

1/2009

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida
Secretaria General
APROVAT per l'Ajuntament Plé

en sessió
de data

24 JUL. 2009

Provisional

Dono Fe
El Secretari



Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Lleida en
data **29 OCT. 2009** amb les
prescripcions que han estat
incorporades en l'esmentat acord

La secretària,

Titular: Aprovar definitivament el Pla especial urbanístic per a la instal·lació d'una planta de gestió i tractament de residus a la Partida Moradilla, polígon 16, parcel·la 38, promogut per J.Vilella Felip S.L. tramès per l'Ajuntament de Lleida, establint, d'ofici, les condicions següents:

S'afegeix un article a l'articulat normatiu del Pla especial amb el redactat següent :

Article 19. Condicions dels informes dels organismes sectorials.

S'hauran de complir les condicions dels informes del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural de 29.01.09, de la Secretaria per a la Mobilitat de 3.07.09 i del Departament de Medi Ambient i Habitatge de 3.03.09.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

ESTUDI D' AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER A UNA PLANTA DE GESTIÓ DE RESIDUS AL POL. 16 PARC. 38 (TM LLEIDA)

Promotor: J. Vilella Felip SL
Enginyeria: EINESA SL

Maig de 2009



Ajuntament de Lleida
Gerència d'Urbanisme i Territori

25 MAIG 2009

Planejament i Gestió

CONSULTORS



La Llena
SERVEIS I PROJECTES AMBIENTALS



1.- Presentació	4
1.1.- Introducció.....	4
1.2.- Marc legal.....	4
1.3.- Impactes ambientals i socials de la mobilitat.....	5
1.4.- Objectius.....	5
1.5.- Directrius de mobilitat sostenible.....	6
1.5.1.- Promoure i facilitar l'ús dels mitjans de transport menys contaminants i augmentar l'eficàcia dels mitjans de transports motoritzats.....	6
1.5.2.- Minimització dels impactes dels diferents mitjans de transport.....	6
2.- Marc territorial	7
2.1.- Localització.....	7
2.2.- Estructura del projecte.....	8
2.3. El Pla Territorial Parcial de Ponent i altres previsions properes.....	9
3.- Diagnosi de la mobilitat actual	11
3.1. Dinàmica de les vies actuals.....	11
3.2.- La xarxa d'itineraris de l'àmbit.....	11
3.4.- Oferta de transport públic.....	13
4.- Avaluació de la mobilitat generada	14
4.1.- Desenvolupament previst al Pla Especial.....	14
4.2.- Estimació de generació de viatges.....	15
4.3.- Impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa d'infraestructures.....	15
5. Criteris i directrius del Pla Especial en referència a la mobilitat	17
5.1.- Proposta de xarxes d'itineraris.....	17
5.2.- Proposta de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu.....	17
5.3.- Reserves per a aparcaments.....	18
5.4.- Adaptació de les xarxes a paràmetres de mobilitat reduïda.....	18
5.5.- Mesures de pacificació del trànsit i seguretat dels vianants.....	19
6. Resum de les principals mesures adoptades	20
ANNEXES	22
PLÀNOLS	28

1. Encaix Territorial
2. Principals infraestructures de mobilitat i transport
3. Xarxa bàsica de vehicles
4. Xarxa bàsica per a vianants i bicicletes
5. Proposta de xarxa bàsica per a vianants i bicicletes
6. Proposta de xarxa bàsica per a vehicles

Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord
La secretària,

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

data 29 OCT. 2009 amb les
prescripcions que han estat
incorporades en l'esmentat acord
La secretària,



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

1.- Presentació

1.1.- Introducció

Per encàrrec de J VILELLA FELIP, SL, amb NIF B-25501065, s'elabora aquest Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) d'una planta de gestió de residus al TM de Lleida. Aquesta instal·lació es planteja com una planta de gestió, valorització i transferència de residus, on es preveu la descontaminació de vehicles fora d'ús (VFU) i la valorització de diferents tipus de residus com ferralla, paper i cartró, plàstics, fusta i vidre.

L'EAMG ha d'avaluar les afeccions sobre la mobilitat que potencialment poden derivar-se de l'aprovació i execució d'aquest projecte i definir les directrius i mesures per assegurar que la nova mobilitat generada s'encabeixi dins paràmetres que facilitin la integració d'un model de mobilitat integradora i sostenible.

La redacció d'aquest EAMG respon fonamentalment a l'esperit de la LUC que preveu la necessitat que l'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible.

1.2.- Marc legal

D'acord amb els principis de sostenibilitat generalment acceptats i reconeguts en multitud de tractats, declaracions i legislacions internacionals, i concretament en l'art. 3 LUC, on es defineixen els principis generals de l'actuació urbanística, s'estableix que l'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible en tots els seus àmbits, inclosa la mobilitat.

Aquest EAMG és part de la documentació necessària per a completar la tramitació del Pla Especial, atenent al mandat de l'art. 59.3 c) del Text Refós de la Llei 1/2005, de 26 de juliol, d'urbanisme (en endavant, LUC) i a l'art. 71 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei (en endavant, RLUC).

L'EAMG s'ha realitzat d'acord amb l'observança de la *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat*, del *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* i d'acord al conjunt de normativa amb incidència sobre mobilitat. En aquest sentit, el RLUC ja estableix la necessitat de l'EAMG per al planejament i específicament diu:

"Art. 118. Determinacions i documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic.

4. (...) També s'ha d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que així ho estableixi la legislació vigent.

Així, posteriorment, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que desenvolupa la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, ja delimita més clarament aquells "casos" i diu:

"Art. 3. Àmbit d'aplicació del EAMG"

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.*
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.*
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.*



Atès que aquest Pla especial comporta un nou ús s'incorpora aquests estudis d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de

Generalitat de Catalunya Departament de Política Territorial i Obres Públiques Direcció General d'Urbanisme Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

1.3.- Impactes ambientals i socials de la mobilitat

Un component essencial en el model de territori és la mobilitat, és a dir, la xarxa de comunicacions que fan possible els desplaçaments amb transport privat o públic, ja que condicioneu en bona mesura l'ocupació del sòl. No en va, la mobilitat presenta costos o impactes ambientals i socials:

- a) impactes ambientals: emissió de gasos –alguns d'efecte hivernacle–, partícules, soroll i altres contaminants atmosfèrics,
- b) impactes socials: accidents de trànsit, que eleven la taxa de mortalitat, soroll i retencions de trànsit que provoquen estrès a les persones,
- c) impactes econòmics: les retencions i aglomeracions de trànsit provoquen pèrdues de temps dels treballadors i importants disminucions de la productivitat.

1.4.- Objectius

L'objectiu principal d'aquest EAMG és definir l'increment de desplaçaments derivats del desenvolupament del projecte d'una planta de gestió de residus i com s'estructuren aquests desplaçaments en els eixos viaris del municipi i entorn del sector. L'EAMG pretén incloure l'àmbit del projecte en l'estructura de mobilitat dels eixos d'entrada est a Lleida i del nucli dels Alams, establint les mesures adients per facilitar una mobilitat que promogui l'ús de mitjans de transport menys contaminants, possibiliti una disminució de la mobilitat obligada i faciliti el transport als col·lectius amb dificultats de mobilitat.

L'assoliment d'una mobilitat sostenible aplicada en l'àmbit del sector passa per: **1.- Potenciació del transport públic.** Els mitjans de transport públic permeten transportar un major nombre de viatgers per unitat de vehicle que no pas el transport privat i per tant presenten una major eficiència en el consum de combustible per usuari, de manera que es poden reduir el nombre de viatges i les emissions causants de la contaminació atmosfèrica. Però la seva utilització es veu condicionada a una raonable oferta de freqüència de pas i unes bones connexions entre els diferents modes de transport i els principals pols d'atracció. Així, cal garantir la connexió amb transport públic dels diferents pols urbans integrats en un mateix sistema econòmic, comercial i social i augmentar l'oferta de servei, especialment de freqüència. El foment del transport públic permetrà reduir el impacte ambiental de la mobilitat, garantir un servei amb un elevat benefici social i, en darrera instància, reduir també la superfície necessària per a infraestructures de transport.

En el cas de la planta de gestió de residus, l'àmbit és especialment reduït, però emplaçat al costat d'una xarxa important de comunicacions, en contacte amb sòl urbanitzable industrial (del TM dels Alams) i proper a activitats industrials ja existents a l'entorn de LL-11. En conjunt per tant, aquest emplaçament ha de permetre facilitar espais i connexions amb eixos de transport públic, que el fessin viable econòmicament en un futur.

2.- Establiment de pautes per a la millora de l'accessibilitat i la supressió de barres arquitectòniques. La definició de paràmetres i elements que estableixin mesures per a facilitar la mobilitat al gruix de la població, la pròpia activitat i en especial, als sectors amb mobilitat reduïda permet l'establiment de trames urbanes més assequibles pel conjunt dels ciutadans.

3.- Potenciació dels mitjans de transport mecànics. L'ús de la tracció mecànica (a peu, bicicleta, etc.) en relació a la tracció motoritzada permet la descongestió de les vies destinades a l'ús de vehicles privats, millorant la qualitat de vida.

En el cas concret del projecte d'una planta de gestió de residus, en què el projecte és una implantació singular aïllada de les trames urbanes, ja siguin residencials com industrials, no té sentit parlar dels mitjans de transport mecànics, en tant que el ús dels mitjans de transport mecànics suposaria trajectes amb elevades temporalitats, efecte altament dissuasori per als seus usuaris. En el cas que es desenvolupés un futur polígon industrial a la zona, es podria tenir en compte en la mobilitat interna del sector i la seva possible connexió, especialment per a les bicicletes, amb el nucli dels Alamús.

1.5.- Directrius de mobilitat sostenible

Per millorar l'eficiència i l'eficàcia de la mobilitat associada a la nova indústria, cal tenir en compte les directrius següents, que tanmateix cal partir de la base que estan concebudes per al conjunt del territori català i no específicament per a implantacions singulars, tot i que com a directrius donen orientacions interessants:

1.5.1.- Promoure i facilitar l'ús dels mitjans de transport menys contaminants i augmentar l'eficàcia dels mitjans de transports motoritzats

La utilització de mitjans de transport mecànics (a peu o bicicleta) i la maximització del transport públic comporta la reducció d'emissions atmosfèriques contaminants i sorolls alhora que es descongestiona la xarxa viària i millora la qualitat de vida dels habitants. La millora en l'eficiència del transport, sigui mitjançant el transport públic, compartició del vehicle privat i altres sistemes, facilita l'assoliment dels objectius de minimització de trànsit rodat i disminució d'emissions contaminants. En aquest sentit, caldrà:

- Establir reserves d'espai per a vianants i bicicletes, creant espais de preferència, garantint així els seus drets i seguretat i afavorint-ne la utilització.
- Millorar la xarxa de transport públic, millorant-ne la qualitat i les freqüències de pas.
- Protegir els carrils bus urbans i interurbans i evitar la invasió per part dels usuaris d'altres mitjans de transport.
- Fomentar el *carpooling* (cotxe compartit) com a alternativa a la tinença de vehicle privat.

