



Ajuntament de La Fuliola

MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES
SUBSIDIÀRIES DE LA FULIOLA DE
REAJUSTAMENT DE SÒL INDUSTRIAL

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA**

APROVACIÓ INICIAL

Març de 2019



Telèfon: (973) 24 81 65

e-mail: estudibonaire@gmail.com

ÍNDEX

1. PRESENTACIÓ	7
1.1. INTRODUCCIÓ	7
1.2. MARC LEGAL	7
1.3. IMPACTES AMBIENTALS I SOCIALS DE LA MOBILITAT	8
1.4. OBJECTIUS	8
1.5. ANTECEDENTS I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ	9
2. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL	11
2.1.1. VEHICLE PRIVAT	11
2.1.2. VIANANTS	15
2.1.3. CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS D'ORDENACIÓ DEL NOU ÀMBIT	17
3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	24
3.1. DESENVOLUPAMENT PREVIST EN AQUESTA MODIFICACIÓ PUNTUAL.....	24
3.2. ESTIMACIÓ DE GENERACIÓ DE VIATGES.....	24
3.3. IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA XARXA D'INFRAESTRUCTURES	24
3.4. APARCAMENTS DE VEHICLES.....	25
4. PROPOSICIÓ DE MESURES.....	26
4.1. MESURES EN ELS MITJANS DE TRANSPORT.....	26
4.1.1. MITJANS DE TRANSPORT PRIVAT	26
4.1.2. MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC	26
4.2. MESURES EN L'ESPAI PÚBLIC I VIARI	27
4.2.1. VIANANTS	27
4.2.2. CICLISTES.....	27
4.2.3. VEHICLES A MOTOR	27
5. CONCLUSIONS I FINANÇAMENT	27
ANNEXES	30
ANNEX 1	32
ANNEX 2	33

1. PRESENTACIÓ

1.1. INTRODUCCIÓ

La Llei d'urbanisme de Catalunya (LU) obliga la necessitat d'incorporar al Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (en endavant, EAMG), per avaluar les afeccions sobre la mobilitat que potencialment poden derivar-se de l'aprovació i desplegament d'aquesta Modificació Puntual (en endavant, MP), definir les directrius i mesures per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada s'encabeixi dins paràmetres que facilitin la integració d'un model de mobilitat integradora i sostenible.

L'EAMG és part de la documentació necessària per a completar la tramitació del MP, atenent al mandat de l'art. 59.3 c) del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme i a l'art. 71 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei.

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 i s'inclou en la línia de treball que estableix el Document Ambiental de la MP de La Fuliola.

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.

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:

Segons disposa l'art. 71 del mateix Decret 305/2006:

“La documentació del pla d'ordenació urbanística municipal ha d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina la legislació sobre mobilitat.”

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada, estableix en l'art. 3.1 relatiu a l'àmbit d'aplicació, el següent:

“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.”

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 condicionen 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 d'aquest EAMG és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en el sector urbanístic a desenvolupar segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada pretén assolir els següents objectius, en correspondència amb els capítols del document:

1. Avaluar l'increment potencial dels desplaçaments provocats per la nova implantació urbanística (usos agrícoles, usos industrials, zones verdes i espais lliures i nova vialitat).

2. Avaluar la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte (desplaçaments en bicicleta o a peu).

3. Proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat, tot valorant la viabilitat de les mesures proposades en la Modificació puntual per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.
4. Definir mesures i actuacions necessàries per tal que la nova mobilitat generada segueixi unes pautes caracteritzades per la intermodalitat i la sostenibilitat.

1.5. ANTECEDENTS I ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ

L'objecte de la present modificació puntual de les NSP de La Fuliola és el reajustament del sòl industrial no desenvolupat amb la transformació d'usos de l'àmbit assenyalat en les Normes Subsidiàries del terme municipal de La Fuliola.

Aquesta modificació permetrà el manteniment i la millora de l'activitat industrial i econòmica existent a La Fuliola. D'aquesta manera es pretén simplificar la gestió del polígons i possibilitar el ràpid desenvolupament del mateixos, mantenint la continuïtat dels diferents tipus de sòl.

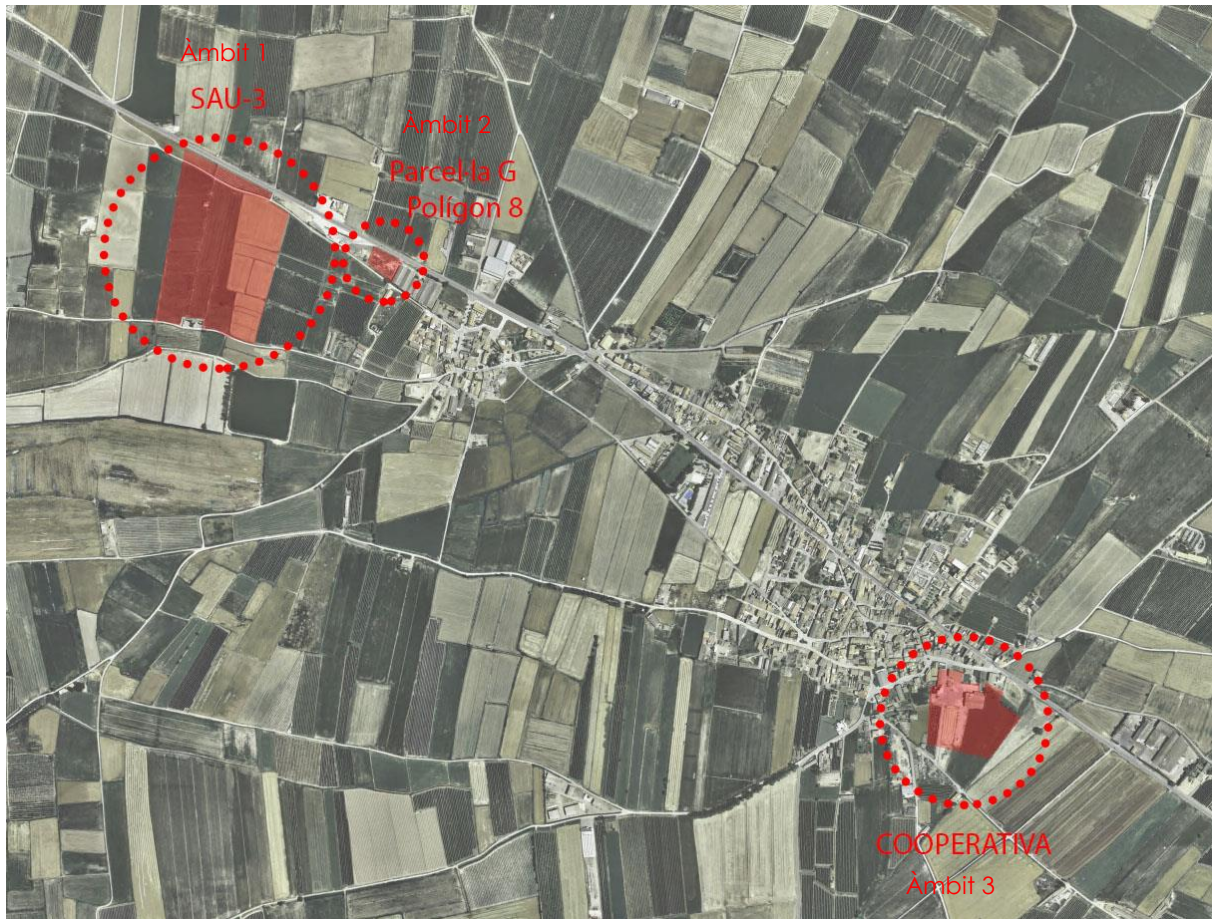
El planejament vigent de la Fuliola són les Normes Subsidiàries de Planejament (NSP) aprovades definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Lleida en sessió 30 d'octubre de 2002, acordada la seva publicació a efectes d'executivitat en 4 de juny de 2003.

