part de les àrees d'edificació que preveu el pla. Això s'ha d'entendre en el sentit que els edificis s'hauran de constituir per volumetries complexes que integrin cossos d'edificació amb alçades i morfologies adaptades als diferents entorns als que donin front, i en última instància, assoleixin l'imatge de la torre aïllada situada sobre basaments edificats.

Cal fer esment que l'edificació en torre s'entén, en la proposta del Pla de millora urbana, no exclusivament com un element excepcional, fita perspectiva estàtica de les visuals que en ell conflueixen, sinó com tipus edificatori amb propietats específiques que el fan idoni per implantar adequadament les diferents unitats d'usos terciaris i residencials en contextos d'alta densitat, i capaç en la seva repetició i combinació, d'establir ordres adequats a l'insòlita dimensió dels nous espais públics i a la seva significació metropolitana.

Aquesta estratègia es concreta en cada una de les unitats de zona ordenada.

A les dues bandes de la prolongació de Prat de la Riba es localitzen edificis escalonats que parteixen de les 7 plantes del carrer Alfarràs fins a les 21 plantes que tanquen la façana nord de Prat de la Riba, tant o més visible des de la ciutat consolidada com dels nous eixamples dels Barris Nord.

D'aquesta manera, a més d'incrementar el sòl d'aprofitament privat, es milloren les condicions d'assolellament de la façana residencial existent, per l'ampliació de l'amplada del carrer Alfarràs.

En l'unitat de zona més gran, situada entre Roger de Llúria i el nou saló urbà, es proposa un edifici constituït per diferents volums independents recolzats sobre un basament que ocupa en la seva totalitat l'espai disponible.



Aquest basament és idoni per situar els usos comercials més intensos i que defineix de manera immediata l'espai públic, tot arribant a incorporar-lo també en la pròpia edificació per assolir la funció de viari connector entre les cotes diferents del carrer Roger de Llúria i del cobriment de vies.

Els volums edificats hauran d'ajustar la seva alçada a les diferents situacions, amb una alçada dominant màxima de 7 plantes, en façana continua respecte al carrer Llúria, i amb una alçada màxima de 12 plantes respecte al saló urbà, quant l'edifici es formalitza en volums discontinus.

Es regulen aquesta unitat de zona mitjançant un mecanisme que defineixi l'ocupació màxima per planta i front edificat, tot permetent, alhora, un considerable factor de flexibilitat al projecte arquitectònic concret que finalment s'hagi d'executar, donada la complexitat dels usos a encabir en un espai físic tant delimitat.

A l'altra banda del saló, l'edificació es descomposa en elements que responen, alhora, a la construcció de la façana de l'espai públic del cobriment, a la necessitat d'incorporar i integrar les edificacions catalogades dels Docs i de La Meta, així com integrar els passos públics entre el saló urbà i la plaça d'en Ramon Berenguer IV.

L'ordenació plantejada permet accedir còmodament a la part superior del saló urbà, des de la plaça de davant de l'estació, tot garantint la conservació general de l'edifici dels Docs i de l'edifici de La Meta. Amb aquesta proposta, l'edificació assoleix una complexitat destacable, que exigeix un acurat projecte arquitectònic.

La proposta es concreta per la conformació d'una volumetria de l'edificació mixta. L'edificació continua la façana existent, amb tipologia en illa tancada, i progressivament, transforma l'edifici en una successió de tres unitats lineals que assenyalen una directriu que, visualment, relaciona l'espai de davant de l'estació amb la gran plaça de damunt de les vies. La façana del cobriment es completa amb un edifici de volumetria aïllada, de 30x30 metres i 4 plantes que "vola" per damunt de la coberta dels Docs, suportat per una base central que ocupa un dels mòduls de l'actual edifici.

En l'extrem nord del sector, en la cantonada entre el carrer Roger de Llúria i l'avinguda del Segre, s'ordena una petita unitat de zona que té com a paper fonamental la definició urbana del mur de contenció que suportà la platja de vies en continuïtat amb el pont ferroviari.



Aquest edifici es torna a resoldre com un edifici esglaonat i amb grans volades, que decreix des d'una alçada similar a la dels edificis consolidats a l'altra banda de Roger de Llúria, fins a una alçada de 5 plantes.

Es considera que la poca crugia de l'edifici i l'obligació de tractar la seva façana sud mitjançant una placa fotovoltaica, que permeti alhora dotar de sentit a un mur necessàriament cec en front a les vies, quedarà compensada per la seva localització excepcional amb vistes sobre l'àrea de La Llotja i el riu.

3.5.5 La distribució espacial dels usos

L'opció general del Pla és la distribució dels diversos usos en tot el sector, de manera continua en totes les unitats de zona, si bé aquesta opció es matitza en funció de la necessitat d'ubicació de certs formats comercials, el del centre comercial admès amb les limitacions del Pla Territorial sectorial, o de les característiques tipològiques de certs edificis que són més adequades per acollir usos d'oficines o petit comerç.

El Pla preveu distingir de manera diferenciada l'edificabilitat corresponent, en cada subzona, als usos terciaris i comercials i als usos residencials.

