

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC EN SÒL NO URBANITZABLE PER A LA
IMPLANTACIÓ D'UNA ACTIVITAT DE MAGATZEM I TALLER DE
MANTENIMENT I REPARACIÓ DE XARXES PÚBLIQUES DE
SUBMINISTRAMENT D'AIGUA POTABLE, AL TERME MUNICIPAL DE LLEIDA.-**

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA.-

**PROMOTOR: AIGÜES DE LLEIDA, U.T.E.
EMPLAÇAMENT: PARTIDA CUNILLÀS, 24
GUALDA
T.M. LLEIDA**

**ALBERT MÀSICH SANAGUSTÍN.
ENGINEYER INDUSTRIAL. Col·legiat 11.540**

MARÇ 2012

ÍNDEX.-

1.- ANTECEDENTS DE L'ESTUDI	1
2.- JUSTIFICACIÓ I OBJECTE DE L'ESTUDI	2
3.- EMPLAÇAMENT I SITUACIÓ	3
3.1.- EMPLAÇAMENT	3
3.2.- SITUACIÓ, ÀMBIT I DELIMITACIÓ	3
4.- DESCRIPCIÓ DE L'ACTIVITAT	3
5.- ESTUDI DE LA MOBILITAT	5
5.1.- MOBILITAT GENERADA	5
5.2.- DISTRIBUCIÓ MODAL	6
6.- XARXES DE MOBILITAT	6
7.- CONCLUSIONS	8

ANNEX 7.- ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA.

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC EN SÒL NO URBANITZABLE PER A LA IMPLANTACIÓ D'UNA ACTIVITAT DE MAGATZEM I TALLER DE MANTENIMENT I REPARACIÓ DE XARXES PÚBLIQUES DE SUBMINISTRAMENT D'AIGUA POTABLE, AL TERME MUNICIPAL DE LLEIDA.-

1.- ANTECEDENTS DE L'ESTUDI.-

L'empresa AIGÜES DE LLEIDA, U.T.E. pretén la legalització d'una activitat consistent en magatzem i taller de manteniment i reparació de xarxes de subministrament d'aigua potable, implantada a l'interior de dues naus annexes existents, de planta rectangular, i dimensions totals 40,00x35,35, comprenent una superfície total construïda de 1.562,57 m².

Durant el mes de gener de 2010 es va presentar davant l'Ajuntament de Lleida, el *Projecte de legalització d'activitat de magatzem i taller de manteniment i reparació de xarxes públiques de subministrament d'aigua potable, a la ciutat de Lleida*, redactat per qui subscriu, i visat en el Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya amb el número 42946, en data 22 de desembre de 2009, juntament amb la documentació annexa, per a la sol·licitud d'una Llicència Ambiental (Activitat classificada en l'Annex II.2. Codi 12.21 segons la Llei 3/1998, de 27 de febrer, de la Intervenció Integral de l'Administració Ambiental, el Decret 136/1999, de 18 de maig, pel qual s'aprova el Reglament general de desplegament de la Llei 3/1998, i el Decret 143/2003, de 10 de juny, de modificació del Decret 136/1999, de 18 de maig).

En data 17 de maig de 2010, el Negociat d'Indústries i Activitats de la Gerència d'Urbanisme i Territori de l'Ajuntament de Lleida emet el Certificat de Compatibilitat amb el Planejament Urbanístic, amb identificació d'expedient número CU 2/2010 – 32/2010, segons el qual l'activitat projectada només pot ser compatible amb la normativa i el planejament municipal

si es justifica que es tracta d'un equipament que s'hagi de situar en Sòl No Urbanitzable, i mitjançant la tramitació d'un Pla Especial Urbanístic.

En data 8 de juliol de 2010, el Negociat d'Indústries i Activitats de la Gerència d'Urbanisme i Territori de l'Ajuntament de Lleida comunica l'informe del Cap d'Unitat Tècnica d'Indústries i Activitats, per mitjà del qual es sol·licita la tramitació d'un Pla Especial Urbanístic, pel que queda suspesa la tramitació de l'expedient de legalització de l'activitat.