Aquest planejament contempla un àmbit de sòl industrial apte per urbanitzat al oest del nucli urbà format pel Pla Parcial SAU 3 "Polígon industrial", descrit en l'article 122 de les NSP.

Una mica més al est hi ha una illa amb ús industrial situada al nord-oest de la població, és una zona consolidada amb les indústries a l'entrada del municipi i tangents a la carretera C-53 (de Tàrrega a Alfarràs). Aquesta zona fa de límit entre la zona urbana i la zona agrícola general, d'aquesta manera una de les finques objecte d'estudi queda dividida amb una zona industrial i una altra agrícola.

A la part sud-est del municipi també hi trobem una zona d'ús industrial, l'actual Pla Especial de la Cooperativa, descrit a l'article 108 de les NSP.

La zona d'edificació lineal, Clau 2 es regula en l'article 105, la zona d'ús industrial es regula en l'article 107 de les NSP, i la zona agrícola en l'article 136 de les mateixes.



Plànol de situació sobre topogràfic, ortofotomapa i cadastre

La proposta de la present modificació puntual és reclassificar una part del sòl del planejament vigent d'ordenació de La Fuliola.

D'una banda la parcel·la G del polígon 8 que està qualificada com a Sòl Agrícola General dins de les Normes Subsidiàries del municipi de La Fuliola. Aquesta parcel·la de 4.796 m² de superfície gràfica, forma part d'un immoble de sòl urbà amb ús industrial i una superfície gràfica total de 13.614 m². Es proposa transformar aquesta parcel·la d'ús Agrícola General (Clau SAG) a l'ús Industrial (Clau 4), per tal d'afavorir la continuïtat de la zona industrial existent anomenada anteriorment.

Es vol compensar aquest canvi amb la transformació del Sòl Apte per Urbanitzar "Polígon Industrial" SAU 3 de les Normes Subsidiàries del municipi de la Fuliola, a Sòl Agrícola General (Clau SAG), ja que totes les finques colindants formen part d'aquesta classe de sòl. Es tracta de les parcel·les 01, 02 i 03 amb una superfície gràfica total de 104.446 m².

D'aquesta manera s'eliminarà el Pla Especial de la Cooperativa, quedant tota la parcel·la de la Cooperativa agrícola d'Ivars amb ús industrial (Clau 4), tant la part oest que actualment es qualifica com a Sòl Residencial (Clau 2a) amb un superfície gràfica total de 2.160 m², com la part est actualment com a Sòl Industrial (Clau 4).

D'altra banda, les parcel·les colindants a la Cooperativa agrícola d'Ivars corresponents a les parcel·les 34, 32, 28, 30 i 29 del polígon 006, amb una superfície gràfica total de 24.368 m², actualment estan qualificades com a Sòl Agrícola General. Per tal de compensar la supressió del Pla Especial de La Cooperativa i permetre el creixement d'aquesta indústria, es proposa un canvi d'aquestes parcel·les a Sòl Industrial (Clau 4), a través de l'aplicació d'un Pla Parcial del nou sector de Sòl Urbanitzable Delimitat "Indústria Agrària de la Cooperativa", SUD-4, que es descriurà en la fitxa a l'article 122, substituint al SAU-3.

El motiu principal és que no es podrà reubicar en el SAU 3 i que per la seva ubicació és un lloc adient per la indústria, ja que es troba en la zona límit entre el sòl agrícola i el sòl urbà i consolida les edificacions existents, admetent l'ús d'activitat econòmica.

2. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

2.1.1. VEHICLE PRIVAT

Classificació de la xarxa viària

La xarxa viària s'ha classificat d'acord amb les característiques morfològiques, de funcionalitat i d'hàbits d'utilització en:

Accessos: Són les que connecten el municipi amb les poblacions exteriors

Vies de passar (municipals): Són les vies que connecten les diferents zones que constitueixen l'àmbit d'estudi.

Vies d'estar: La resta de vies no incloses en cap categoria anterior són les que s'anomenen vies d'estar, amb un trànsit reduït i bàsicament de destinació.

Els accessos al municipi són:

- C-53 (traçat vermell) carretera asfaltada que uneix el municipi de La Fuliola amb Bellcaire d'Urgell a 10,5 km a l'oest, i amb Tornabous a 3,7 km a l'est.
- Camí de Balaguer (traçat blanc) en direcció nord-oest paral·lel a la C-53
- Camí Castell del Remei (traçat blanc) en direcció oest a 5,5 km del Castell del Remei
- Camí Castellserà (traçat blanc) en direcció nord-oest a 5,2 km de Castellserà
- Camí d'Ivars (traçat blanc) en direcció nord a 4,8 km de la carretera d'Almenara Alta
- Camí de Barbens (traçat blanc) en direcció sud a 4,8 km de Barbens.



Imatge terme municipal de la Fuliola

Les vies de passar de l'àmbit d'estudi són:

- C-53 (traçat vermell) carretera asfaltada que uneix el municipi de La Fuliola amb Bellcaire d'Urgell a 10,5 km a l'oest, i amb Tornabous a 3,7 km a l'est.
- Camí de Balaguer (traçat blanc) en direcció nord-oest paral·lel a la C-53
- Camí Castell del Remei (traçat blanc) en direcció oest a 5,5 km del Castell del Remei
- Camí de Barbens (traçat Blanc) en direcció sud-est a 1,2 km d'El Tarrós.