Igualment, estableix la intensitat dels usos expressada com la densitat d'habitatges en cada subzona i la corresponent als diferents règims de protecció de l'habitatge.

3.5.6 La localització de la nova estació d'autobusos

El Pla especial vigent indicava la possibilitat d'ubicar l'estació d'autobusos en les plantes soterrànies de l'edifici situat a la cantonada del carrer Roger de Llúria amb el carrer de Comtes d'Urgell. Es considera que aquesta ubicació comporta la dificultat dels accessos afegida a la pròpia complexitat dels usos previstos en l'edifici, que ja ha d'assolir una mescla d'usos i tipologies edificatòries extraordinària, entre elles la construcció d'un aparcament soterrat i que obligaria a una coordinació entre una diversitat d'operadors públics i privats, que podria acabar afectant a la viabilitat econòmica i material del conjunt.



El Pla de millora urbana proposa la seva ubicació immediata a la estació del ferrocarril, just a la vora de l'estació d'alta velocitat, en la unitat de zona situada en la cantonada del carrer Príncep de Viana amb l'avinguda del Segre, tot potenciant la funció de centre canalitzador dels fluxos des del llarg recorregut cap al territori metropolità i l'àmbit regional, tot reduint la distància de les connexions peatonals, que podrien arribar a ser cobertes i integrades en el edifici de Viàlia.

El desnivell que aquest solar salva entre el dos carrers permet, a més, situar les andanes de l'estació d'autobusos en una planta inferior als accessos peatonals des de Príncep de Viana i, així, eliminar els encreuaments indesitjables entre les circulacions de vianants i dels autobusos.

En base els estudis realitzats fins a la data per part de l'organisme competent en matèria del transport, és considera viable i idònia la localització de l'estació en aquesta ubicació, sempre que s'incorpori a la mateixa l'espai sota rasant del carrer de Príncep de Viana.

Una de les alternatives possibles que incrementaria la capacitat de la nova estació, seria la construcció d'una estació de tres plantes, amb un planta soterrani per sota de la rasant de l'avinguda del Segre per allotjar autobusos en espera i sense accés al públic, una planta semi-soterrani en la rasant de l'avinguda del Segre a on es situarien les andanes d'accés al públic i, finalment, el vestíbul de viatgers a nivell de Príncep de Viana.

En les plantes superiors es preveu la localització d'una edificació de caràcter privatiu, destinada a usos terciaris, especialment idònia per a una instal·lació hotelera, amb els accessos compartits amb l'equipament de l'estació d'autobusos, des del vestíbul situat a cota de Príncep de Viana.

3.5.7 Nou accés a l'estació de ferrocarril

En els plànols d'ordenació s'assenyala la ubicació i la reserva dels terrenys, qualificats de sistema ferroviari, clau F, que són susceptibles d'encabir un nou edifici ferroviari d'accés a l'estació des del carrer de Roger de Llúria i connectar, així, el barri de Pardinyes i tota la part nord de la ciutat, directament, a l'actual estació del ferrocarril a la plaça de Ramon Berenguer IV.



En qualsevol cas, les connexions públiques entre ambdues parts de la ciutat, bé sigui mitjançant la utilització del pas soterrat ja executat o bé, construint un altre pas annex o proper a l'actual, s'han de projectar de manera que garanteixin el control dels accessos i la seguretat de l'estació.

3.5.8 Propostes per a la integració del patrimoni protegit

El Pla de millora urbana dona compliment a la regulació establerta en la modificació puntual que es tramita simultàniament, en el qual es proposa com a estratègia de conservació, l'integració dels elements protegits en la nova ordenació i en les noves edificacions.

En el plànol d'ordenació 05, Proteccions urbanístiques, s'identifiquen els elements que formen part del Catàleg.

Per a l'edifici de l'actual Estació del ferrocarril, el Pla proposa el seu manteniment i conservació, sense possibilitar cap tipus de transformació que alteri l'element catalogat.

Per a l'edifici de La Meta, s'estableix com a element a conservar el conjunt de l'edifici modernista de principis de segle, d'acord amb la fitxa del Catàleg, tot possibilitant la seva recuperació per a usos privats i permeten la seva ampliació funcional connectant-lo amb el nous edificis juxtaposats o propers.

Es considera que el conjunt de l'edificació, profundament alterada en el seu interior per les diverses transformacions industrials que ha patit, pot ser compatible amb operacions de rehabilitació o de nova construcció, per a destinar-lo a nous usos residencials o terciaris, sempre conservant la façana modernista i procurant el manteniment dels elements estructurals i la recuperació de la resta dels elements.

Es proposa, alhora, una reordenació de l'espai situat entre la façana i el carrer de Príncep de Viana, de manera que acabi convertint-se en un espai públic ordenat com un pati d'accés, però amb la incorporació en aquest espai de nous cossos edificats que permetin garantir la continuïtat de la façana de Príncep de Viana i el tractament de les mitgeres d'edificacions confrontants que avui dominen aquest espai.