2.- JUSTIFICACIÓ I OBJECTE DE L'ESTUDI.-

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada, i el seu objectiu es basa en el fet de donar resposta a la realitat canviant pel que fa a la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme a fi i efecte de satisfer les necessitats de mobilitat de la ciutadania en general, incrementar la qualitat de vida, i assegurar la seguretat en els desplaçaments, i la sostenibilitat.

La finalitat dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada es correspon a l'avaluació de desplaçaments provocats per una nova planificació o una nova implantació d'una activitat, així com la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com ara són els desplaçaments en bicicleta o bé a peu. A més a més es valora la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i especialment les fórmules de participació del promotor en la col·laboració per a la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

Els principals objectius del present estudi es corresponen als punts que es citen a continuació:

- Conèixer les principals característiques en quant a la mobilitat de l'àrea d'influència de l'activitat.
- Realitzar una estimació de la mobilitat generada per la implantació de l'activitat.
- Identificar i organitzar els recorreguts d'accés i de sortida de l'àrea, per tal d'optimitzar la capacitat de la xarxa viària existent.
- Valorar la distribució modal dels desplaçaments dels usuaris per a una possible potenciació de la xarxa de transport públic.

- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat de l'àmbit d'estudi, i proposar les possibles millores.
- Dissenyar les propostes d'actuació convenients.

3.- EMPLAÇAMENT I SITUACIÓ.-

3.1.- Emplaçament.-

L'actuació proposada s'emplaça a la Partida Cunillàs, núm. 24, de Gualda, Polígon 11, Parcel·la 151, del terme municipal de Lleida. La parcel·la té una referència cadastral número 01101510388051001AM.

Les coordenades U.T.M. de les instal·lacions són les següents: X: 301.284 – Y: 4.613.592.

L'emplaçament i la ubicació de l'àmbit d'actuació queden detallats en els plànols núm. 1 "Situació i Localització" i núm. 2 "Emplaçament".

3.2.- Situació, àmbit i delimitació.-

El sector objecte del Pla Especial està emplaçat en una parcel·la qualificada com a Sòl No Urbanitzable –SNU–, la qual es troba situada al costat de la Carretera de Tortosa a França (Lleida – Vielha) N-230. L'accés a l'interior de la parcel·la es realitza directament a través d'una rotonda existent a l'esmentada carretera.

Actualment, a l'entorn de la parcel·la coexisteixen altres edificacions de similar tipologia, dimensions i volumetria a les que es tracten en el present Pla Especial, així com d'altres habitatges destinats a vivendes unifamiliars.

4.- DESCRIPCIÓ DE L'ACTIVITAT.-

L'activitat de magatzem i taller de reparació i manteniment d'elements per a xarxes de subministrament d'aigua potable es pretén implantar a l'interior de dues naus industrials annexes, en planta baixa i primera, dotades d'una superfície construïda total de 1.562,57 m², dels quals 1.495,31 m² corresponen a superfície útil.

La distribució general en planta de les instal·lacions presenta les següents tipologies dimensionals:

<i>Dependència</i>	<i>Superfície útil [m²]</i>	<i>Superfície construïda [m²]</i>
Zona emmagatzematge -1 i aparcament de vehicles	561,35	583,10
W.C. -1	4,27	5,03
Sala polivalent -1	10,70	11,87
Zona emmagatzematge -2	529,75	560,95
Despatx – Sala Reunions	55,22	56,34
Zona administració	89,15	92,34
W.C. -2	7,28	9,34
Vestidor dones	17,09	18,03
Vestidor homes	54,48	56,49
Menjador	19,88	20,51
Arxiu	23,84	24,32
Distribuïdor	93,75	94,92
Sala polivalent	28,55	29,33
	1.495,31	1.562,57

L'activitat es trobarà emplaçada a l'interior de dues naus industrials annexes, en planta baixa, a excepció d'una cantonada on s'hi emplaça un altell en el qual s'hi troba una sala polivalent i l'arxiu. Bàsicament, la instal·lació estarà destinada a l'emmagatzematge del material i les peces de recanvi necessàries per a la construcció, manteniment i reparació de xarxes d'abastament d'aigua potable. A més a més, les instal·lacions albergaran al seu interior la flota de vehicles necessaris per a les actuacions.