Les vies d'estar són les restants no incloses en les categories anteriors, on podríem incloure alguns camins d'accés a les finques, els quals es fan mitjançant línies amb poques irregularitats. També podríem incloure alguns camins de serveis, com ara, els canals de rec (sèquies), i desguassos dels mateixos.

Característiques de la mobilitat municipal

Si bé no es disposa de dades d'aforament de vehicles, de velocitats ni de soroll es pot tenir una idea aproximada de les característiques de la mobilitat a partir de les dades estadístiques de l'IDESCAT, del cens de vehicles i de la informació de l'Ajuntament.

A - Evolució diària (dia tipus feiner)

A partir de les dades de l'IDESCAT referents a les mobilitats obligades pels motius treball i estudis, el nombre de viatges generats tant a l'interior del municipi com a l'exterior, es situa al voltant de la cinquantena. Com que el motiu principal de sortida és el treball i el d'entrada el domicili, les intensitats punta es produeixen en franges horàries molt determinades corresponents al matí, migdia i tarda-vespre. La resta de la jornada no hi ha cap mobilitat apreciable: transport escolar matí i tarda, transport de petites mercaderies per al sector terciari i desplaçaments per l'interior del municipi per motiu treball i compres.

A causa de la reduïda xarxa viària del municipi és la via d'accés al municipi, la C-53, com a vies de pas per on es produeixen la majoria dels desplaçaments.

B - Tipus de vehicle

Els dies feiners els desplaçaments es fan principalment en vehicle privat i alguns d'ells en transport agrícola com tractors i furgonetes, i així com camions de grans tones, degut a la gran activitat agrícola de la zona, també els desplaçaments a peu pel municipi són freqüents. Durant els períodes estacionals els desplaçaments es diversifiquen els mitjans de transport i es fan principalment a peu i en ciclomotor per l'interior del municipi i en menor mesura amb vehicle privat.

S'adjunten dades del tipus de vehicles extretes de l'IDESCAT:

Turismes: 735

Motocicletes: 105

Vehicles industrials: 242

Altres: 36

TOTAL: 1118

C – Velocitats

Les velocitats en la xarxa viària són, en general moderades i adequades per als trams urbans; només es produeix un cert excés de velocitat en la zona d'accés provinent des de la carretera C-53.

D - Soroll

No es disposa de mesures del soroll ocasionat pel trànsit però per les característiques de la mobilitat i la seva composició es podria considerar que els nivells de soroll no són significatius. En tot cas, la contaminació sonora més significativa prové dels ciclomotors que no disposen dels silenciadors adequats.

Relacions de mobilitat

No es disposa de dades per conèixer les relacions de mobilitat però per amb les característiques de la mobilitat i la seva composició es podria considerar que els orígens i destinacions dels viatges són majoritàriament de dins del municipi al municipis veïns.

Característiques de la demanda

A - Motiu del viatge

Els dies feiners el motiu principal del viatge es la feina i les gestions, gairebé el 100%. Mentre que en els períodes estacionals el motiu principal és l'esbarjo si bé es continua mantenint el motiu treball i mercaderies.

B - Freqüència del desplaçament

Els dies feiners el motiu feina i gestions té una freqüència diària i el motiu mercaderies té una freqüència d'un o dos cops per setmana. En els períodes estacionals el motiu esbarjo té una freqüència diària i les freqüències pel motiu treball disminueixen en part.

C - Ocupació del vehicle

Els dies feiners l'ocupació del vehicle és d'una sola persona gairebé el 100% i en els períodes estacionals augmenta encara que no es pot establir un valor general representatiu per les singularitats de la seva mobilitat.

D - Perfil de l'usuari

Els dies feiners el perfil de l'usuari és el de persona empleada en edat de treballar que es desplaça pel motiu treball. No es poden determinar activitats ni franges d'edat concretes ja que és tota la població activa que es desplaça amb vehicle privat.

Nivell de saturació

La relació entre l'oferta viària i la demanda avaluada permet determinar el grau de

saturació o d'ocupació de la xarxa. En tractar-se d'un municipi de reduïdes dimensions i no tenir cap singularitat que generi gran nombre de viatges, els nivells de la xarxa viària són molt fluids, és a dir, els usuaris no tenen problemes per circular en punt o cap tram de la xarxa.

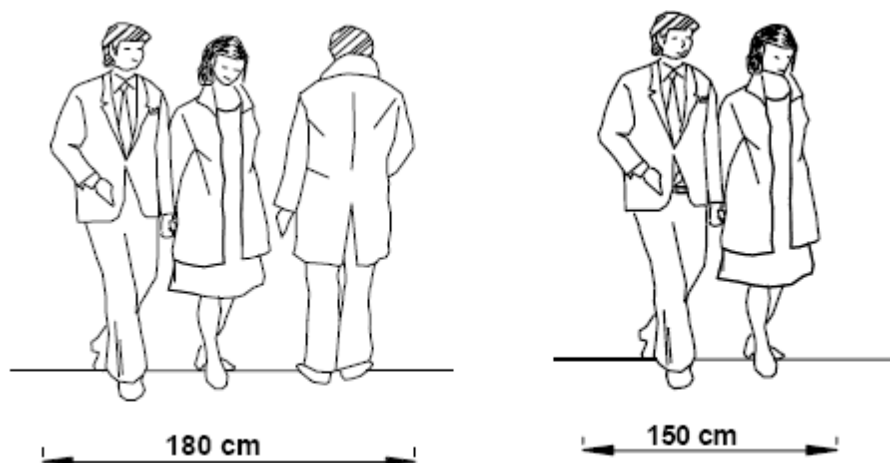
2.1.2. VIANANTS

Oferta de vianants

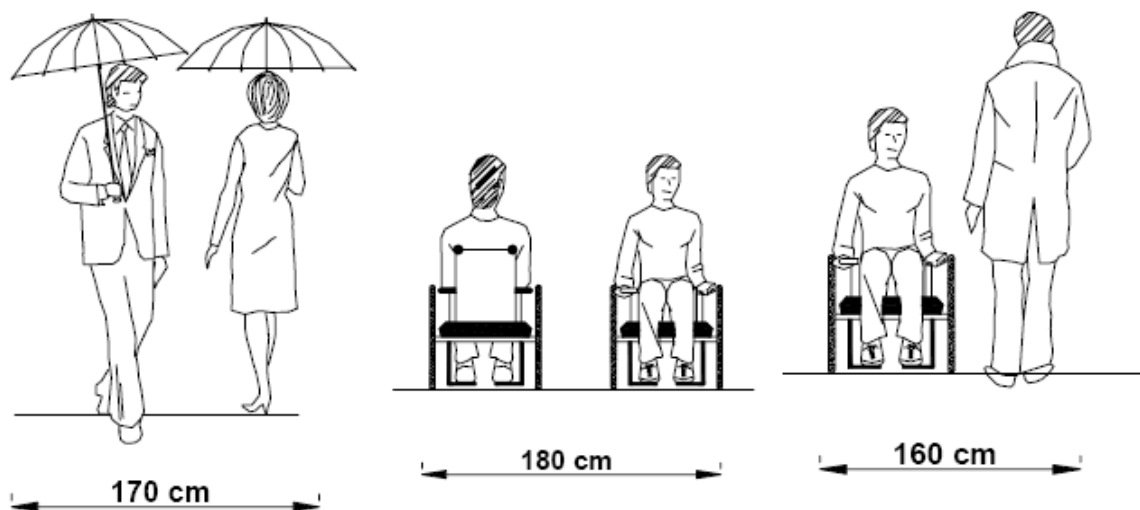
La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible.