Per a l'edifici dels Docs, s'ha optat, de entre les possibles ordenacions, la que garanteix una més gran conservació de l'edifici, en detriment d'una major d'accessibilitat entre els espais públics, tot buscant un punt d'equilibri que permeti garantir la comunicació entre els espais de manera adequada com un objectiu fonamental del Pla.

En tot cas, en l'edifici dels Docs es permet la ocupació puntual de dos dels seus mòduls construïts per permetre la localització dels elements portants i estructurals dels edificis situats per sobre de la rasant del nou cobriment.

També es preveu la possibilitat d'actuar en els 4 mòduls que formen la primera crugia de l'edifici, la més propera a l'estació del ferrocarril, amb l'objectiu de facilitar la construcció dels nous accessos a la plataforma del cobriment en aquest punt, si així és concreta en el projecte d'urbanització corresponen, amb la idea d'obrir l'edifici i formalitzar una gran porxada pública, on arranquen els accessos a la plaça i on es pot efectuar l'accés principal a l'equipament.

El Pla de millora urbana preveu per al Docs la qualificació de sistema d'equipament públic, com a garantia de la seva utilització adequada i conservació dels elements singulars de l'edifici.

Aquesta edificació pot ser adequada per desenvolupar-se com un equipament-carrer obert al públic, relacionant la plaça de l'estació i l'espai de verd urbà interior de l'illa, constituint una façana interior de les andanes de l'estació, on encabir multiplicitat d'usos dispersos aprofitant la seva estructura modular. L'edificació, per les seves característiques arquitectòniques, també resulta compatible amb un gran espai públic diàfan destinat a un equipament públic unitari de gran format.

3.5.9 Descripció de les xarxes de serveis

Les característiques quant a traçat i naturalesa de les xarxes d'aigua, clavegueram, energia elèctrica, enllumenat públic i telèfon s'estableixen de manera precisa en el projecte d'urbanització redactat per al Pla Especial vigent.

De tota manera s'incorporen en el Pla de millora urbana els esquemes corresponents als diferents serveis, així com un annex de memòria dels serveis que reproduïx la descripció general que fa el projecte d'urbanització i justifica els nous serveis implantats.



Es preveu la redacció d'un projecte d'urbanització modificat a on s'establirà les condicions definitives adaptades a la nova ordenació.

3.5.10 Obres externes a l'àmbit

El Pla de millora manté les determinacions del Pla especial vigent pel que fa a la vinculació del desenvolupament del sector a l'execució de les obres externes corresponents al cobriment i urbanització del tram comprés entre Corts Catalanes i Alfred Perenya – Alcalde Recasens i, també, a la construcció del Pont del Segre, prolongació de Príncep de Viana.

La proposta es detalla i concreta en l'Avaluació econòmica de l'actuació.

3.6 Adequació de l'ordenació al planejament urbanístic general

La proposta del Pla de millora urbana dóna compliment a les determinacions del Pla general per al sector.

JUSTIFICACIÓ COMPLIMENT PLA GENERAL

			PGOU			PMU	
SUPERFÍCIE			135.928,55			136.643,98	m2
ÍNDEX EDIFICAB. BRUTA	1,10	m2/m2	149.521,41	1,10	m2/m2	150.643,00	m2st
DENSITAT HABITATGES	50	hab/Ha	679,64	50	hab/Ha	681,00	hab
ESPAIS LLIURES	30%		40.778,57	35%		47.198,00	m2
EQUIPAMENTS	5%		6.116,78	8%		10.540,00	m2
PLACES APARCAMENT	100	m2st	1.495,21	50	m2st	3.000,00	p
SOSTRE HPP	40%		23.154,00	41%		23.766,00	m2st

3.7 Observança de l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible

El model d'ocupació del sòl proposat per aquest Pla de millora urbana recull les determinacions del Pla general de Lleida que defineix per al conjunt del municipi un model d'ocupació del sòl que evita la dispersió en el territori, així com les conclusions de l'informe ambiental i de l'estudi de mobilitat adjunts.

D'acord amb les conclusions de l'Informe ambiental, el Pla de millora urbana no actua sobre cap terreny ambientalment sensible, sinó tot el contrari, millora les condicions d'un àrea molt degradada, completament modificada per l'activitat ferroviària i la urbanització, tant pel que respecta a les condicions reals actuals com les que comportaria el planejament urbanístic vigent.



En conseqüència, es conclou que la proposta d'ordenació del Pla de millora urbana de l'Estació és coherent amb el model de sostenibilitat definit per la legislació urbanística de Catalunya.

3.8 Adequació de l'ordenació a les directrius de planejament que estableixen l'article 9 de la Llei d'urbanisme i els articles 5 a 7 del Reglament

El Pla de millora urbana, a través del conjunt de les seves determinacions, procura uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.

En la documentació ambiental elaborada per l'organisme corresponent i en els plànols d'informació es pot observar com el sector no es troba afectat per àrees inundables i no es troba dins d'una zona de risc.

Tal com es grafia en el plànol d'ordenació 05, Proteccions urbanístiques, cal assenyalar, però, l'existència del pas de la canalització soterrada del riu Noguera, que cal considerar als efectes de la seva substitució, desviament o reforçament en el desenvolupament de l'edificació de l'àmbit.