1.5.2.- Minimització dels impactes dels diferents mitjans de transport

Caldrà compatibilitzar els diferents mitjans de transport de manera que no s'interfereixin mútuament i que es maximitzi el nivell de qualitat dels usuaris. En aquest sentit, caldrà:

- Definir una xarxa viària bàsica que pugui donar un servei fluid i de qualitat al vehicle privat sense envair l'espai de vianants i ciclistes.
- Limitar la circulació dels vehicles privats en zones més sensibles reservades per a vianants i ciclistes. Així es permetria garantir uns estàndards de qualitat de mobilitat per a vianants i ciclistes i, alhora, millorar la qualitat atmosfèrica i facilitar el desenvolupament econòmic, social i cultural.
- Definir la circulació de vehicles pesants de manera que no s'interfereixi amb la fluïdesa i la qualitat de la mobilitat dels diferents mitjans de transport.
- Establir una zona d'aparcament de vehicles privats per tal que no s'interfereixi en els diferents modes de transport, especialment vianants i bicicletes.

Aprobat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Lleida en
data 29 OCT. 2009 amb les
prescripcions que han estat
incorporades en l'esmentat acord
La secretària,



Foto 2: Imatge de l'emplaçament previst del projecte des de l'aresta NE



Foto 1: Imatge de l'emplaçament previst del projecte des de l'aresta NO

La Morellia	16	Parcel·la	38	Superfície (mq)	5,82	Agrari (fruiters de regadiu)
Paratge	Classificació del sòl					

Font: Cadastre.

Taula 1. Identificació cadastral de la finca (25900A01600038000LL)

La planta de gestió de residus es planteja en una finca molt propera de la carretera LL-11, del terme municipal de Lleida però en límit amb el dels Alarnús, amb referència cadastral 25900A01600038000LL de la partida de la Morellia. La parcel·la es troba situada a una distància d'uns 300 metres de la connexió entre la LL-11 i la carretera LV-2003 als Alarnús. La finca té una forma pràcticament quadrada, essent el camí de Vilanova de la Barca als Alarnús el límit est de la finca. Actualment té un ús agrícola, concretament una plantació de perers a goteig regada a partir d'una bassa de reg situada a l'extrem sud-oest de la mateixa finca.

2.- Marc territorial

2.1.- Localització

Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

Apròvat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en sessió de 29 de setembre de 2015.
 prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord.
 La secretaria,

Ajuntament de Lleida
 Secretaria General



L'alçada mitja de la zona és d'uns 180 m i la morfologia de la finca és molt planera, sense màxim ni mínim rellevants, a excepció de la bassa de reg, emplaçada en l'extrem sud-oest, situada en un talús superior. Les coordenades UTM dels límits són les següents:

Taula 2. Coordenades UTM de la parcel·la on s'instal·larà la planta.

	UTM X	UTM Y	UTM Z.
NE	310.142,59	4.610.641,03	178
NO	309.839,40	4.610.683,21	179
SE	310.143,29	4.610.439,17	181
SO	309.912,07	4.610.683,37	186

Font: pròpia.

Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data 29 OCT. 2009 amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretària,

2.2.- Estructura del projecte

L'establiment es preveu ordenat de forma que l'entrada de vehicles i camions estigui controlat a través d'un accés únic pel costat est de la finca on s'ubicarà l'edifici d'oficines i control de la bàscula. La circulació de vehicles per l'interior s'ordenarà a través d'una rotonda i un vial principal perimetral.

Per requeriments d'explotació de l'activitat, a banda de les oficines, es preveu la construcció d'una nau amb coberta però sense tancaments on s'hi instal·laran la cinta i les zones de classificació de residus. També es preveu una altra nau amb coberta i tancaments laterals per acollir, gestionar i emmagatzemar temporalment residus especials que es generin en operacions com la descontaminació de vehicles fora d'ús. D'altra banda, es preveu dues zones diferenciades on s'hi habilitarà unes superfícies pavimentades sense coberta on s'hi portaran a terme, per una banda tasques de separació i valorització de ferralla i per una altra banda una zona amb separadors de residus. Altrament, el pla especial preveu la possibilitat que en el futur s'hagi de construir una nau per a altres tractaments de manera que en planteja una reserva de sòl.

La superfície de terreny de la finca és 5,59 Ha de les quals la instal·lació ocuparà 3,47 Ha (34.680,35 m²) en una primera fase, tot i que es realitza una reserva de sòl de 916 m² per a ubicar un nou edifici per a altres tractaments. En aquestes 3,47 ha s'ubicaran els edificis destinats a oficines, emmagatzematge de residus especials i metalls i la cinta de classificació i les superfícies pavimentades, constituïdes pels accessos a la planta, la zona d'abassegament de ferralla i els separadors de residus.

Taula 3. Relació de superfícies construïdes o ocupades(m²).

	m ²
Superfície de la finca ocupada per la planta	34.680,35
Superfície coberta (oficines, nau per a residus especials i nau per a classificació i altres)	4.685
Superfície pavimentada (zona per la ferralla i zona amb separadors de residus)	3.785
Accessos i vials interiors pavimentats (inclou les bàscules)	1.795
Vial interior no pavimentat (aproximació)	2.003
Aparcament	1.848
TOTAL	14.116

Font: pròpia.

L'accés a la planta es realitza des del camí de Vilanova de la Barca als Alamús, el qual constitueix el límit est de la finca. Aquest camí connecta amb la rotonda que permet la connexió entre la LL-11 i la carretera LV-2003 dels Alamús (a 360 metres), facilitant així la intercomunicació amb l'autovia A-2 i la ciutat de Lleida.

D'altra banda, en contacte amb la finca on es desenvoluparà el pla especial però en terme municipal dels Alarnús està prevista una zona industrial, tal i com estableix el PUM vigent classificant dos sòls urbanitzables industrials (SUD 5 i SUD 6).

Cal destacar que el Pla Territorial Parcial de Ponent preveu que una línia de ferrocarril d'altres prestacions circuli a l'est de la finca (gairebé en límit amb el mateix àmbit), que connectaria la línia existent entre Lleida - Manresa - Barcelona a l'altura d'Artesa de Lleida amb el nou Eix transversal ferroviari. Aïtrament, el PTFP també preveu l'execució d'una nova carretera estructurant que connectaria l'AP2, també a l'altura d'Artesa de Lleida, amb la nova variant de la C-13 a Vilanova de la Barca circulant a poca distància del costat oest de la finca objecte d'estudi.

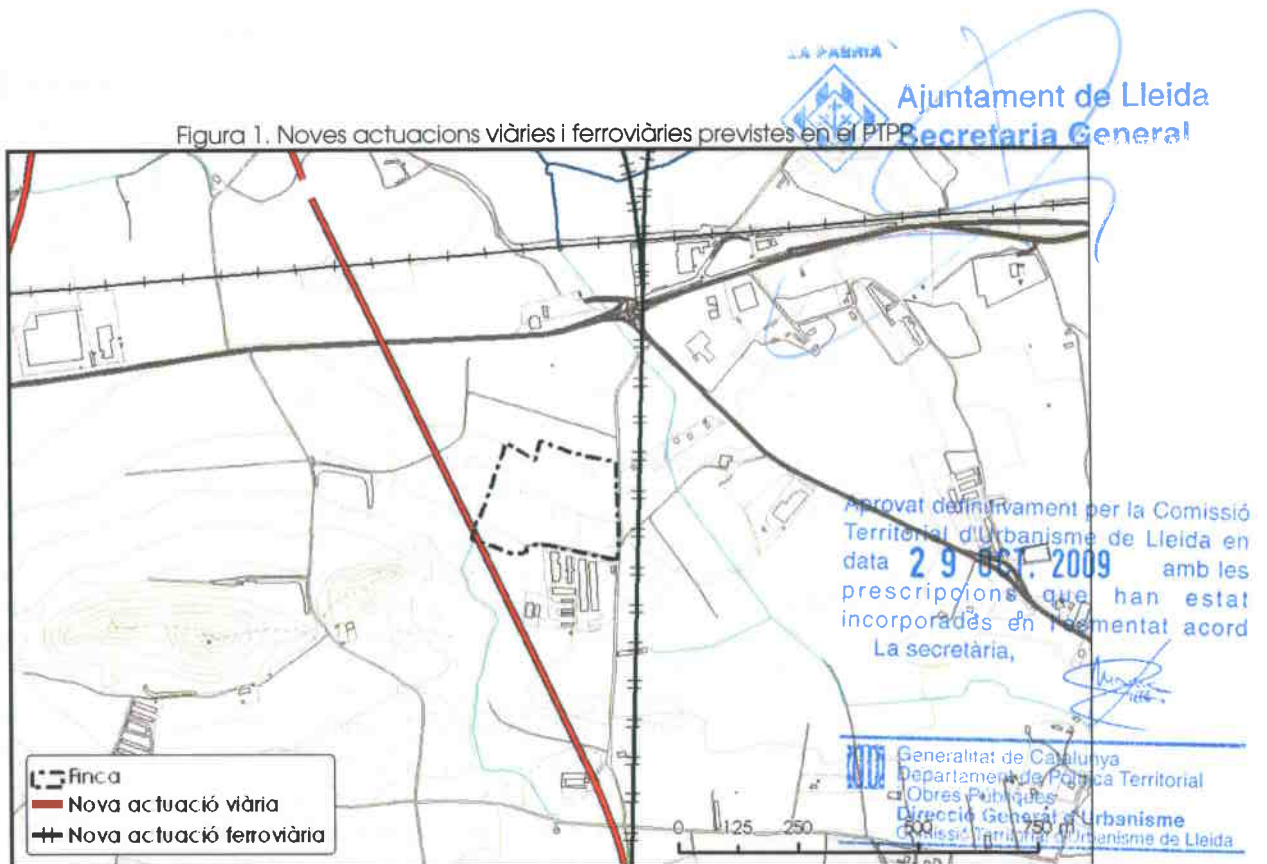
2.3. El Pla Territorial Parcial de Ponent i altres previsions properes

El projecte preveu que al llarg de tota la banda est de la finca que limita amb el camí o vial d'accés es garantirà una amplada mínima d'aquest camí de 7 metres. Entre l'edifici d'oficines i el de residus especials s'habilitarà una porta de tancament i seguretat. Per l'interior de l'activitat únicament s'assalta la zona d'accés principal i l'entorn de la rotonda que es preveu com a punt d'ordenació de la circulació de vehicles. Aïtrament, es preveu arranjar un vial amb terreny natural i tot-u al llarg del perímetre interior de l'activitat per tal de poder accedir a les diferents naus i zones de treball.