Així, el primer objectiu consisteix en assegurar una vorera que garanteixi uns nivells de seguretat i comoditat acceptables. Caldrà una especial cura per definir mesures actuacions que permetin la confluència dels diferents mitjans de transport, donant prioritat al vianants i ciclistes.

Al llibre "Calmar el tráfico" publicat pel Ministeri d'Obres Públiques l'any 1996 s'estableix que una persona caminant necessita un mínim de 65 cm. Tot i això, a les voreres s'han de contemplar dos sentits de circulació, donat que existeix la possibilitat de que s'encreuin dues persones caminant. A més, aquestes persones sovint van acompanyades amb carros d'anar a comprar, cotxes de nens, paraigües, etc., elements que fan necessari l'augment d'espai per a circular.



En aquest sentit, dos vianants circulant en sentits oposats, en el moment de l'encreuament necessiten 1,5 metres. Aquesta amplitud de vorera útil ha de considerar-se com la mínima estrictament necessària, si bé un mínim de 2 m de vorera útil és molt millor.



Per a que puguin encreuar-se sense dificultats dues persones amb paraigües es necessiten 1,70 m, per l'encreuament de dues persones en cadira de rodes 1,80 m, el mateix que necessita una persona per encreuar-se amb altres dues. També hi ha un espai de fricció d'aproximadament 0,5 metres amb la calçada (obertura de les portes dels vehicles estacionats) que pot reduir l'espai útil pel vianant. Per això, el mínim òptim de vorera útil ha de situar-se en **2 metres**, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat. Per a incrementar el nivell de servei i seguretat del vianant, a més d'aquesta superfície s'ha de crear un espai de separació amb la calçada on s'hi posin arbres i mobiliari urbà, per tal de millorar, al mateix temps, la qualitat mediambiental de la població.

Demanda de vianants

El major nombre de viatges dels vianants es produeix per motius de treball i per tant en hores molt concretes de la jornada: al matí, al migdia i a última hora de la tarda.

2.1.3. CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS D'ORDENACIÓ DEL NOU ÀMBIT

La proposta de la present modificació puntual és reclassificar una part del sòl del planejament vigent d'ordenació de La Fuliola.

La proposta de la present modificació és reclassificar una part del sòl descrita a continuació:

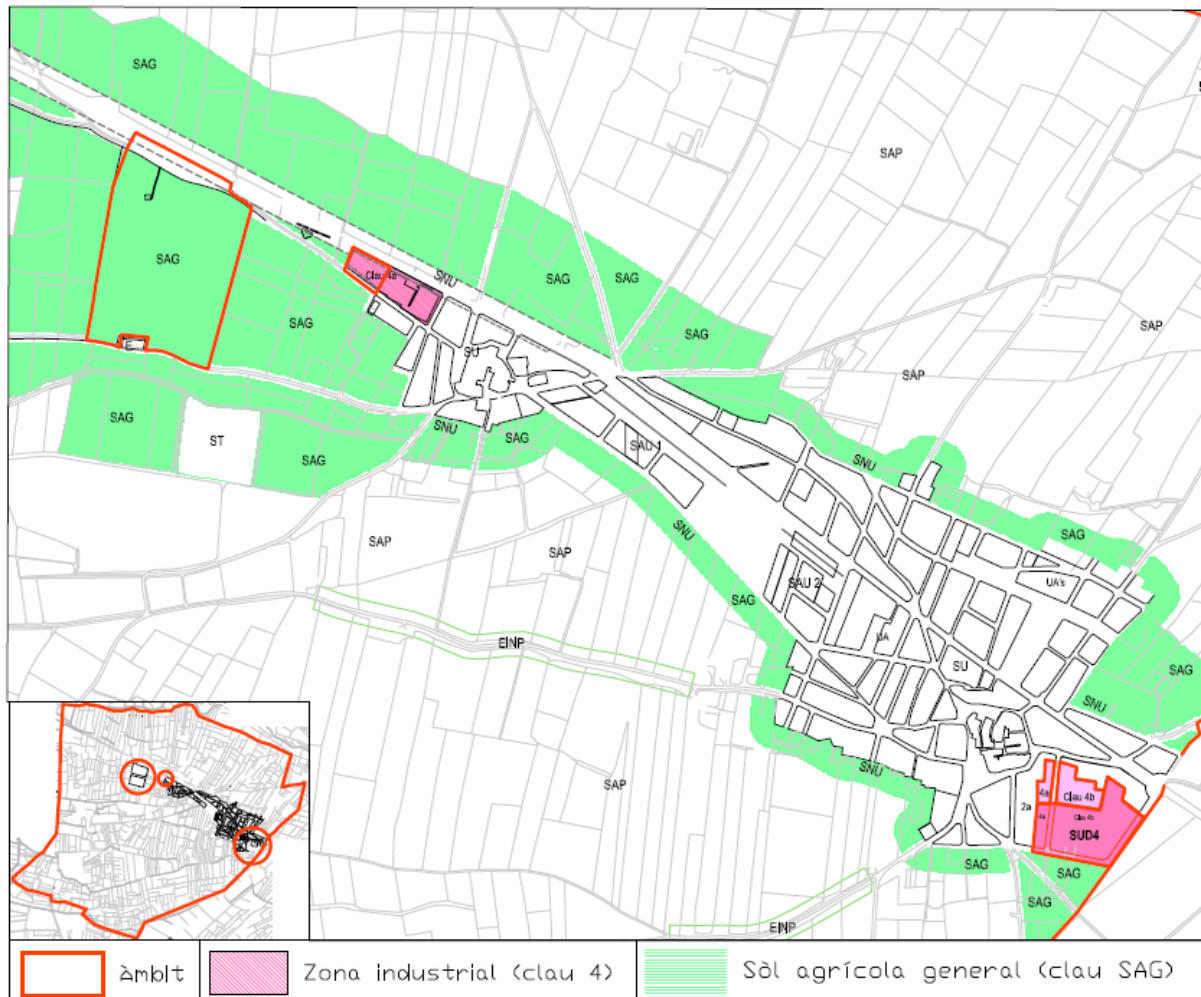
D'una banda la parcel·la G del polígon 8 que està qualificada com a Sòl Agrícola General dins de les Normes Subsidiàries del municipi de La Fuliola. Aquesta parcel·la de 4.796 m² de superfície gràfica, forma part d'un immoble de sòl urbà amb ús industrial i una superfície gràfica total de 13.614 m². Es proposa transformar aquesta parcel·la d'ús Agrícola General (Clau SAG) a l'ús Industrial (Clau 4), per tal d'afavorir la continuïtat de la zona industrial existent anomenada anteriorment.