En l'àmbit no existeixen valors paisatgístics d'interès especial, ni sols d'alt valor agrícola, de manera que aquests no resulten afectats. La proposta és respectuosa en relació al patrimoni cultural integrant els edificis de caràcter històric i artístic existents i possibilita, a través de les determinacions del Pla de millora urbana, la seva recuperació i millora.

L'àmbit d'actuació es situa en una topografia adequada, doncs presenta uns pendents inferiors al 20%.

Per les raons exposades a l'informe ambiental i les seves conclusions, cal considerar la innecessarietat de l'informe de sostenibilitat ambiental segons l'article 91.2 del decret 305/2006.

La consecució dels espais lliures i dels equipaments previstos al Pla de millora urbana és un dels seus objectius prioritaris, i per això, són elements que ocupen una posició determinant de l'ordenació urbanística de l'àmbit. Per aquesta raó la seva ubicació respon a criteris de màxima funcionalitat col·lectiva.



3.9 Adequació de la ordenació a la legislació sectorial ferroviària

Els anteriors apartats justifiquen adequadament i suficient la necessitat de disposar l'edificació mitjançant volumetries flexibles i determinades.

També s'ha explicitat abastament que la construcció de la nova llosa de cobriment de les vies del ferrocarril, fins a l'actual marquesina de l'estació, genera un espai públic de tal entitat que generarà una nova funcionalitat urbana.

Aquest espai ha de garantir una adequada utilització del mateix, tant pel requeriment de funcions públiques de connexió, trobada, relació i comunicació fent-les compatibles amb funcions, també d'interès general, com poden ser les de seguretat, il·luminació i ventilació de l'espai cobert de les vies.

Aquesta complexitat de funcionament requereix una adequada formalització de l'edificació que està condicionada per alguns elements patrimonials que cal protegir: la pròpia estació, el Docs i La Meta; i també, per la poca disponibilitat d'espai entre la llosa del cobriment de les vies i l'edificació existent, els carrers Roger de Llúria i de Príncep de Viana.

Aquests fets obliguen i justifiquen la disposició de l'edificació formant una façana recolzada, però, sense relació estructural, sobre el nou espai públic del cobriment, de tal manera, que aquest espai tingui una façana urbana i doni accés directe al que constitueixen les plantes que es troben al mateix nivell que la plaça.

La distància de les línies d'edificació i la franja del domini públic ferroviari, s'expressa en el plànol d'ordenació 05, Proteccions urbanístiques, diferenciant també, la distància de l'edificació situada sota la rasant de les vies, que té el caràcter de sòcol de la plataforma ferroviària.

Es tramita, simultàniament a aquest Pla, davant dels organismes competents, sengles expedients per l'establiment del domini públic ferroviari, davant la Direcció General de Ferrocarrils del Ministerio de Fomento, i per la reducció de la línia límit d'edificació, davant d'ADIF.

La distància límit de l'edificació, segons el concepte definit pel Reglament del sector ferroviari, resulta dels volums de l'edificació ordenats pel Pla i la relació amb la plataforma de vies, coberta o descoberta.



La proposta s'ajusta al que estableix el punt tres de la disposició final primera del RD 354/2006, en el sentit que en les línies fèrries cobertes amb lloses no és aplicable la regulació de la línia límit d'edificació establerta amb caràcter general, la qual serà establerta de manera concreta pel Ministerio de Fomento.

En aquest sentit s'ha de considerar el document del Pla de millora urbana com l'estudi de determinació de la distància límit de l'edificació que justifica la tramitació de l'expedient administratiu corresponent, d'acord amb les línies límit de l'edificació que el Pla determina.

En el plànol d'ordenació 05, Proteccions urbanístiques, s'assenyala també l'àmbit del domini públic ferroviari, d'acord amb el projecte i les obres de cobriment que s'estan desenvolupant i les necessitats futures de desplegament de la infraestructura ferroviària, que possibilita la desafectació de part dels terrenys avui adscrits al sistema ferroviari.

En compliment de l'article 13 de la Ley del sector ferroviario, s'ha de considerar el caràcter lineal de la infraestructura del cobriment, que forma un fals túnel sobre les vies. Per aquesta raó, és d'aplicació el criteri de regulació de la línia de domini públic corresponent als túnels i no la regulació general, què es refereix a situacions on la línia del ferrocarril discorre, majoritàriament, a l'exterior.

En l'àmbit urbà objecte d'estudi no existeix pròpiament l'explanació on s'assenta la línia del ferrocarril i, per aquesta raó, no existeix l'aresta de l'explanació, que és la referència de la distància de les proteccions. En qualsevol cas, la distància entre les instal·lacions i serveis ferroviaris, que recorren paral·lels a les vies, i la línia de domini públic assenyalada en els plànols és superior a 2 metres i, en últim terme, d'acord amb el projecte constructiu que s'està redactant del cobriment, la línia de domini públic prevista garanteix el funcionament, conservació i manteniment de les infraestructures ferroviàries, que és la finalitat prevista en la legislació sectorial.

En el mateix plànol s'assenyala també la franja d'afectació del ferrocarril, a partir de la línia de domini públic, d'acord amb l'establert a la legislació sectorial vigent.