D'altra banda, tant per treballadors com per visites externes es preveu arranjar una zona d'aparcament no pavimentat al costat de les oficines i accés principal.

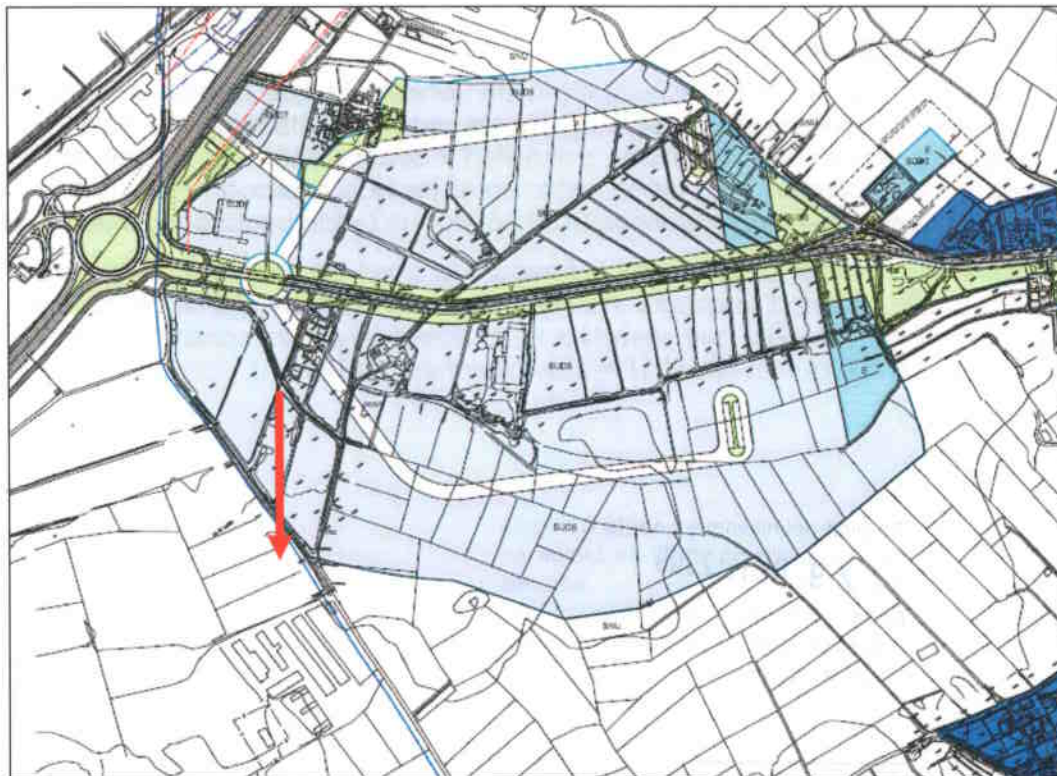
Foto 3: Imatge de la carretera LV-2003 arribant a la rotonda enllaç amb la LL-11. A l'esquerra el punt de partida del camí de Vilanova de la Barca dels Alarnús (accés a la planta)





Font: Oficina del Pla Territorial Parcial de Ponent.

Figura 2. Nous polígons industrials (SUD5 i SUD6) previstos al voltant de la carretera LV-2003 pel nou POUM dels Alamús.



Nota: La fletxa vermella indica l'emplaçament previst de la planta de gestió de residus (en límit amb l'extrem sud-oest del polígon SUD5 dels Alamús).

3.- Diagnosi de la mobilitat actual

3.1. Dinàmica de les vies actuals

L'àmbit d'estudi es troba situat en una zona estratègica donades les vies de transport, presents i futures que circulen per les immediacions.

Entre elles cal destacar la LL-11, que connecta l'autovia A-2 a la ciutat de Lleida per la banda est. Aquesta carretera és configurada com uns dels majors eixos d'entrada a la ciutat de Lleida i també als polígons industrials ubicats en aquesta banda de la ciutat, com el Polígon del Camí dels Frares, el Polígon El Segre,...

Segons dades del 2006, aquesta carretera té una IMD (Intensitat Mitjana Diària) de 39.545 vehicles en el punt quilomètric 464. Cal tenir en compte que aquest punt quilomètric es situa en un tram proper a la ciutat de Lleida on algunes vies de gran capacitat, com la N-240a i la C-13 hi tenen un punt de connexió, de manera que, possiblement, aquesta IMD estigui sobrevalorada per al tram més proper a l'àmbit del Pla Especial, on la principal via d'origen dels vehicles és l'A-2.

Per una altra banda, segons les dades de la IMD, un 6,6% dels vehicles que circulen per aquesta carretera són vehicles pesants, uns 2.609 camions, camionetes i altres vehicles pesants.

D'altra banda, pel que fa a la carretera dels Alamús a la rotonda amb la LL-11, la IMD justament en el punt de connexió o rotonda (pk 0,0) és de 961 vehicles, dels quals 25 es consideren pesants.


3.2.- La xarxa d'itineraris de l'àmbit

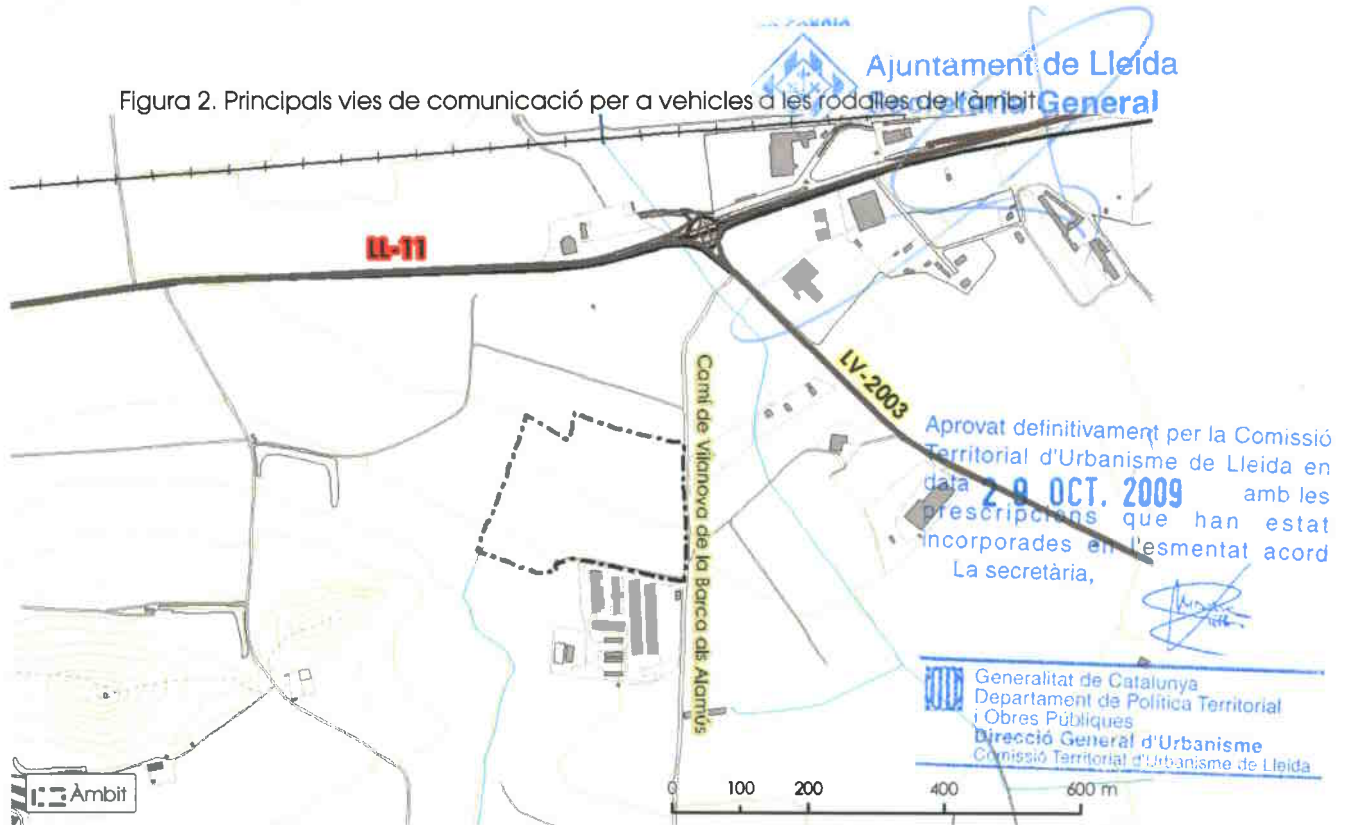
Xarxa bàsica de vehicles (plànol 3)

L'àmbit en si no disposa d'una xarxa pròpia de vehicles, ja que aquest comprèn tant sols una parcel·la agrícola per l'interior de la qual no s'hi localitza cap via. Tot i això, un seguit de vies en les immediacions permeten l'accessibilitat de l'àmbit amb les principals vies de comunicació de la zona, entre les que destaca l'A-2, l'autovia de Lleida a Barcelona i el seu accés principal a la ciutat de Lleida per la banda est (LL-11).

Així, l'accés a la parcel·la es realitza mitjançant el camí de Vilanova de la Barca als Alamús, d'uns 5 metres d'amplada. Aquest camí, que defineix el límit est de l'àmbit, connecta amb la rotonda que vertebrava la connexió entre la carretera LV-2003 als Alamús amb la LL-11, que connecta l'A-2 amb la ciutat de Lleida.

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data 29 Oct. 2009 amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord.
La secretària,

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida



El camí de Vilanova de la Barca als Alamús forma part de la xarxa viària rural, essent un camí sense asfaltar d'uns 5 metres d'amplada i en bon estat de conservació. D'altra banda, el pla especial i el projecte de la planta de gestió de residus determinarà una amplada mínima de 7 m d'aquest camí al llarg de la banda est de la finca. El pas d'altres vies de transport, com la carretera LL-11 o la línia de ferrocarril Lleida - Manresa - Barcelona, ha donat lloc a la seva fragmentació i superposició en alguns trams. Aquest camí connecta amb la carretera LV-2003 just abans de la rotonda que uneix aquesta última amb la LL-11.