Es vol compensar aquest canvi amb la transformació del Sòl Apte per Urbanitzar "Polígon Industrial" SAU 3 de les Normes Subsidiàries del municipi de la Fuliola, a Sòl Agrícola General (Clau SAG), ja que totes les finques colindants formen part d'aquesta classe de sòl. Es tracta de les parcel·les 01, 02 i 03 amb una superfície gràfica total de 104.446 m².

D'aquesta manera s'eliminarà el Pla Especial de la Cooperativa, quedant tota la parcel·la de la Cooperativa agrícola d'Ivars amb ús industrial (Clau 4), tant la part oest que actualment es qualifica com a Sòl Residencial (Clau 2a) amb una superfície gràfica total de 2.160 m², com la part est actualment com a Sòl Industrial (Clau 4).

D'altra banda, les parcel·les colindants a la Cooperativa agrícola d'Ivars corresponents a les parcel·les 34, 32, 28, 30 i 29 del polígon 006, amb una superfície gràfica total de 24.368 m², actualment estan qualificades com a Sòl Agrícola General. Per tal de compensar la supressió del Pla Especial de La Cooperativa i permetre el creixement d'aquesta indústria, es proposa un canvi d'aquestes parcel·les a Sòl Industrial (Clau 4), a través de l'aplicació d'un Pla Parcial del nou sector de Sòl Urbanitzable Delimitat "Indústria Agrària de la Cooperativa", SUD-4, que es descriurà en la fitxa a l'article 122, substituint al SAU-3.

El motiu principal és que no es podrà reubicar en el SAU 3 i que per la seva ubicació és un lloc adient per la indústria, ja que es troba en la zona límit entre el sòl agrícola i el sòl urbà i consolida les edificacions existents, admetent l'ús d'activitat econòmica.



Plànol nova ordenació

Els paràmetres bàsics d'ordenació, edificació i ús a complir seran els existents per als de Sòl Agrícola General Clau SAG descrits en l'article 136 de les NNSS.

En canvi es modificaran els paràmetres de l'actual sòl industrial, Clau 4 (SI), que es descriuen en l'article 107 de les NNSS, i on es possibilitava la transformació a sòl residencial d'aquests terrenys ocupats per les principals instal·lacions de la cooperativa. Es crearan dues subzones dins de la clau 4 de zona industrial, per possibilitar el desenvolupament de l'activitat econòmica existent i alhora adaptar la normativa a la realitat física. Seran la subzona 4a i la 4b.

La zona industrial nord-oest es qualificarà amb Clau 4a, així com la part oest del àmbit de la Cooperativa. En canvi, la part est de la Cooperativa serà Clau 4b.

En cap cas s'incrementarà el sostre permès actualment per les NNSS de la Fuliola. Però si que es canvia l'ús de residencial a industrial.

PARÀMETRES	PLANEJAMENT VIGENT		PROPOSTA	
	CLAU 2a	CLAU 4	CLAU 4a	CLAU 4b
Superfície mínima parcel·la	150 m ²	500 m ²	500 m ²	1000 m ²
Façana mínima	6 m	12 m	12 m	20 m
Edificabilitat (m ² st/m ² s) o Profunditat edificable PP (m)	16 m	1 m ² st/m ² s	1 m ² st/m ² s	0,65 m ² st/m ² s
Ocupació màxima parcel·la	PB 100%	80 %	PB 100%	60 %
Separació Llindar posterior	-----	6 m	-----	6 m
Alçada reguladora màxima	3 P (10,5 m)	2 P (10 m)	2 P (10 m)	2 P (10 m)
Dotació d'aparcaments	-----	1 / 200 m ²	1 / 200 m ²	1 / 200 m ²

Al proposar un canvi d'ús en la Zona de Polígon Industrial SAU 3, L'article 122 quedarà eliminat de les Normes Subsidiàries de Planejament de La Fuliola, ja que es tracta d'un Pla Parcial que no es durà a terme a causa de la modificació de l'ús. Aquesta zona quedarà subjecta als paràmetres del nou ús, en aquest cas Sòl Agrícola General fent referència al article 136 esmentat anteriorment.

El equipament del Cementiri quedarà, per tant, inclòs dins del sòl rústic.

Aquest article 122 serà substituït per la fitxa del Pla Parcial del nou sector de Sòl Urbanitzable Delimitat "Indústria Agrària de la Cooperativa", SUD-4, qualificat com a Sòl Industrial (Clau 4).

També quedarà eliminat de les Normes Subsidiàries de Planejament de La Fuliola, l'article 108, ja que es tracta d'un Pla Especial que no es durà a terme a causa de la modificació de l'ús. Aquesta zona quedarà subjecta als paràmetres de l'ús actual, en aquest cas Sòl Industrial fent referència al article 107 esmentat anteriorment.

ÀMBIT		PLANEJAMENT VIGENT		PLANEJAMENT PROPOSAT	
		CLAU 2a	CLAU 4	CLAU 4a	CLAU 4b
SÒL EXISTENT	SAU-3	-----	70.557 m ²	-----	-----
	SUD-4	2.160 m ²	6.151 m ²	3.882,61 m ²	18.469,79 m ²
	Industrial Nord-oest	-----	7.992 m ²	12.027m ²	-----
	TOTAL	2.160 m ²	84.700 m ²	15.909,61 m ²	18.469,79 m ²
				34.379,40 m ²	
SOSTRE EDIFICABLE	SAU-3	-----	70.557 m ²	-----	-----
	SUD-4	6.480 m ²	9.841,6	7.765,22 m ²	22.163,75 m ²
	Industrial Nord-oest	-----	6.300 m ²	8.376 m ²	-----
	TOTAL	6.480 m ²	86.698,6 m ²	16.141,22 m ²	22.163,75 m ²
				38.304,97 m ²	

Descripció de l'àmbit 2: UA-7 (Parcel·la G en la zona industrial nord-oest)

Compren la parcel·la G corresponent a la finca cadastral 4109001CG3240N0007DJ i amb una superfície gràfica de 4.796 m². Aquesta parcel·la forma part d'un immoble de sòl urbà amb ús industrial amb referència cadastral 4109001CG3240N991UA amb una superfície gràfica total de 13.614 m². Es situa al nord-oest del nucli urbà al sud de la carretera C-53 i es considera una prolongació de l'actual zona industrial.