3.10 Adequació de l'ordenació a les necessitats de les persones

La ordenació proposada pel Pla de millora resol de manera adequada l'accessibilitat des de l'espai públic i, especialment, facilita el desplaçament dels vianants amb mobilitat reduïda i permet, mitjançant la concreció en els projectes d'urbanització, la disposició de recorreguts i itineraris amb dimensions i pendents molt accessibles i de gran abast.

Es pot afirmar, doncs, l'adequació de l'ordenació a les necessitats de les persones que realitzen les tasques de cura i gestió domèstica, en especial pel que fa als paràmetres d'accessibilitat, mobilitat, seguretat i ús del teixit urbà, al tractar-se d'un model urbà que configura un teixit urbà en continuïtat amb altres àrees de la ciutat, amb comunicació mitjançant transport públic i amb diversitat d'usos i mixtura social.

3.11 Compliment de les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible

El planejament urbanístic general vigent no conté determinacions sobre mobilitat sostenible.

Per aquesta raó s'incorpora l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, que forma part del present Pla de millora urbana, que conclou amb l'adequació general que suposa la reordenació d'aquest àmbit urbà, millorant de manera adequada la mobilitat per tots els mitjans.

Les determinacions del Pla de millora són coherents amb les conclusions de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Els aspectes més importants que cal destacar de les conclusions són les següents:

A/ Vehicle privat

Els 8.083 vehicles/dia que generarà el nou desenvolupament urbanístic podran ser absorbits pel viari existent, ja que es planteja augmentar la capacitat del viari de l'entorn amb el nou pont al carrer Prat de la Riba que permetrà derivar molts dels desplaçaments que es fan actualment pel carrer Comptes d'Urgell, i el pont sobre el riu Segre, que permetrà descarregar la rambla de Ferran.

Aquesta nova configuració de la xarxa viària i les actuacions de control semafòric proposades, permeten absorbir la nova demanda sense que hi hagi un elevat nivell de saturació; d'acord amb la simulació realitzada. En qualsevol cas, per a l'escenari sostenible, els nivells de congestió serien millor que a la situació actual.



B/ Transport Públic

El nou sector queda cobert (radi inferior als 500 metres) tant pel servei de transport urbà (14 de les 15 línies urbanes) com per l'estació de tren. Aquesta oferta permetrà captar els 3.734 desplaçaments en transport públic que generarà el nou desenvolupament urbanístic.

No serà necessari fer una proposta de finançament ja que no s'ha de crear ni allargar cap itinerari nou d'autobús, ni s'ha de fer cap altra estació de tren. Cal recordar que l'operació contempla la localització de la nova estació d'autobusos a l'àmbit.

C/ Vianants i bicicletes

El cobriment de les vies del tren permetrà millorar àmpliament la actualment baixa oferta de connexió de les dues bandes de l'estació, augmentant l'accessibilitat i afavorint els desplaçaments no motoritzats. Així mateix, es proposa una nova xarxa per a vianants i bicicletes, adequant els carrers al voltant de l'estació aprofitant la seva reurbanització i la construcció dels nous ponts sobre la xarxa ferroviària i el riu Segre.

D/ Aparcament

Es planteja una oferta d'aparcament en funció del ràtio establert pel Decret de regulació dels estudis de mobilitat generada pel que es refereix a bicicletes (tots els usos) i motocicletes i turismes (ús residencial). A més, en funció de la previsió d'ocupació de l'aparcament pel que respecta a l'ús comercial es preveuen 1.100 places addicionals per a vehicles.

En total s'hauria de crear una oferta de prop de 2.500 places d'estacionament per a bicicletes – 240 de les quals a l'estació d'autobusos –, 600 per a motocicletes i quasi 3.000 places per a turismes. Aquestes reserves s'han de fer fora de la via pública, a través de la normativa desenvolupada pel planejament urbanístic.

E/ Càrrega i descàrrega de mercaderies

Es realitzarà una reserva de 20 places de càrrega i descàrrega en calçada d'acord amb les reserves previstes al decret, i en el cas del centre comercial s'implantaràn 6 molls de càrrega i descàrrega de mercaderies o espais interns de 3x8 m² a la instal·lació.

El Pla de millora urbana determina, per aplicació de la normativa urbanística la creació d'un nombre de places d'aparcament fora de la via pública, que dona compliment a les previsions de l'estudi, tal com es justifica en el quadre següent.



A més de les establertes en els àmbits d'aprofitament privatiu, els aparcaments es complementaran amb les reserves que efectuïn els projectes dels equipaments i, també, en la via pública, en superfície i en el subsòl, i en el subsòl d'espais lliures qualificats de verd urbà.

En el plànol O-01, Qualificació urbanística - nivell de sòl, s'assenyalen les superfícies sota la via pública que, d'acord amb l'establert a l'article 34.2 del Reglament de la Llei d'urbanisme, poden ser susceptible d'aprofitament de titularitat privada, per a destinar-les exclusivament a l'aparcament de vehicles, amb l'objecte de garantir les demandes previstes en l'estudi de mobilitat tot considerant la dificultat o impossibilitat d'implantació en el subsòl de diversos àmbits qualificats d'aprofitament privat o del sistema d'equipaments públics.