Cal destacar també, la carretera LL-11, que intercomunica l'autovia A-2 i també la carretera N-IIa amb la ciutat de Lleida. Aquesta via disposa de dos carrils per sentit i es troba connectada amb varies carreteres, com la LV-2003 als Alamús, que s'enllacen amb la mateixa en un seguit de rotondes.

Per últim, la carretera LV-2003 és una carretera local que dona accés al nucli dels Alamús. Aquesta carretera té una amplada mitjana d'uns 8 metres, amb un carril per sentit i sense vorals.

Xarxa bàsica d'itineraris per a vianants i bicicletes (plànol 3)

Referent a la xarxa bàsica per a vianants i bicicletes, aquesta és circumscrita al camí de Vilanova de la Barca als Alamús, el qual dona accés a l'àmbit i permet unir l'àmbit amb els Alamús, el nucli més proper. Cal tenir en compte que la carretera LL-11, per la seva tipologia, no és apta per a la circulació de vianants ni bicicletes.

El fet que la carretera LL-11 no pugui assumir viatges a peu o amb bicicleta dificulta l'accés per aquests usuaris a l'àmbit, ja que impossibilita la comunicació entre la zona de serveis ubicada a la banda nord de la LL-11, un dels possibles punts de parada d'autobusos interurbans.



NI l'àmbit concret del projecte ni les seves immediacions disposen de servei de transport públic, tot i que per la pròxima carretera LL-11 hi circulen varies línies d'autobusos interurbans que donen servei a la ciutat de Lleida, connectant-la tant amb altres municipis de la comarca, de la vegueria com de la resta de Catalunya.

3.4.- Oferta de transport públic

Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data 29 OCT. 2009 amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretària,

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida



4.- Avaluació de la mobilitat generada

4.1.- Desenvolupament previst al Pla Especial

El desenvolupament del Pla Especial i de la planta de gestió de residus comportarà un augment de la mobilitat relacionada amb el transport de treballadors i amb el transport dels residus a tractar a la planta.

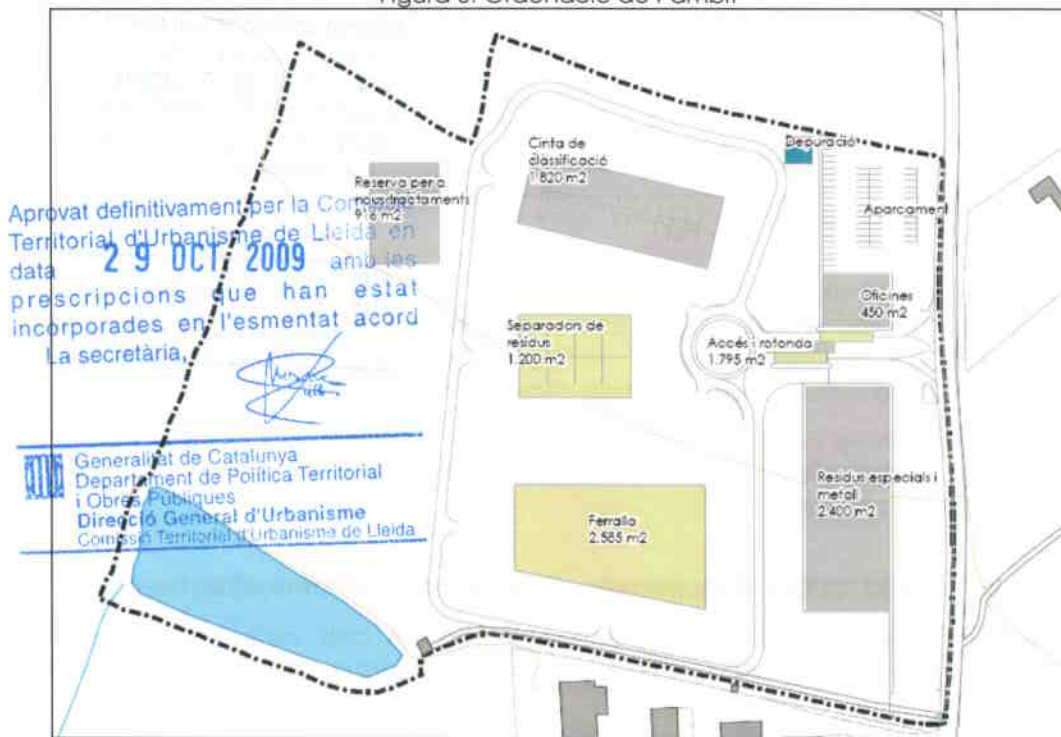
La superfície de terreny de la finca és 5,59 Ha de les quals la instal·lació ocuparà 3,47 Ha (34.680,35 m²) en una primera fase, tot i que es realitza una reserva de sòl de 916 m² per a ubicar un nou edifici per a altres tractaments. En aquestes 3,47 ha s'ubicaran els edificis destinats a oficines, emmagatzematge de residus especials i metalls i la cinta de classificació i les superfícies pavimentades, constituïdes pels accessos a la planta, la zona d'abassegament de ferralla i els separadors de residus.

Taula 4. Relació de superfícies construïdes o ocupades(m²).

	m ²
Superfície de la finca ocupada per la planta	34.680,35
Superfície coberta (oficines, nau per a residus especials i nau per a classificació i altres)	4.685
Superfície pavimentada (zona per la ferralla i zona amb separadors de residus)	3.785
Accessos i vials interiors pavimentats (inclou les bàscules)	1.795
Vial interior no pavimentat (aproximació)	2.003
Aparcament	1.848
TOTAL	14.116

Font: pròpia.

Figura 3. Ordenació de l'àmbit



Font: eimesa

4.2.- Estimació de generació de viatges

L'activitat associada al desenvolupament i explotació de la planta de gestió de residus generarà un augment de la mobilitat tant en el camí de Vilanova de la Barca als Alarns com a la carretera LL-11. L'estimació d'aquest increment de la mobilitat es calcula a partir dels ràtios proposats en l'annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada. Sota aquesta premissa l'execució del Pla Especial comportarà un augment del nombre de viatges diaris, bàsicament a la carretera LL-11, segons:

Superfície coberta	4,685 m ²	Ràtio viatges generats zones industrials	5 viatges/100 m ²	Viatges generats/dia	235
--------------------	----------------------	--	------------------------------	----------------------	-----

Taula 5. Estimació de viatges en transport privat generats per l'execució del pla especial (segons ràtios Decret 344/2006).

Tanmateix, i per una altra banda o forma d'estimació, els viatges generats per la posada en funcionament de la planta de gestió de residus venen determinats pels viatges dels treballadors i per l'entrada i sortida de les mercaderies i materials a tractor. Si tenim en compte la taula que el Projecte tècnic per a l'autorització ambiental de millora i ampliació d'activitat de descontaminació de VFU i valorització de ferralla, paper i cartó, fusta i vidre, i centre de recollida i transferència de residus perillosos realitzada (veure annex), on es detallen els materials a tractor i la quantitat màxima gestionada per any, es pot realitzar una aproximació prou ajustada dels desplaçaments realitzats.

Taula 6. Estimació de viatges en transport privat generats per l'execució del pla especial (segons estimació).

Grup de materials	Quantitat màxima gestionada per any	Carrega màxima carrió - tipus	Viatges diaris per entrada i sortida de materials
Vehicles fora d'ús	2.600 unitats/any		14
Paper, cartó, plàstics i envasos buits	31.460		18
Altres materials, especialment fèrrics	70.303		20
TOTAL			52

Font: Elaboració pròpia.

A aquests 52 viatges caldria afegir els viatges generats pels treballadors de la planta de gestió de residus. Si assumim que la planta donaria ocupació a 10 treballadors i aquests realitzaran 4 viatges diaris, el nombre total de viatges s'incrementarà en 40, assolint els 92 viatges diaris generats per l'activitat.

Aquests és un nombre lleugerament inferior al que estableix les dades calculades a partir dels ràtios proposats en el Decret 344/2006, tot i que probablement més ajustades a l'activitat que es planteja.

4.3.- Impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa d'infraestructures

L'augment de viatges generats pel desenvolupament dels sectors seran realitzats bàsicament pels vehicles pesants que transportin els residus a tractor a la planta de

l'activitat que cada tona tractada realitza dos viatges, un d'entrada en forma de material sense tractor, i una de sortida, ja sigui com a element revolortitzat o com a residu destinat a dbocament.
 2 S'ha considerat que cada vehicle entra individualment i, per tant, s'han comptabilitzat dos viatges per vehicle tractat al dia, un viatge per a l'entrada del vehicle i un segon viatge per al transport dels elements resultants del seu desballestament.

LA PARRIA



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

gestió i que n'evacuin els materials resultants, tot i que una part d'aquests viatges seran realitzats pels treballadors de la pròpia planta.

Tenint en compte les característiques de l'activitat (entrada i sortida de materials) i la inexistència de transport públic, es pot assumir que la totalitat dels viatges seran realitzats per vehicles privats, especialment camions i furgonetes.

Cal presumir que tots els viatges, independentment on tinguin el seu origen, circularan per la carretera LL-11 i el camí de Vilanova de la Barca als Alamús, els quals canalitzaran els viatges provinents de l'autovia A-2 i la resta de carreteres locals i/o comarcals de l'àmbit.

En un principi, ambdues vies poden assumir l'augment de viatges que significa el desenvolupament de la planta de gestió de residus, especialment la LL-11, on l'augment del nombre de vehicles que hi circularan gairebé no suposarà un impacte sobre la seva IMD.

Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Lleida en
data **29 OCT. 2009** amb les
prescripcions que han estat
incorporades en l'esmentat acord
La secretària,

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

5. Criteris i directrius del Pla Especial en referència a la mobilitat

5.1.- Proposta de xarxes d'itineraris

Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants i bicicletes (plànol núm. 5)

La ubicació de la planta de gestió de residus impedeix establir actualment una xarxa per a vianants i bicicletes, ja que les principals infraestructures dels voltants, la LL-11, no permeten la circulació d'aquests mitjans de transport.

Val a dir que la prevista construcció d'un polígon industrial en la zona (especialment el TM dels Alamués), on restaria inclosa o annexa la planta de gestió de residus, permetria l'establiment d'una xarxa per a vianants i bicicletes dins el polígon, i alhora facilitaria l'establiment d'itineraris per a transports mecànics entre el polígon industrial i els nuclis de la zona o parades de transport públic inexistents en l'actualitat.

La previsió en aquests moments d'una xarxa per a aquests mitjans de transport que obvi aquest futur polígon industrial portarà a la construcció d'elements que en poc temps resultaran obsolets o inadeguats.