Es delimita en el plànol d'ordenació a escala 1/1000, amb una superfície de 4.796 m². La Unitat d'actuació es destina a l'ús industrial.

Es tracta d'ordenar el solar com a continuació de l'actual zona industrial de Boldú. La zona edificable queda limitada en funció de la línia de no edificació del sistema viari (LE) i la línia d'afectació del sistema viari (LA).

Considerant la meitat de edificació possible de naus industrials en funció dels paràmetres descrits en l'article 107 de Sòl Industrial, Clau 4 de les Normes Subsidiàries de Planejament.

- Superfície de sòl total segons plànol d'ordenació: **4.796 m²**
- Superfície de cessió de vials: **761 m²**
- Superfície de sòl industrial: **4.035 m²**
- Superfície de sòl apte per a construcció de naus industrials: (50% de la màxima ocupació respectant els límits de carreteres) **1.038 m²**
- Superfície de sostre: **2.076 m²**

Al tenir unes limitacions provinents de les distàncies a respectar de les carreteres, es genera una configuració de la Unitat d'Actuació en la que l'espai edificable queda enretirat de la façana de les naus contigües i genera una façana que trenca amb la façana continua de longitud excessiva. Però, per tal de mantenir l'alineació de la parcel·la, i respectar els límits de la carretera C-53 es cedeix més d'un 15% de la superfície de la parcel·la per a urbanització: vialitat i zona verda, situat en la zona nord de la UA7.

Els objectius de generar aquesta Unitat d'Actuació són els d'Ordenar, fer possibles les cessions obligatòries de vialitat i zones verdes, i facilitar la gestió de l'àmbit afectat per de millorar la seva qualitat dins del teixit urbà existent.

Les superfícies de l'àmbit són:

		Superfície (m2)	Percentatge (%)
CESSIONS	Vialitat i zones verdes	761 m2	15,87 %
APROFITAMENT PRIVAT	Industrial (Clau 4a)	4.035 m2	84,13 %
TOTAL UA 7		4.796 m2	100 %

La UA 7 està qualificada com a zona industrial de clau 4a i s'ordenarà d'acord amb els paràmetres d'aquesta tipologia. El sòl apte per a edificar es marca en el plànol d'ordenació i queda limitat pels llinars de carreteres, ocupant el 50% d'aquesta superfície, quedant 1.038 m² edificables, amb 2 plantes i un total de 2.076 m² de sostre.

S'admeten els següents usos inclosos en el llistat existent en les normes a la disposició addicional segona (B) 1a si es l'habitatge per l'encarregat de la indústria amb un màxim de 120 m² construïts que computaran als efectes de l'edificabilitat; 4.2 apartats III i IV; 6 i les incloses a l'apartat 7 en totes les categories i situacions sense més limitacions que el compliment estricte de la normativa sectorial vigent i allò disposat en aquestes normes. A l'ús industrial s'accepta associat l'ús comercial i/o d'oficines limitat a una superfície del 40% de l'activitat.

El sistema de d'actuació urbanística serà el de reparcel·lació amb les condicions de gestió per compensació bàsica, tot i que es tracta d'un únic propietari i una única parcel·la.

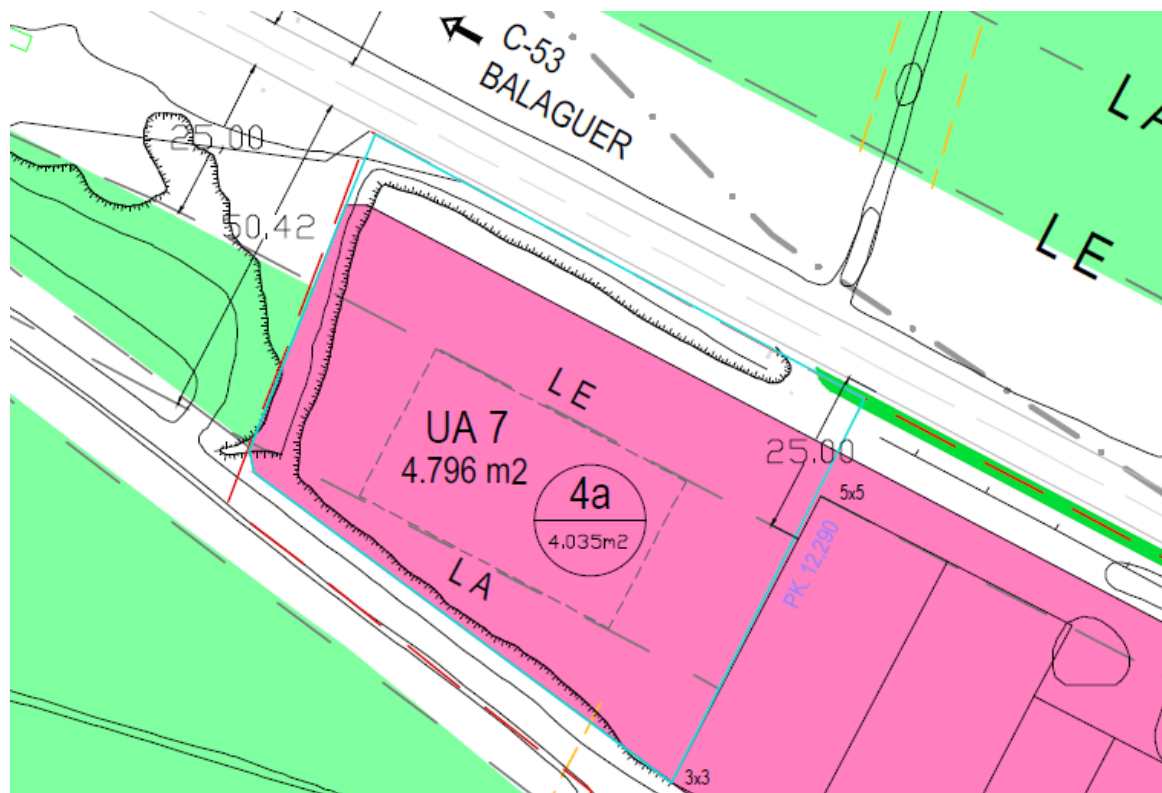
Les cessions seran les previstes en el plànol d'ordenació corresponent a un 15,87% per a vials i zones verdes.