Es distribueixen els materials de dues maneres: o bé recolzats directament sobre el paviment, o bé convenientment classificats a l'interior de caixes situades sobre unes estanteries metàl·liques.

Es distingeixen també una zona administrativa, així com una zona destinada a serveis, vestidors, lavabos i menjador.

Així doncs, l'emplaçament de l'activitat actua com a centre de treball, on els operaris disposen dels seus vehicles, les eines i els materials que requereixen per a la realització del seu treball diari, i a més on es produeixen les entregues, recepció i l'estocatge dels materials.

5.- ESTUDI DE LA MOBILITAT.-

5.1.- Mobilitat generada.-

L'estudi de la mobilitat generada es realitza en funció de l'ús al que està destinat el sòl, sigui aquest residencial, comercial, industrial, d'equipaments, zona verda, etc... Així mateix, cal tenir la consideració, en cas d'ésser necessària, la distinció en funció de l'estacionalitat de l'any (estiu/hivern) i el període diari (horari diürn/horari nocturn).

Les ràtios a aplicar per al càlcul dels viatges generat per dia en funció de l'ús del sòl, vénen regulats per la taula de l'Annex 1 del Decret 344/2006, i que es descriuen a continuació:

Ús	Número de viatges
Habitatge	> (7 viatges/habitatge – 3 viatges/persona)
Residencial	10 viatges/100 m ² sostre
Comercial	50 viatges/100 m ² sostre
Oficines	15 viatges/100 m ² sostre
Industrial	5 viatges/100 m ² sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² sostre
Franja costanera	10 viatges/m platja

El cas que ens ocupa suposa una activitat industrial, pel que tindrem en consideració la ràtio de 5 viatges/100 m² sostre. Tenint en compte que l'activitat està implantada a l'interior de dues naus industrials de superfície total 1.414 m², obtindrem un valor de 71 viatges. Cal tenir en consideració que aquest ràtio establert sobredimensiona en gran manera el nombre de viatges realment realitzats pels vehicles de la pròpia activitat.

Tenint en compte el nombre de vehicles de què disposa l'activitat, així com les característiques del desenvolupament d'aquesta, es pot establir una mitjana de 20 desplaçament de vehicles.

Els possibles orígens i destinacions dels desplaçaments ocasionats pel desenvolupament de l'activitat, provenen de les rodalies de l'emplaçament, i situats tots a la pròpia ciutat de Lleida i el seu entorn més proper.

L'activitat principalment estarà centrada en els dies laborables, amb activitat puntual i ocasional en cap de setmana.

En resum, la mobilitat estarà ocasionada per l'entrada i sortida dels vehicles amb destinació a les instal·lacions de les quals l'empresa en realitza el manteniment, i com a origen als magatzems existents a l'interior dels quals s'aparcaran aquests. El moviment de vehicles serà relativament baix.

5.2.- Distribució modal.-

La distribució modal de l'activitat serà uniforme, degut a que l'accés a les instal·lacions es realitzarà a través dels propis vehicles que formen part de la flota de l'empresa. Així doncs, no existirà accés ni a través de vehicles privats, ni de transport públic, ni d'altres tipus de vehicles, ni tampoc a peu degut a l'emplaçament de l'activitat.

Existeix aparcament exterior per a vehicles, però tanmateix l'espai interior de les naus està habilitat precisament per a l'aparcament dels vehicles de l'empresa.

6.- XARXES DE MOBILITAT.-

L'accés a l'interior de la parcel·la en la que s'hi emplacen les instal·lacions serà directament a través d'una rotonda existent, a la cruïlla amb la carretera N-230, de Tortosa a França. Només sortir de la rotonda ja s'ha accedit a la parcel·la, a l'interior de la qual l'espai és totalment diàfan, asfaltat, i apte i en condicions adequades i òptimes per a la lliure circulació de vehicles.

No es preveuen ni aceres ni carrils bici, pels motius exposats en el punt anterior. Tanmateix, l'accés és comú a d'altres activitats existents situades al costat de les instal·lacions objecte del present estudi.