Xarxa bàsica per a vehicles (plànol núm. 6)

La xarxa bàsica de vehicles ha de garantir la connectivitat del nou sector amb els principals vials de la zona i, en conseqüència, de les principals polaritats, entre elles la resta de polígons industrials de la zona de Lleida i la pròpia ciutat de Lleida.

Així, formen part d'aquesta xarxa per a vehicles, el camí de Vilanova de la Barca als Alamués i la carretera LL-11, ambdues amb capacitat suficient per absorbir aquest augment de viatges.

Per una altra banda, també cal tenir en compte la nova via que preveu el PTP, la qual haurà de connectar l'autovia A-2 amb la carretera N-240. Des del moment en què aquesta via es construeixi i entri en funcionament formarà part de la xarxa bàsica per a vehicles tant de la planta de gestió de residus com del futur polígon industrial.

En el període de planejament del nou polígon industrial i d'aquesta carretera que preveu el PTP serà moment d'integrar en la proposta mesures de pacificació del trànsit que afectin la planta de gestió de residus i que permetin el funcionament d'una xarxa per a transport per a vianants i bicicletes.

5.2.- Proposta de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu

El desenvolupament del Pla especial podria comportar un augment de la demanda de transport públic per part dels treballadors de la planta de gestió de residus. La inexistència d'una xarxa de transport públic amb parada a les immediacions impossibilita que actualment es pugui incorporar el sector dins l'àmbit d'alguna línia d'autobusos interurbans.

Com en la resta de xarxes, la futura construcció d'un polígon industrial facilitaria la creació de noves parades de transport públic a l'àmbit, ja que l'augment de treballadors i visitants del sector portaria associada un augment de la demanda i, per tant, la viabilitat d'establir parades d'autobusos interurbans en el propi polígon o en la zona de serveis ubicada a l'altra banda de la carretera LL-11.

Mentre aquesta situació no sigui factible, es recomana la utilització de sistemes que permetin augmentar l'eficàcia dels viatges a la planta de gestió de residus per part dels treballadors, com el *carpooling*. La compartició de vehicles per a realitzar projectes similars és especialment adequat per a un centre de treball, on en un espai acotat s'hi concentren llocs de treball amb horaris fàcilment similars o compatibles. La utilització

de sistemes com el *carpooling* permet la disminució del nombre de turismes en circulació fins a 4 (la capacitat més usual dels turismes és de 4-5 places) i, per tant, dels impactes de contaminació atmosfèrica (emissions, soroll, etc). En aquest sentit, des de la direcció de la planta de gestió de residus caldria el foment d'aquest sistema de transport, establint, per exemple, una pissarra o taulell d'informació on els treballadors de la planta es podrien posar en contacte.

5.3.- Reserves per a aparcaments

Reserves d'aparcament per a vehicle privat

L'ús prioritari del vehicle privat fa rellevant la presència d'un nombre suficient d'aparcaments per a cotxes i motocicletes en l'àmbit del Pla Especial. En un principi, el projecte de la planta de gestió de residus ja preveu un aparcament per a treballadors i visites, on es reserva espai per a més de 30 places, tot i que el *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* no estableix la obligatorietat de realitzar una reserva mínima per a aparcaments per a vehicles i motocicletes al interior de les parcel·les en els casos d'implantacions industrials

Reserves d'aparcament per a bicicletes

Per facilitar i potenciar l'ús de la bicicleta, s'ha de realitzar una reserva d'aparcaments per a bicicletes en tot l'àmbit objecte del Pla Especial. Perquè la mesura sigui realment efectiva els aparcaments s'han de situar a l'interior de la planta de gestió de residus, de manera que aquestes estiguin resguardades de possibles robatoris i, fins i tot, de les inclemències climatològiques. Aquestes reserves han de donar sortida a un número mínim de places, d'acord amb l'observança del *Decret 344/2006*.

Taula 7. Reserves d'aparcaments per a bicicletes fora de via pública.

Superfície coberta	Ràtio per a zones industrials	Núm. de places
4.685 m ²	1 plaça/100 m ²	47

Font: pròpia a partir dels ràtios proposats al *Decret 344/2006*.

Cal tenir en compte, però, que la major part dels desplaçaments lligats a aquesta activitat seran realitzats pel transport de mercaderies, i suposant que la planta de gestió de residus tindrà un nombre de treballadors que no depassa les 10 persones, es considera que reduint el nombre de places d'aparcaments per a bicicletes a 10, inferior als estàndards del *Decret 344/2006*, és suficient per a donar servei tant als treballadors com als visitants.

5.4.- Adaptació de les xarxes a paràmetres de mobilitat reduïda

En el cas que ens ocupa, on les xarxes són totalment exteriors a l'àmbit objecte del Pla Especial i la previsió d'un nou polígon industrial en l'àmbit modificarà totalment les xarxes, tant per a vehicles com per a vianants i bicicletes, l'adopció d'estàndards per a facilitar els desplaçaments a les persones amb mobilitat reduïda es veu molt restringida.

Tant sols seria d'aplicació l'establiment de places d'aparcament per a vehicles amb conductors amb mobilitat reduïda en l'aparcament previst vora les oficines. A les zones verdes i d'equipaments s'estableix una ràtio mínima d'1 plaça/20 places d'aparcament, el que correspondria aproximadament a unes 3 places. Aquestes places d'aparcament han de tenir unes dimensions mínimes de 3,30 x 4,50 metres si són en bateria i 2,00 x 4,40 metres si són en filera i han de disposar d'un espai d'apropament d'1,50 metres. Es recomana la seva ubicació en les zones més properes a les portes d'entrada de les oficines i d'entrada a la planta.

5.5.- Mesures de pacificació del trànsit i seguretat dels vianants

Ajuntament de Lleida
Secretaria General

Donades les evidents limitacions pel que fa a la definició de xarxes i els futurs canvis que patiran aquestes amb el desenvolupament dels nous polígons industrials, tant de Lleida com dels Alarnús, les mesures de pacificació del trànsit tals com les esquenes d'ase, passos de vianants sobreelevats, ... esdevenen innecessàries.

Temporalment, i mentre no s'executin aquestes zones industrials adjacents, es considerara suficient la instal·lació de senyalització vertical en el camí de Vilanova de la Barca als Alarnús, per reduir la velocitat de circulació dels vehicles, tant turismes com camionetes i camions, que accedeixen a la planta de gestió de residus. Aquesta senyalització, limitant la velocitat a 30 km/h, i el substrat del camí, induiran a una circulació de velocitat reduïda, facilitant l'ús del camí a vianants, bicicletes i vehicles agrícoles.

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data 29 Oct. 2009
amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord
La secretària,



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

6. Resum de les principals mesures adoptades

Les principals mesures a adoptar són:

- Reserva per a aparcament per a bicicletes a l'interior de l'edifici d'oficines de l'àmbit de les naus i zones d'emmagatzematge i triatge. Aquests aparcaments per a bicicletes sempre hauran d'estar sota cobert i en zones protegides d'accés únic per als treballadors i visitants de la planta de gestió de residus.
- Reserva de, com a mínim, tres places d'aparcament per a vehicles (turismes) per a persones amb mobilitat reduïda. Aquestes places s'hauran de situar el més pròxim possible a les entrades a l'edifici d'oficines i de la planta, alhora que hauran de disposar de les mides mínimes que estableix la legislació vigent (3,30 x 4,50 metres si són en bateria i 2,00 x 4,40 metres si són en filera i han de disposar d'un espai d'apropament d'1,50 metres). També s'hauran de situar en espais sense desnivells insuperables per persones amb la mobilitat reduïda com voreres o esglaons.
- Foment del carpooling entre els treballadors de la planta de gestió de residus.
- Instal·lació de senyalització vertical de limitació de velocitat a 30 km/h al camí de Vilanova de la Barca als Alamús, tant a l'inici del mateix, en l'accés des de la carretera LV-2003, com a la zona de sortida de la planta.

Les Borges Blanques, 20 de maig de 2009

Tècnics responsables de l'elaboració de l'Informe

Gemma Tolosa Giribet
Llicenciat en Ciències Ambientals
Núm. col·legiada 00593
La Llana Ambiental, SCP

La Llana
SERVEIS I PROJECTES AMBIENTALS.
Tel / Fax 873 143 038
C/ Indústria, 28, 1r - 2ab 25400 LES BORGES BLANQUES

Toni Costa Pedrós
Llicenciat en Ciències Ambientals
Núm. col·legiat 00296
La Llana Ambiental, SCP

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord
La secretària,

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

ANNEXES

Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Lleida en
data **29 OCT 2009** amb les
prescripcions que han estat
incorporades en l'esmentat acord
La secretària,

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida



RESIDUS A GESTIONAR EN LA PLANTA QUE ES PROJECTA

CER	Productes	Quantitat gestionada any ³
Residus a valoritzar		
160104	VEHICLE FORA D'ÚS	2.609 u/any
200105 / 200140 / 170405 / 170407	FERRALLA i materials fèrrics	46.000 t/any
200105 / 170401 / 170402 / 170403 / 170404 / 170406	Metalls no fèrrics	3.000 t/any
200101	PAPER I CARTRÓ Origen industrial i comercial Recollida selectiva	30.000 t/any
200139	PLÀSTICS	1.200 t/any
200138	FUSTA que no conté substàncies perilloses	7.400 t/any
200102	VIDRE	10.000 t/any
Residus no perillosos a transferir		
170411	CABLE ELÈCTRIC	100 t/any
160103	PNEUMÀTICS Pneumàtics fora d'ús	60 t/any
200301	BANAL	1.000 t/any
Residus perillosos a transferir		
160107	FILTRES D'OLI	50 t/any
160601	BATERIES	2.000 t/any
150110	BIDONS Envasos que contenen restes de substàncies perilloses o estan contaminats per aquestes	240 t/any
160213 / 160214 / 200135	RAEE (no inclou els frigorífics)	200 t RAEE
200123 / 160211 / 200136	RAEE frigo	200 t
Residus emmagatzemats a l'armari de guarda i estoc de residus perillosos		
150202	Absorbents, material de filtració (inclosos els filtres d'oli no especificats en cap altra categoria) draps de neteja i roba protectora, contaminants per substàncies perilloses. (DRAPS PAPERS ABSORBENTS, BRUTS DE RESIDUS ESPECIALS)	20 t
080317	Residus de tòner per impressió que contenen substàncies perilloses (TONER)	2 t
200121	Tubs fluorescents i altres residus que contenen mercuri	1 t
080113	Llots de pintures i vernís que contenen dissolvents orgànics o altres substàncies perilloses	10 t
161003	Concentrats aquosos que contenen substàncies perilloses (llots de rentatge)	2 t
080117	Residus del decapatge o eliminació de pintura i vernís que contenen dissolvents orgànics o altres substàncies perilloses	1 t
060313	Sals sòlides i solucions aquoses amb metalls pesants (mescla cròmica)	1 t
160506	Reactius de laboratori	1 t
200137	Fusta que conté substàncies perilloses (travesses...)	2 t
161003	Concentrats aquosos que contenen substàncies perilloses (llots de rentatge)	2 t
080117	Residus del decapatge o eliminació de pintura i vernís que contenen dissolvents orgànics o altres substàncies perilloses	2 t
060313	Sals sòlides i solucions aquoses amb metalls pesants (mescla cròmica)	1 t
160506	Reactius de laboratori	1 t
200137	Fusta que conté substàncies perilloses (travesses...)	2 t

³ Aquestes quantitats són estimacions, podent-se donar variacions entre productes d'un mateix grup.