Degut a que es tracta d'un parcel·la única i indivisible, i en referencia a l'exposat a l'apartat 3 de l'article 43 de la Llei d'Urbanisme, el 15% de l'aprofitament urbanístic es substituirà per l'equivalent en el seu valor econòmic.

Es preveuen uns terminis d'execució d'un any per a la urbanització del polígon distribuïda en les següents fases:

- Projecte d'urbanització: a partir de la data de publicació de la modificació en el DOGC es fixa un termini de 6 mesos per iniciar la formulació i tramitació del projecte d'urbanització, si s'escau, i de 12 mesos més a la seva aprovació definitiva.
- Obres d'urbanització: a partir de la data d'inscripció al registre de la propietat de les finques resultants del projecte de reparcel·lació, es fixa un termini de 12 mesos per iniciar les obres d'urbanització i de 12 mesos més per a la seva finalització.

Plànol d'ordenació UA 7 – S/escala



Descripció de l'àmbit 3: SUD-4 "Indústria Agrària de la Cooperativa"

Correspon als terrenys situats al sud-est del nucli urbà que limiten pel nord-est amb la carretera C-53 i pel sud amb zona agrícola, on s'hi troba actualment la cooperativa, amb una superfície gràfica total de 32.679 m² i referències cadastrals 5399627CG3159N0001JW, 5399628CG3159N0001EW, 5399629CG3159N0001SW 25122A006000340000PH, 25122A006000320000PZ, 25122A006000320000PZ, 25122A006000300000PE i 25122A006000290000PZ.

Es delimita en el plànol d'ordenació a escala 1/1000, i el SUD-4 "Indústria Agrària de la Cooperativa es destinarà a l'ús industrial.

Es tracta de dotar al municipi d'una quantitat suficient de sòl industrial que faci possible la ubicació i el desenvolupament d'activitats d'aquest tipus, en un emplaçament ben comunicat i a continuació de l'existent cooperativa agrària.

L'àmbit es distribueix en dos parts separades pels vials que marca el planejament vigent i que cal conservar, i amb una superfície mínima de 5.416 m² segons els plànols d'ordenació, corresponents al 5% del total del sector. Es considera vinculant la determinació que es fa als plànols d'ordenació, així com a la reserva per al sistema viari que defineix l'enllaç amb el camí de l'Hort i amb la rotonda de la carretera C-53 que va de Tàrrega a Alfarràs.

La zona edificable queda limitada en funció de la línia de no edificació per inundabilitat amb retorn a 100 anys (LNEI) situada en compliment amb l'article 9 de TLUC, i on s'ubiquen les zones verdes del Pla Parcial, amb una superfície mínima de 3.368 m² segons els plànols d'ordenació, corresponent al 10% del total del sector. Es considera vinculant la determinació que es fa als plànols d'ordenació.

Caldrà cedir com a mínim un 5% de la superfície del sector per al sistema d'equipaments públics, que es definirà en el Pla Parcial.

Les superfícies de l'àmbit són:

		Superfícies orientatives segons d'ordenació (m2)	Superfícies mínimes plànols (%)
CESSIONS	Sistema d'espais lliures	3.268 m ²	10 %
	Sistema d'equipaments	1.634 m ²	5 %
	Sistema viari	5.416 m ²	16,60 %
	TOTAL SÒL PÚBLIC	10.375 m²	31,60 %
APROFITAMENT PRIVAT	Industrial (Clau 4a)	3.882,61 m ²	11,88 %
	Industrial (Clau 4b)	18.469,79 m ²	56,52 %
	TOTAL SÒL PRIVAT	22.352,40	68,40 %
TOTAL SUD-4		32.679 m²	100 %

La edificabilitat bruta del sector serà de 0,90 m²st/m²s.

Les condicions d'edificació les determinarà el Pla Parcial i es basaran en la qualificació de les Clau 4a i 4b d'ús industrial definides en el plànol d'ordenació.

S'estima un sostre edificable total aproximat de 29.928,97 m²st corresponents 7.765,22 m² en Clau 4a i 22.163,75 en Clau 4b.

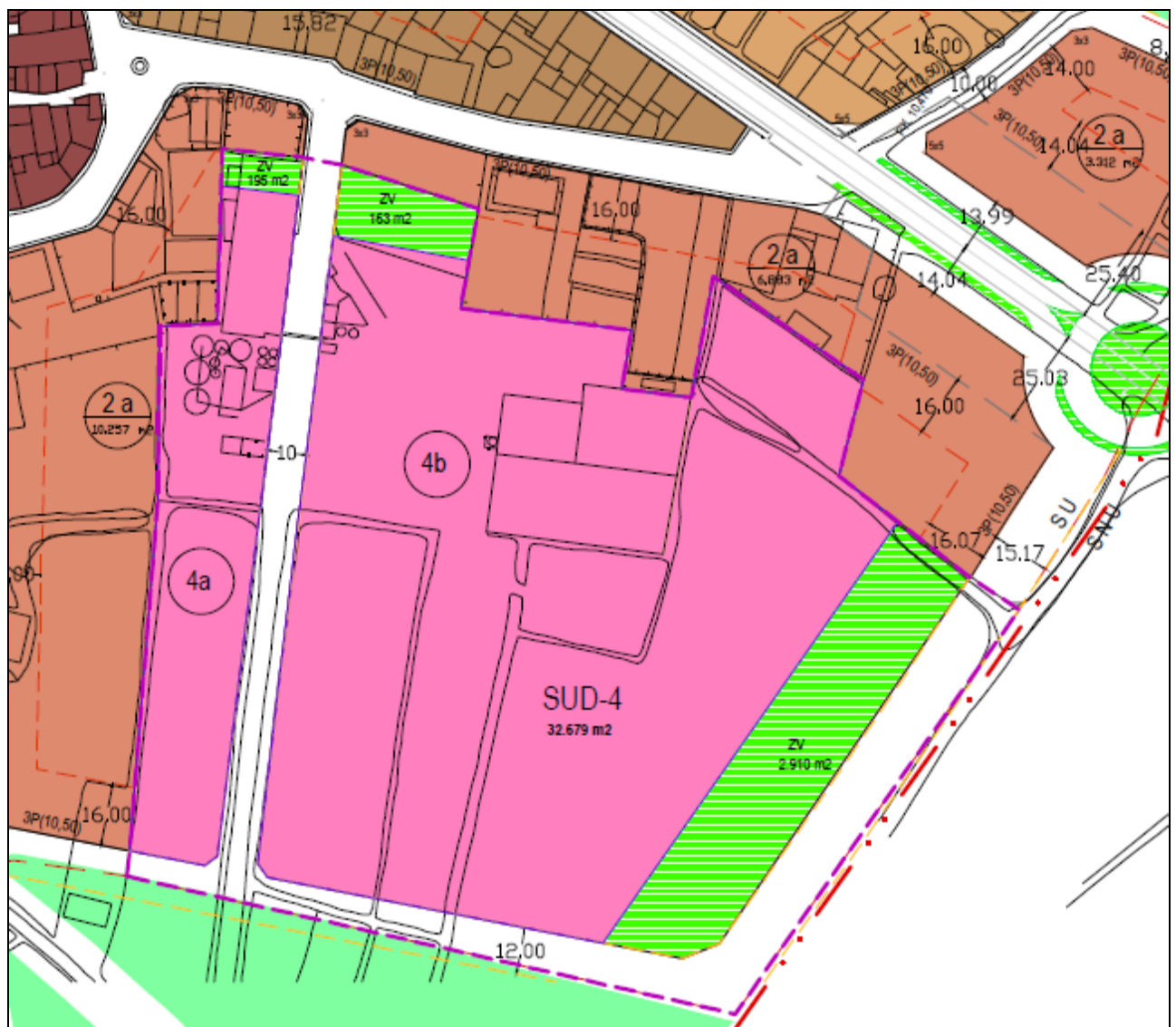
El SUD-4 es destina a l'ús industrial amb una superfície total d'aprofitament privat de 22.352,40 m² com màxim, del qual s'haurà de cedir un 15% d'aprofitament urbanístic, que es definirà en el Pla Parcial, i correspondrà, com a mínim, a 4.489,35 m² de sostre industrial.