Mitjançant el projecte d'urbanització corresponent, es completaran especialment, les dotacions d'aparcament de bicicletes en els àmbits on es produeix intermodalitat del transport.



ESTANDARDS DE LES NORMES REGULADORES

	BICICLETES	TURISMES	MOTOCICLETES
HABITATGE	50	57	170
TERCIARI	100	55	300
COMERCIAL	100	55	300

APARCAMENT PER SUBZONES

QUALIFICACI Ó	SOSTRE TERCIARI I COMERCIAL	SOSTRE CENTRE COMERCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL	TOTAL APARCAMENT BIBICLETES	TOTAL APARCAMENT TURISMES	TOTAL APARCAMENT MOTOCICLETES
8T1	2.240,00		12.750,00	277	266	82
8T2	2.296,00		7.140,00	166	168	50
8T3	15.850,00	24.000,00	16.150,00	722	1.010	228
8T4	1.956,00		2.380,00	67	78	21
8T5	16.360,00		14.365,00	451	551	139
8T6	4.062,00			41	74	14
8T7	1.851,00		5.100,00	121	124	36
8T8	12.143,00			121	221	40
F-VIALIA	12.000,00				500	
Estació				100	300	40
TOTAL	68.758,00	24.000,00	57.885,00	2.185	3.008	690

APARCAMENT PER POLÍGONS D'ACTUACIÓ

PAU	SOSTRE TERCIARI I COMERCIAL	SOSTRE CENTRE COMERCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL	TOTAL APARCAMENT BIBICLETES	TOTAL APARCAMENT TURISMES	TOTAL APARCAMENT MOTOCICLETES
UA1	34.485,00	24.000,00	38.420,00	1.353	1.741	421
UA2	12.000,00				500	
UA3	20.422,00		14.365,00	592	925	193
UA4	1.851,00		5.100,00	121	124	36
TOTAL	68.758,00	24.000,00	57.885,00	2.185	3.008	690



3.12 Sobre la divisió poligonal

El Pla de millora urbana manté la divisió poligonal establerta pel Pla especial vigent.

El Pla de millora urbana ajusta el perímetre de cada polígon d'actuació als elements preexistents de referència i amb els límits de les propietats, d'acord amb el plànol topogràfic a escala 1/500, base de la proposta.

La proposta incorpora, també, les adaptacions dels límits entre els polígons d'actuació urbanística UA1 i UA2 que s'han realitzat amb ocasió de la tramitació del projecte de reparcel·lació d'aquest últim polígon, en coherència amb l'estructura de la propietat.

La proposta no varia el sistema d'actuació previst per a la UA2, doncs ja està desenvolupada la seva gestió en base el Pla especial vigent.

Igualment, el Pla de millora urbana manté el sistema de reparcel·lació en la seva modalitat de compensació bàsica per als polígons UA3 i UA4, si bé estableixen terminis temporals per al desenvolupament d'aquests polígons d'actuació.

En relació al desenvolupament del polígon d'actuació de la UA1, tal com s'estableix en l'addenda del Conveni de col·laboració subscrit entre el Ministeri de Foment, RENFE i ADIF, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament, se substitueix el sistema de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica pel d'expropiació.

El sistema d'expropiació també es determina expressament com a mecanisme per a l'obtenció, si fos necessari, dels sistemes dels dos àmbits externs vinculats al sector.

El Pla de millora urbana determina que, als efectes establerts a la legislació urbanística, l'administració actuant en tots els polígons d'actuació urbanística serà l'Empresa Municipal d'Urbanisme de l'Ajuntament de Lleida.



4. QUADRES DE DADES QUANTITATIVES DEL SECTOR

Les pàgines següents expressen les detalladament les dades generals resultants de la ordenació del sector, agrupades per cada subzona i per polígons d'actuació:

1. SUPERFÍCIE DE LES QUALIFICACIONS URBANÍSTIQUES (1)
2. SUPERFÍCIE DE LES SUBZONES (2)
3. SUPERFÍCIE DE SISTEMES
4. EDIFICABILITAT
5. SOSTRE RESIDENCIAL
6. DENSITATS D'HABITATGES

(1) S'inclouen de manera diferenciada, exclusivament als efectes de justificació de la viabilitat de l'actuació, les superfícies de sistemes que, d'acord amb el que estableix l'article 135 del RLU, no són susceptibles de repartiment de beneficis i càrregues perquè es corresponen amb el sistema ferroviari que conserva dita qualificació i que no és objecte de transformació amb la creació d'una nova superfície destinada a espais lliures.

(2) L'IEN de la subzona 8T8 s'ha calculat sobre la superfície del perímetre regulador de la subzona, donat que els sostre edificable se situa sobre el sistema d'equipament destinat a l'estació d'autobusos.