CER	Productes	Quantitat gestionada any 3
080318	Tòner no perillosos	1 t
160507	Productes químics inorgànics rebuïtats que consisteixen en, o contenen, substàncies perilloses	1 t
160508	Productes químics orgànics rebuïtats que consisteixen en, o contenen, substàncies perilloses	1 t
161001	Residus líquids aquosos que contenen substàncies perilloses	1 t
200129	Detergents que contenen substàncies perilloses	2 t
200113	Dissolvents	14 t
200127	Pintures, tintes, adhesius i resines que contenen substàncies perilloses	14 t
200119	Piagüicides	1 t
140602	Altres dissolvents i mescles de dissolvents halogenats	2 t
140603	Altres dissolvents i mescles de dissolvents	2 t
160504	Gasos en recipients a pressió (inclosos els halons) que contenen substàncies perilloses	2 t
170601	Materials d'aïllament que contenen amiant	20 t
170503	Terra i pedres que contenen substàncies perilloses	30 t
080111	Residus de pintura i vernís que contenen dissolvents orgànics o altres substàncies perilloses	30 t
161001	Residus líquids aquosos que contenen substàncies perilloses	1 t
200129	Detergents que contenen substàncies perilloses	2 t
200113	Dissolvents	14 t
200127	Pintures, tintes, adhesius i resines que contenen substàncies perilloses	14 t
200119	Piagüicides	1 t
140602	Altres dissolvents i mescles de dissolvents halogenats	2 t
140603	Altres dissolvents i mescles de dissolvents	2 t
160504	Gasos en recipients a pressió (inclosos els halons) que contenen substàncies perilloses	2 t
170601	Materials d'aïllament que contenen amiant	20 t
170503	Terra i pedres que contenen substàncies perilloses	30 t
080111	Residus de pintura i vernís que contenen dissolvents orgànics o altres substàncies perilloses	30 t
070104	Altres dissolvents, líquids de neteja i líquors mare orgànics	2 t
070216	Residus que contenen silicons perillosos	2 t
061301	Productes fitosanitaris inorgànics, conservants de la fusta i altres biocides	2 t
200133	Bateries i acumuladors específicats en els codis 160601, 160602 o 160603 i bateries i acumuladors sense classificar que contenen aquestes bateries	3 t
160602	Acumuladors de Ni-Cd	3 t
160603	Piles que contenen mercuri	3 t
160604	Piles alcalines (excepte 160603) Residu no especial	2 t
160605	Altres piles i acumuladors	3 t
130105	Emissions no clorades	4 t
070108	Altres residus de reacció i de destil·lació, SÒLIDS I PASTOSOS ORGÀNICS NO HALOGENATS botèric, residus de síntesi, fangs de pintura, tintes, resines, ceres, polimers, carbó actiu, greixos	2 t

Territorial d'Urbanisme de Lleida en
amb les
data 29 OCT. 2009
prescripcions que han estat
incorporades en l'esmentat acord
La secretaria,

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord a secretària,

E.L. PARRIA



Ajuntament de Lleida
IMD LV-2003.
Secretaria General



DIPUTACIÓ DE LLEIDA

SERVEIS TÈCNICS
VIES I OBRES

[Handwritten signature]

LV-2003

Estadístiques Anuals (Totals)

Pla **PLA_AFOROS_2008**
Any **2008**

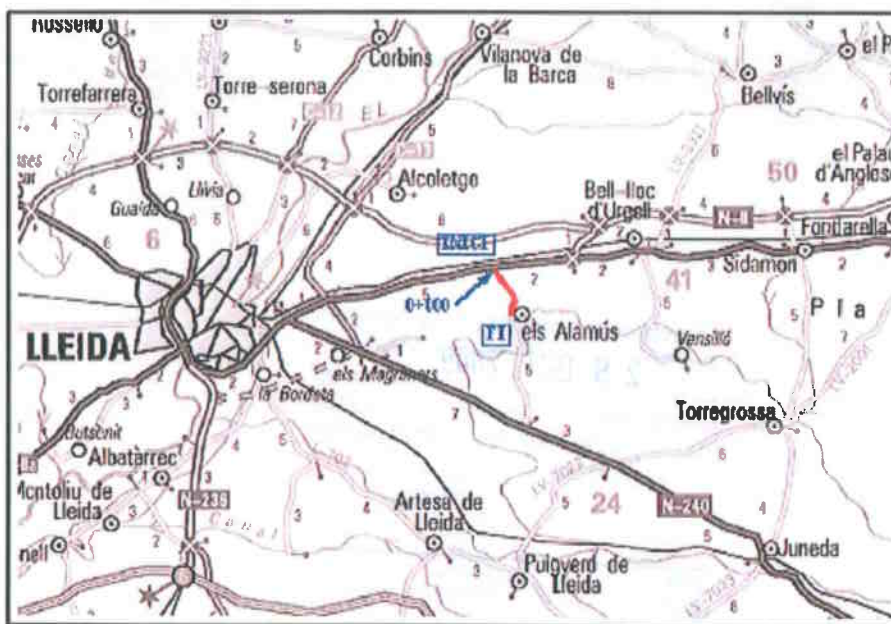
Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Relacions Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

del 01/01/2008 al 31/12/2008

N-II - Alamus

TOTAL LLEUGERS EN FEINER	19.120	MITJANA LLEUGERS EN FEINER	1.004
TOTAL PESANTS EN FEINER	597	MITJANA PESANTS EN FEINER	32
TOTAL LLEUGERS EN DISSABTE	0	MITJANA LLEUGERS EN DISSABTE	0
TOTAL PESANTS EN DISSABTE	0	MITJANA PESANTS EN DISSABTE	0
TOTAL LLEUGERS EN DIUMENGE	0	MITJANA LLEUGERS EN DIUMENGE	0
TOTAL PESANTS EN DIUMENGE	0	MITJANA PESANTS EN DIUMENGE	0
		IMD LLEUGERS	936
		IMD PESANTS	25
		IMD TOTAL VEHICLES	961

Longitud total: 1.850 m
Pk Inici: 0+000 LL-11.
Pk Final: 1+850 Alamus.
Pk Aforament: 0+000



Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data 29 OCT 2009
 preescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretaria,

DIES AFORATS		Totals											
		gen.	febr.	març	abr.	maig	juny	jul.	ag.	set.	oct.	nov.	des.
19	19	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dià a dv.	19	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dià a dv.	19	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
domenges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INTENSITATS MITJANES	961	1064	1047	1212	889	1124	887						
IMD	26	25	23	22	20	25	25						
IMD dl a dv.													
FACTORS (ESTACIO AFI)	Factor L	1,4009	0,0000	1,2371	0,8531	0,8645	0,0000	0,8551	0,0000	1,1269	0,0000	0,8887	0,0000
Factor S	0,9284881												
FACTORS DE PESANTS (ESTACIO AFI)	Factor L	1,0000	1,2787	0,0000	1,8600	1,2381	1,1304	0,0000	0,5379	0,0000	1,8140	0,0000	0,7027
Factor S	0,8004												
VOLUM PER SEMITIT	> EL ALNUS	49,93%	50,07%	49,81%	50,07%	49,83%	50,22%	49,78%	50,22%	49,79%	49,78%	50,22%	49,98%
> LL-11	60,07%	60,19%	60,07%	60,19%	60,03%	60,22%	60,21%	60,22%	60,21%	60,22%	60,21%	60,22%	60,39%
VOLUM DE PESANTS PER SEMITIT	> EL ALNUS	60,42%	41,84%	44,00%	41,84%	56,00%	58,06%	47,89%	52,31%	68,01%	44,36%	57,35%	42,05%
> LL-11	49,60%	56,00%	58,06%	49,60%	47,89%	55,65%	56,01%	41,89%	49,60%	57,35%	42,05%	42,05%	
VOLUM PER DIA DE LA SETMANA	dilluns	8,72%	0,00%	22,71%	0,00%	0,00%	0,00%	29,62%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
dimarts	14,86%	0,00%	30,80%	0,00%	0,00%	0,00%	52,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
dimercres	30,18%	0,00%	39,23%	0,00%	0,00%	0,00%	18,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
dijous	35,45%	1,27%	63,41%	1,27%	48,82%	0,00%	60,68%	58,62%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
divendres	10,79%	19,88%	0,00%	18,37%	0,00%	19,30%	0,00%	15,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
dissabte	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
domenge	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
VOLUM PESANTS PER DIA DE LA SETMANA	dilluns	7,47%	0,00%	17,20%	0,00%	0,00%	27,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
dimarts	16,29%	0,00%	38,71%	0,00%	0,00%	63,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		
dimercres	28,09%	0,00%	43,01%	0,00%	0,00%	19,34%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		
dijous	38,77%	60,00%	1,08%	62,31%	0,00%	46,96%	0,00%	60,29%	0,00%	0,00%	0,00%		
divendres	11,37%	17,33%	0,00%	18,46%	0,00%	14,78%	0,00%	17,89%	0,00%	0,00%	0,00%		
dissabte	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		
domenge	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		
VOLUM PER LONGITUD	2-6 m	93,89%	85,74%	85,18%	84,96%	84,74%	82,80%	84,96%	84,74%	82,80%	84,96%	84,96%	84,96%
6-X m	2,60%	2,36%	2,22%	1,79%	1,79%	3,41%	2,60%	2,60%	2,60%	3,41%	2,60%	2,60%	
6-2 m	3,81%	1,91%	2,63%	3,55%	3,55%	8,47%	3,79%	2,40%	3,79%	8,47%	2,40%	2,40%	
HORA PUNTA	14	12	14	19	18	18	18	18	18	18	18	18	22
08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	13:00
156	161	156	162	155	145	145	145	145	145	145	145	145	131

Resum anual - 2008
 Estació: A-12 - N-II - Alnus (Secundaria)
 Carretera: LV-2003, PK0