Així doncs, la xarxa principal, i única, a través de la qual s'accedirà a l'activitat, serà la carretera N-230, que uneix Lleida amb Torrefarrera, a la zona de Gualda.



Fig. 1.- Emplaçament i accessos.

La carretera N-230 pot suportar perfectament i sense cap mena d'afectació els desplaçaments de vehicles que generarà l'activitat.

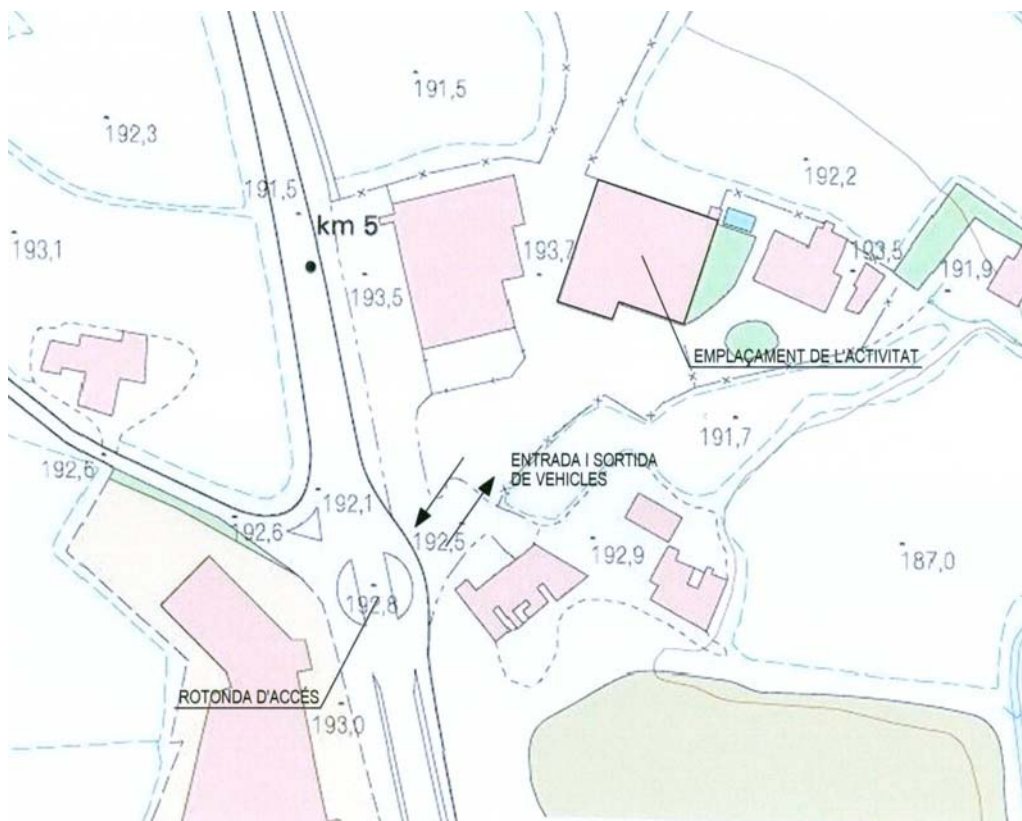


Fig. 2.- Emplaçament i accessos.

7.- CONCLUSIONS.-

L'accés a l'interior de les instal·lacions és correcte i totalment adequat, pel que no serà necessària la realització de cap tipus d'actuació.

La mobilitat generada no afectarà la xarxa de comunicació de vehicles, així com tampoc caldrà tenir en consideració altres vehicles ni vies d'accés a banda dels propis vehicles de l'empresa.

Degut a l'existència de zona exterior destinada a l'aparcament, així com el propi espai interior de les naus industrials, tampoc caldrà realitzar cap actuació en la creació o habilitació de places d'aparcament de vehicles.

Tots els vials i accessos existents tenen una capacitat més que suficient per a l'absorció de la mobilitat induïda pel desenvolupament de la pròpia activitat, la qual és realment baixa.

Així doncs, amb el que s'exposa en el present estudi es considera que queda garantit suficientment el correcte funcionament en termes de mobilitat

Balaguer, març de 2012
L'ENGINYER INDUSTRIAL,

Albert Màsich Sanagustín
Col·legiat 11.540