SUPERFÍCIE DE SISTEMES				
UA1	SÒL	%	VOL	%
V	13.840,95	12%	1.929,00	6%
VJ	2.072,84	2%	29.698,00	87%
VU	3.718,00	3%		
E	5.568,92	5%		
F*	60.898,00	54%		
REPARTIMENT*	56.827,71			
TOTAL	86.098,71	76%	31.627,00	93%

SUPERFÍCIE DE SISTEMES				
UA2	SÒL	%	VOL	%
V	4.905,05	4%		
VJ				
VU	4.669,00	4%		
E				
F*	2.933,00	3%		
REPARTIMENT*	9.574,05			
TOTAL	12.507,05	11%		

SUPERFÍCIE DE SISTEMES				
UA3	SÒL	%	VOL	%
V	514,91	0%	1.850,00	5%
VJ			634,00	2%
VU	4.103,77	4%		
E	4.947,55	4%		
F	634,00	1%		
REPARTIMENT*	10.200,23			
TOTAL	10.200,23	9%	2.484,00	7%

SUPERFÍCIE DE SISTEMES				
UA4	SÒL	%	VOL	%
V	2.063,33	2%		
VJ				
VU	2.302,16	2%		
E				
F				
REPARTIMENT*	4.365,49			
TOTAL	4.365,49	4%		

SUPERFÍCIES QUALIFICACIONS URBANÍSTIQUES. ZONES				
NUMERO D'ORDRE	QUALIFICACIÓ	PAU	SÒL	VOL
1	8T1	UA1	1.120,29	
2	8T2	UA1	1.148,48	
3	8T3	UA1	9.753,42	
4	8T4	UA1	770,25	
5	8T8	UA1		2.136,28
6	F-VIALIA	UA2	3.885,34	
7	8T5	UA3	4.795,87	
8	8T6	UA3	103,90	
9	8T7	UA4	1.894,95	
REPARTIMENT*			23.472,50	
SUPERFÍCIE TOTAL			23.472,50	2.136,28

SUPERFÍCIE DE SISTEMES				
PMU	SÒL	%	VOL	%
V	21.324,24	19%	3.779,00	11%
VJ	2.072,84	2%	30.332,00	89%
VU	14.792,93	13%		
E	10.516,47	9%		
F	64.465,00	57%		
REPARTIMENT*	80.967,48			
TOTAL	113.171,48	100%	34.111,00	100%

SUPERFÍCIE DEL SECTOR				
ZONES	SÒL	%	VOL	%
SISTEMES	23.472,50	17%	2.136,28	6%
REPARTIMENT*	113.171,48	83%	34.111,00	94%
TOTAL	104.439,98	76%		
	136.643,98	100%	36.247,28	100%

REPARTIMENT* = Superfície susceptible de repartiment d'acord amb l'article 135 RLU

EDIFICABILITAT PER SUBZONES

QUALIFICACIÓ	PAU	SUPERFÍCIE SÒL	SOSTRE TOTAL	IBEN	SOSTRE TERCERARI I COMERCIAL	IBEN TIC	% TERCIA RII COMERCIAL	SOSTRE CENTRE COMERCIAL	IBEN CC	% CENTRE COMERCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL	IBEN RES	% RESIDENCIAL
8T1	UA1	1.120,29	14.990,00	13,38	2.240,00	2,00	15%				12.750,00	11,38	85%
8T2	UA1	1.148,48	9.436,00	8,22	2.296,00	2,00	24%				7.140,00	6,22	76%
8T3	UA1	9.753,42	56.000,00	5,74	15.850,00	1,63	28%	24.000,00	2,46	43%	16.150,00	1,66	29%
8T4	UA1	770,25	4.336,00	5,63	1.956,00	2,54	45%				2.380,00	3,09	55%
8T5	UA3	4.795,87	30.725,00	6,41	16.360,00	3,41	53%				14.365,00	3,00	47%
8T6	UA3	103,90	4.062,00	39,10	4.062,00	39,10	100%						
8T7	UA4	1.894,95	6.951,00	3,67	1.851,00	0,98	27%				5.100,00	2,69	73%
8T8	UA1	2.136,28	12.143,00	5,68	12.143,00	5,68	100%						
F-VIALIA	UA2	3.885,34	12.000,00	3,09	12.000,00	3,09	100%						
TOTAL		23.472,50	150.643,00	6,42	68.758,00	2,93	46%	24.000,00	1,02	16%	57.885,00	2,47	38%

EDIFICABILITAT PER POLÍGONS D'ACTUACIÓ

PAU	SUPERFÍCIE TOTAL SÒL	SUPERFÍCIE SUSCEPTIBLE REPARTIMENT (135 RLU)	SOSTRE TOTAL	IBEN	SOSTRE TERCERARI I COMERCIAL	IBEN TIC	% TERCIA RII COMERCIAL	SOSTRE CENTRE COMERCIAL	IBEN CC	% CENTRE COMERCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL	IBEN RES	% RESIDENCIAL
UA1	98.891,15	69.620,15	96.905,00	0,98	34.485,00	0,35	36%	24.000,00	0,24	25%	38.420,00	0,39	40%
UA2	16.392,39	13.459,39	12.000,00	0,73	12.000,00	0,73	100%						
UA3	15.100,00	15.100,00	34.787,00	2,30	20.422,00	1,35	59%				14.365,00	0,95	41%
UA4	6.260,44	6.260,44	6.951,00	1,11	1.851,00	0,30	27%				5.100,00	0,81	73%
TOTAL	136.643,98	104.439,98	150.643,00	1,10	68.758,00	0,50	46%	24.000,00	0,18	16%	57.885,00	0,42	38%