Ajuntament de Lleida
Secretaria General

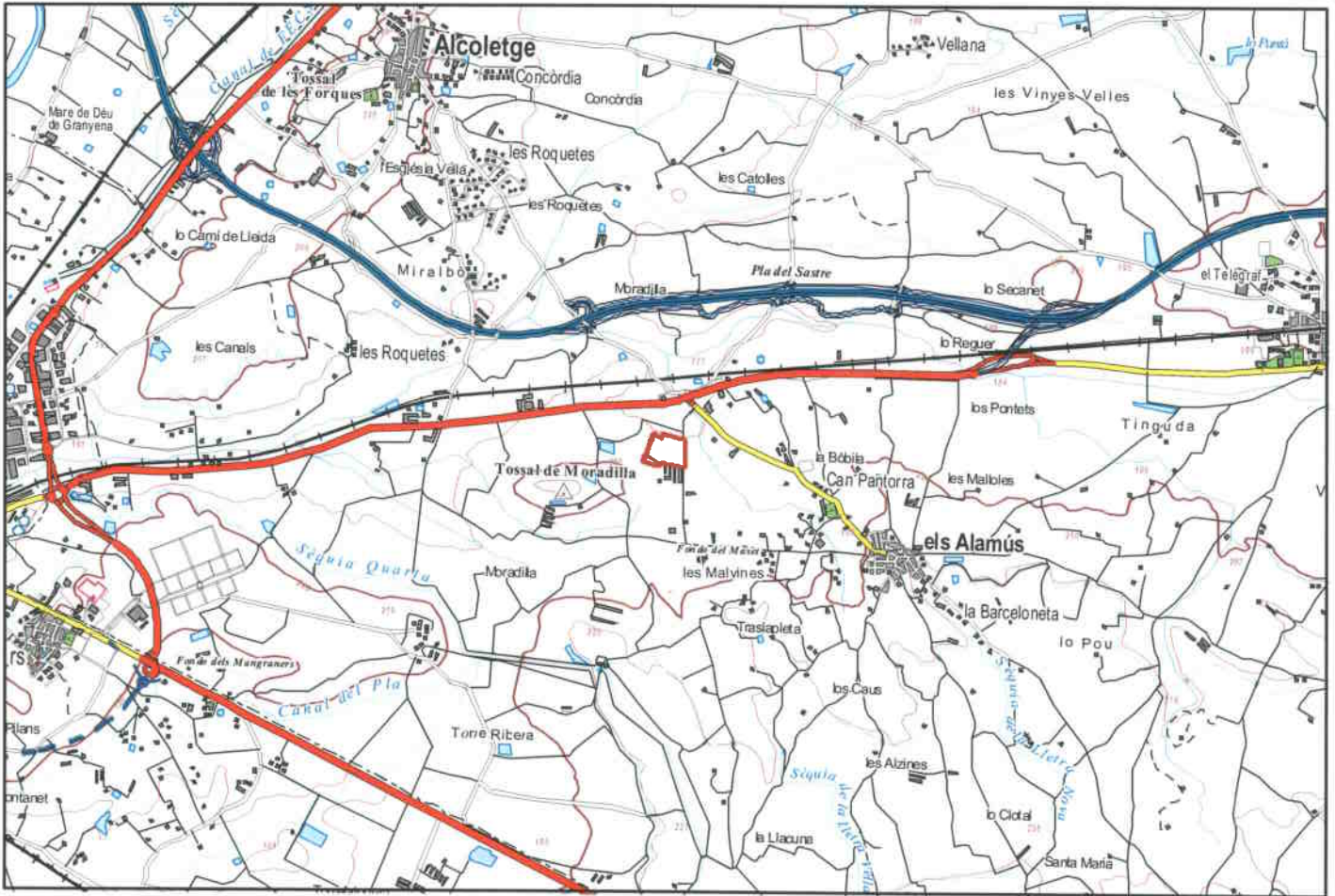
PLÀNOLS

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord


La secretària,



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida



Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord
La secretària,

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

 Àmbit

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
PLANTA DE GESTIÓ DE RESIDUS
LLEIDA

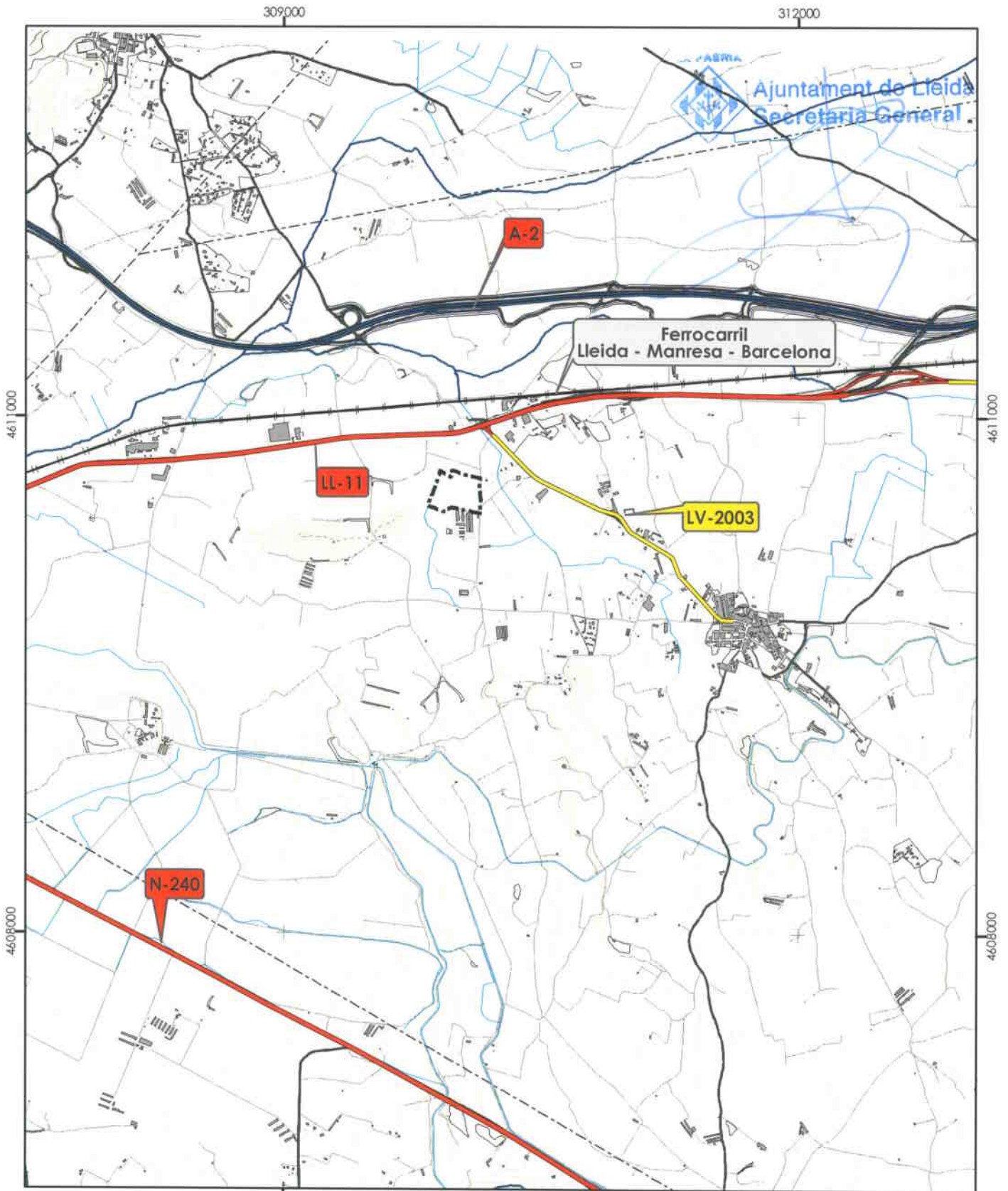
01 ENCAIX TERRITORIAL
Institut Cartogràfic de Catalunya

maig 2009

escala (A4): 1:50.000

Promotor: VILELLA, SA
Projecte: Einesa, SL
EAMG: LA LLENA ambiental, SCP





Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretària,

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial i Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PLANTA DE GESTIÓ DE RESIDUS LLEIDA