SOSTRE RESIDENCIAL PER SUBZONES

QUALIFICACIÓ	PAU	SUPERFÍCIE SÒL	IEB	SOSTRE TOTAL	SOSTRE RESIDENCIAL	% RESIDENCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL LLIURE	SOSTRE RESIDENCIAL HPP	SOSTRE RESIDENCIAL HPP RG	SOSTRE RESIDENCIAL HPP RC	SOSTRE RESIDENCIAL L HPP RCC
8T1	UA1	1.120,29	13,38	14.990,00	12.750,00	85%	12.750,00				
8T2	UA1	1.148,48	8,22	9.436,00	7.140,00	76%		7.140,00	3.570,00	1.785,00	1.785,00
8T3	UA1	9.753,42	5,74	56.000,00	16.150,00	29%	9.690,00	6.460,00	3.230,00	1.615,00	1.615,00
8T4	UA1	770,25	5,63	4.336,00	2.380,00	55%		2.380,00	1.190,00	595,00	595,00
8T5	UA3	4.795,87	6,41	30.725,00	14.365,00	47%	8.619,00	5.746,00	2.873,00	1.436,50	1.436,50
8T6	UA3	103,90	39,10	4.062,00							
8T7	UA4	1.894,95	3,67	6.951,00	5.100,00	73%	3.060,00	2.040,00	1.020,00	510,00	510,00
8T8	UA1	2.136,28	5,68	12.143,00							
F-VIALIA	UA2	3.885,34	3,09	12.000,00							
TOTAL		23.472,50	6,42	150.643,00	57.885,00	38%	34.119,00	23.766,00	11.883,00	5.941,50	5.941,50
%					100%	0%	59%	41%	21%	10%	10%

SOSTRE RESIDENCIAL PER POLÍGONS D'ACTUACIÓ

PAU	SUPERFÍCIE TOTAL SÒL	SUPERFÍCIE SUSCEPTIBLE REPARTIMENT (135 RLU)	IEB	SOSTRE TOTAL	SOSTRE RESIDENCIAL	% RESIDENCIAL	SOSTRE RESIDENCIAL LLIURE	SOSTRE RESIDENCIAL HPP	SOSTRE RESIDENCIAL HPP RG	SOSTRE RESIDENCIAL HPP RC	SOSTRE RESIDENCIAL L HPP RCC
UA1	98.891,15	69.620,15	0,98	96.905,00	38.420,00	40%	22.440	15.980	7.990	3.995	3.995
UA2	16.392,39	13.459,39	0,73	12.000,00							
UA3	15.100,00	15.100,00	2,30	34.787,00	14.365,00	41%	8.619	5.746	2.873	1.437	1.437
UA4	6.260,44	6.260,44	1,11	6.951,00	5.100,00	73%	3.060	2.040	1.020	510	510
TOTAL	136.643,98	104.439,98	1,10	150.643,00	57.885,00	38%	34.119,00	23.766,00	11.883,00	5.941,50	5.941,50
%					100%	0%	59%	41%	21%	10%	10%

DENSITAT D'HABITATGES PER SUBZONES

QUALIFICAC IÓ	PAU	SUPERFICIE SÒL	TOTAL HABITATGES	HABITATGES RENDA LLIURE	TOTAL HABITATGES HPP	HABITATGES HPP RG	HABITATGES HPP RC	HABITATGES HPP RCC
8T1	UA1	1.120,29	150	150				
8T2	UA1	1.148,48	84		84	42	21	21
8T3	UA1	9.753,42	190	114	76	38	19	19
8T4	UA1	770,25	28		28	14	7	7
8T5	UA3	4.795,87	169	101	68	34	17	17
8T6	UA3	103,90						
8T7	UA4	1.894,95	60	36	24	12	6	6
8T8	UA1	2.136,28						
F-VIALIA	UA2	3.885,34						
TOTAL		23.472,50	681	401	280	140	70	70
%			100%	59%	41%	21%	10%	10%

DENSITAT D'HABITATGES PER POLÍGONS D'ACTUACIÓ

PAU	SUPERFICIE TOTAL SÒL	SUPERFICIE SUSCEPTIBLE REPARTIMENT (135 RLU)	TOTAL HABITATGES	HABITATGES RENDA LLIURE	TOTAL HABITATGES HPP	HABITATGES HPP RG	HABITATGES HPP RC	HABITATGES HPP RCC
UA1	98.891,15	69.620,15	452	264	188	94	47	47
UA2	16.392,39	13.459,39						
UA3	15.100,00	15.100,00	169	101	68	34	17	17
UA4	6.260,44	6.260,44	60	36	24	12	6	6
TOTAL	136.643,98	104.439,98	681	401	280	140	70	70
%			100%	59%	41%	21%	10%	10%