02 PRINCIPALS INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT
 Institut Cartogràfic de Catalunya

maig 2009
 escala (A4): 1:30.000

Promotor: VILELLA, SA
 Projecte: einesa
 EAMG: LA LLENA ambiental, SCP



310000

4611000

4611000

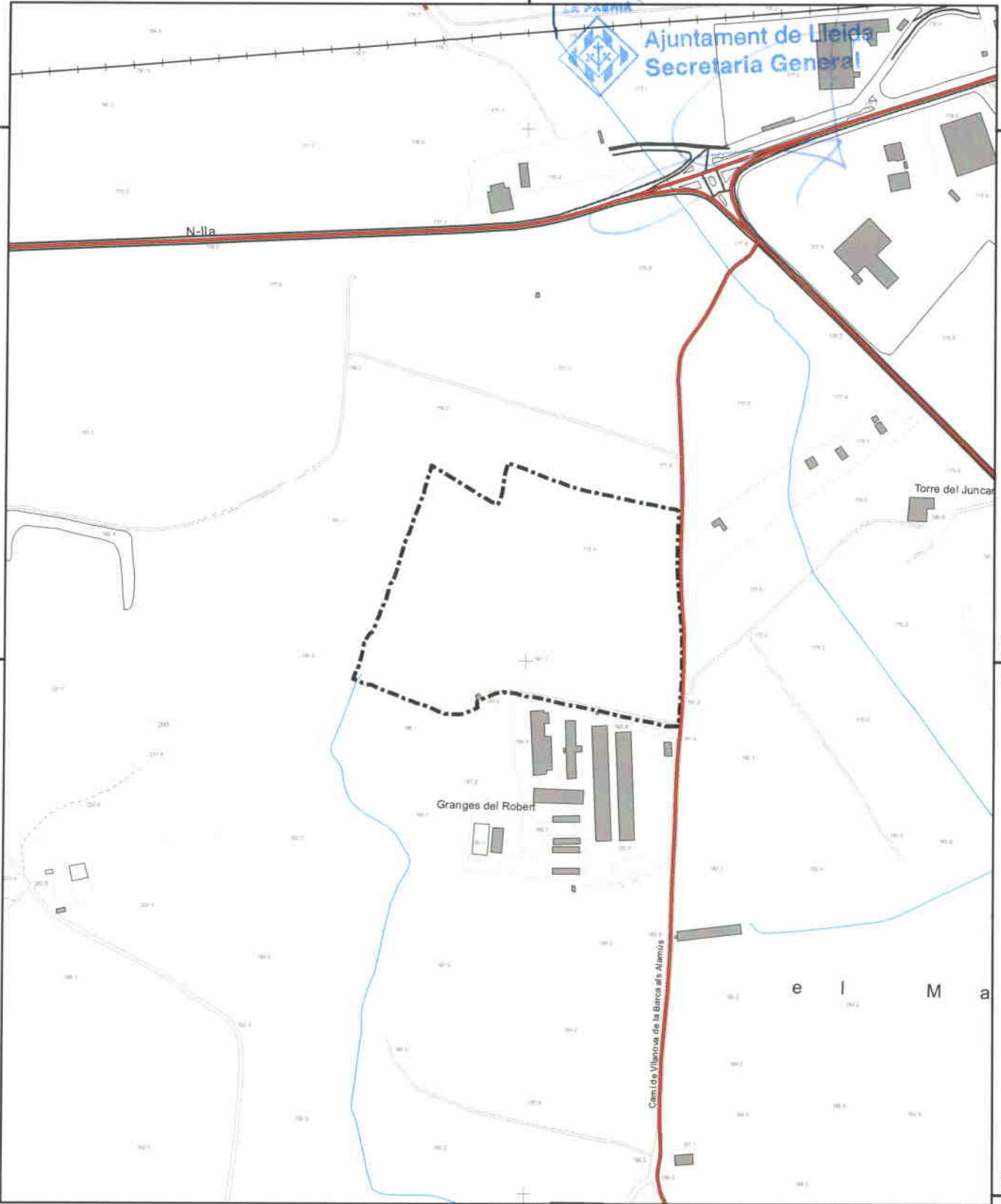
4610500

4610500

4610000

4610000

310000



Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretària,

Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial i Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
 PLANTA DE GESTIÓ DE RESIDUS
 LLEIDA**

03 XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

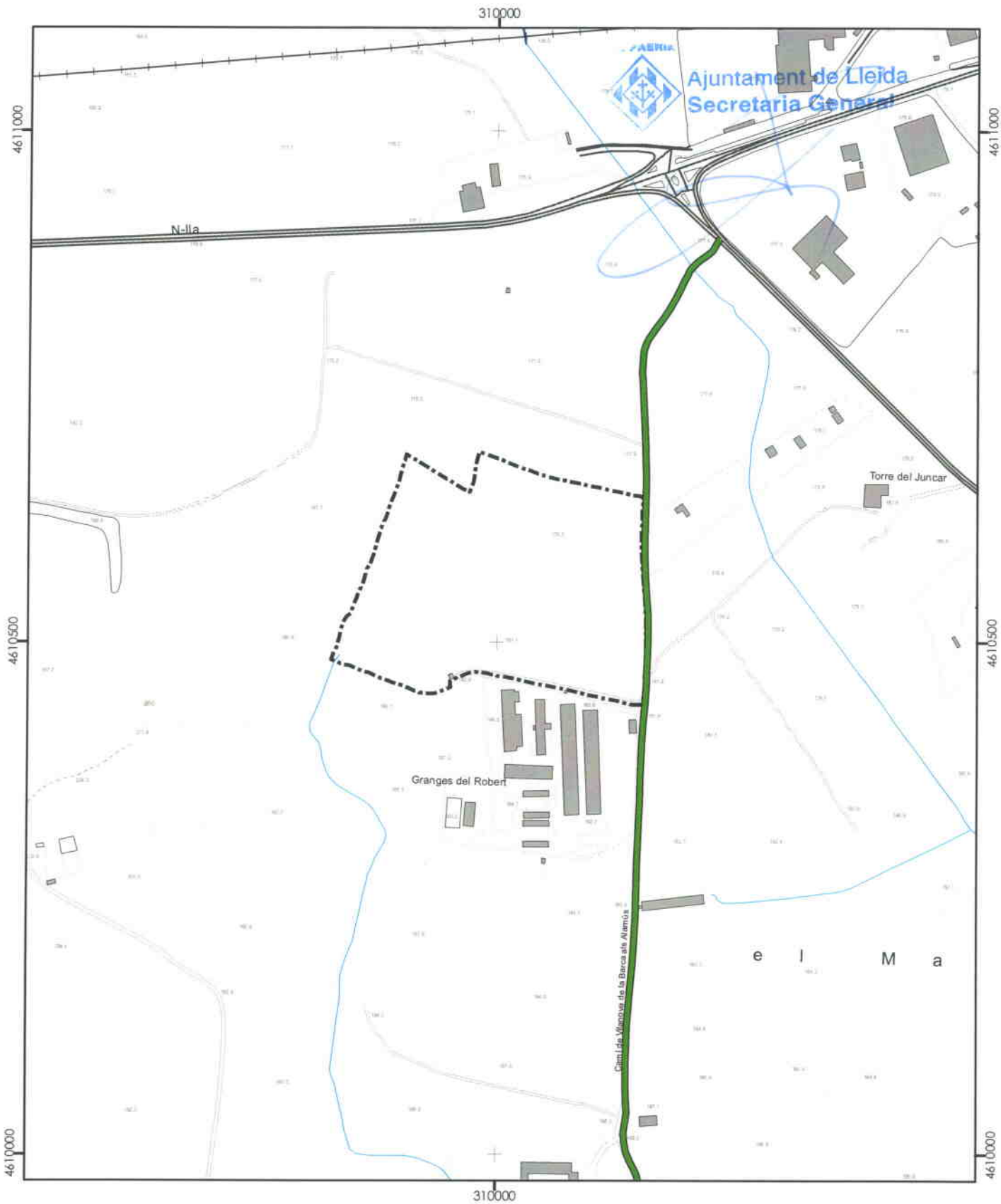
Elaboració pròpia

maig 2009
 escala (A4): 1:5.000

Promotor: VILELLA, SA
 Projecte: eimesa
 EAMG: LA LLENA ambiental, SCP



Xarxa bàsica per a vehicles
 Àmbit



Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretària,

Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial i Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
PLANTA DE GESTIÓ DE RESIDUS
LLEIDA

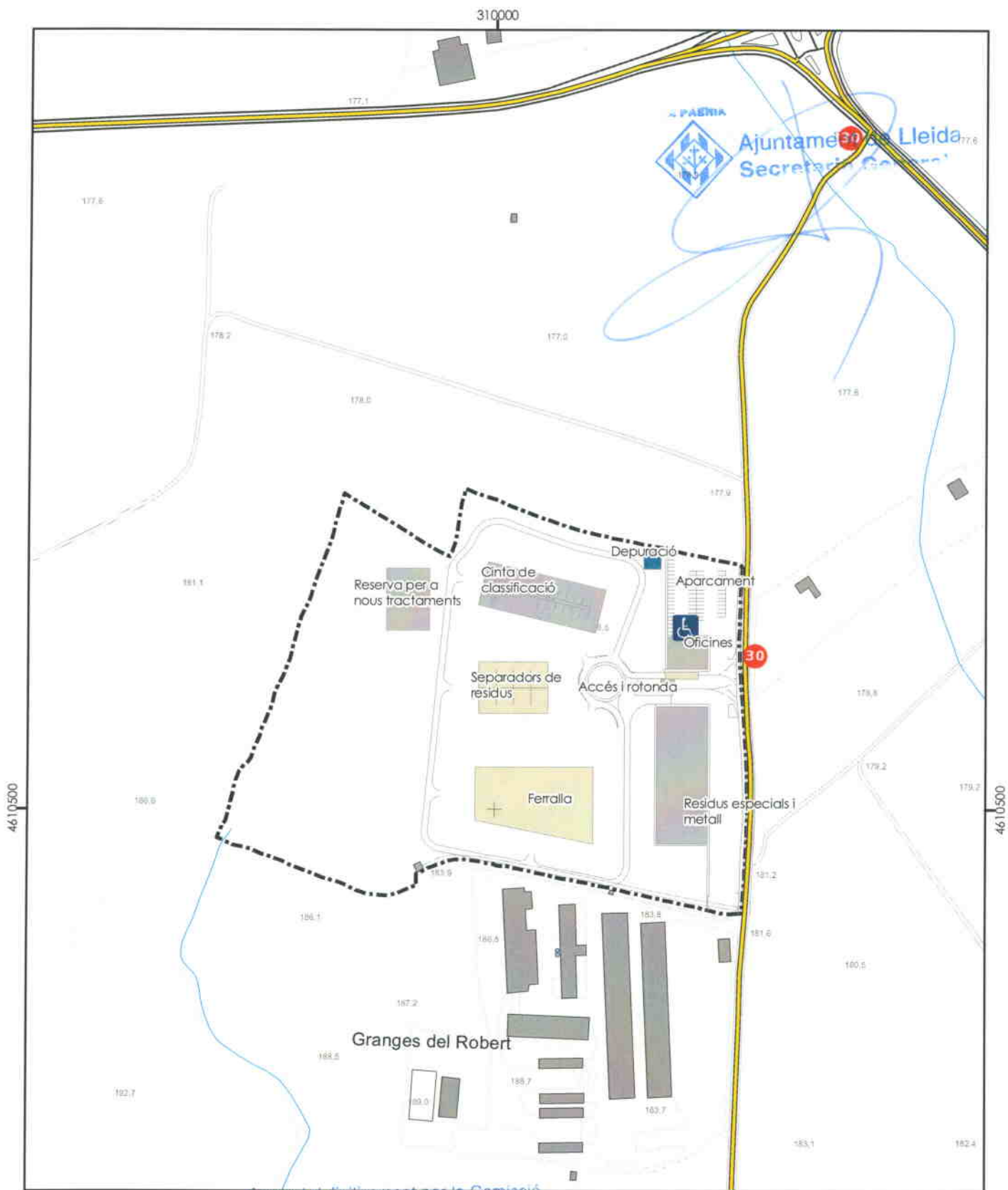
04 XARXA BÀSICA PER A VIANANTS I BICICLETES
 Elaboració pròpia

maig 2009
 escala (A4): 1:5.000

Promotor: VILELLA, SA
 Projecte: eimesa
 EAMG: LA LLENA ambiental, SCP

Xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes
 Àmbit





Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en data **29 OCT. 2009** amb les prescripcions que han estat incorporades en l'esmentat acord La secretària,

Generalitat de Catalunya
 Direcció Territorial i Obres Públiques
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PLANTA DE GESTIÓ DE RESIDUS LLEIDA

06 PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES
 Elaboració pròpia

Aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda

Limitació de velocitat a 30 km/h

Proposta de xarxa bàsica per a vehicles - temporal

Àmbit

maig 2009
 escala (A4): 1:3.000

Promotor: VILELLA, SA
 Projecte: eimesa
 EAMG: LA LLENA ambiental, SCP