El Pla Parcial que s'executarà pel sistema de compensació, que podrà ser substituït pel de cooperació en les condicions establertes a la Llei.

Es definirà un únic polígon d'actuació.

Es preveuen uns terminis d'execució de 2 anys per al desenvolupament del Pla Parcial i de 4 anys per al projecte d'urbanització i de 4 anys més per a l'edificació.

Plànol d'ordenació SUD-4 – S/escala



3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

3.1. DESENVOLUPAMENT PREVIST EN AQUESTA MODIFICACIÓ PUNTUAL

El desenvolupament d'aquesta modificació puntual comportarà l'ampliació d'uns 32.005 m² de sostre industrial, corresponent 2.076 m² al UA-7 i 29.929 al SUD-4. Aquest últim s'estudiarà i es desenvoluparà a través del corresponent Pla Parcial, tal com s'especifica en l'article 122 de les NNSS, ara es realitzarà un estudi estimatiu.

Hi haurà un cert increment d'activitats i el conseqüent augment de la mobilitat obligada i la mobilitat associada al sistema de transports de mercaderies.

3.2. ESTIMACIÓ DE GENERACIÓ DE VIATGES

El petit increment previst en el desenvolupament d'aquestes zones portarà associat un augment de la mobilitat a causa de la nova activitat econòmica i laboral associada. 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. (annex 1)

Estimació de viatges en transport privat generats per la nova ordenació:

Codi	Ús	Sostre	Ràtio viatges generats	Viatges generats/dia
UA-7	Industrial	2.076 m ²	5 viatges/100m ² sostre	103,8 ≈ 104
SUD-4	Industrial	29.929 m ²	5 viatges/100m ² sostre	1.496,45 ≈ 1.497
TOTAL	Industrial	32.005 m²	5 viatges/100m² sostre	1.600,25 ≈ 1.601

3.3. IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA XARXA D'INFRAESTRUCTURES

L'augment de 1.601 viatges diaris del municipi de La Fuliola sobre els desplaçaments actuals suposarà un impacte assumible per les infraestructures existents que transcorren pel municipi, ja que es concentren en aquelles carreteres que estableixen els principals eixos de comunicació del municipi amb les capitalitats amb una major oferta laboral i comercial que en el cas d'estudi es donarà bàsicament a la carretera C-53.

Distribució modal dels viatges generats.

Aquests 1.601 viatges diaris que generarà el nou creixement es realitzaran, bàsicament, en tres modes de transport:

- el vehicle privat, que inclou turismes, furgonetes i motocicletes.
- el transport públic, que en el cas de La Fuliola inclou l'autobús intermunicipal.
- els transports no motoritzats, a grans trets els viatges a peu i en bicicleta.
- els transport de mercaderies.

L'accés a la UA-7 serà per la carretera C-53 i del Camí de Balaguer.

I l'accés al SUD-4 es realitzarà a través dels carrers previstos en el SUD-4, amb connexió directa a la rotonda prevista en el planejament de La Fuliola en la C-53, caldrà realitzar un anàlisi més detallat en el Pla Parcial.

La distribució modal de la mobilitat es considera segons la composició actual de la mobilitat al municipi, sense correccions temporals, urbanístiques ni de localització.

La carrega en hora punta al teixit viari es determinarà aplicant els indicadors de distribució modal assignat als vehicles privats, l'ocupació mitja d'aquet mode i considerant la distribució temporal dels viatges es mostra en el taula següent

L'àmbit produirà un impacte a la mobilitat molt baix tenint en compte que els vehicles es distribueixen en una xarxa viària amb capacitat suficient per absorbir aquet flux de vehicles.

3.4. APARCAMENTS DE VEHICLES

L'annex 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix unes reserves mínimes d'aparcaments de vehicles situats fora de la via pública. (annex 1)

Places d'aparcament per a bicicletes previst

Codi	Ús	Sostre	Ràtio places aparcament bicicletes	Aparcaments a generar bicicletes
UA-7	Industrial	2.076 m ²	1 viatge/100 m ² sostre	20,76 ≈ 21
SUD-4	Industrial	29.929 m ²	1 viatge/100 m ² sostre	299,29 ≈ 300
TOTAL	Industrial	32.005 m²	1 viatge/100 m² sostre	320,05 ≈ 321

Es generaran un total de 321 places per a aparcament de bicicletes, corresponent 21 en la UA-7 i 300 al SUD-4.

Tant la Clau 4a "Zona industrial entre mitgeres" com la Clau 4b "Zona industrial amb volumetria semi aïllada, descrites en l'article 107 Zona Industrial, Clau 4 de les NSP de La Fuliola estableixen una previsió d'aparcaments de vehicles d'una plaça per cada 200 m² de sostre. (annex 2):

Places d'aparcament per a vehicles previst

Codi	Ús	Sostre	Ràtio d'aparcaments vehicles places	Aparcaments a generar vehicles
UA-7	Industrial	2.076 m ²	1 plaça/200 m ² sostre	10,38 ≈ 11
SUD-4	Industrial	29.929 m ²	1 plaça/200 m ² sostre	149,65 ≈ 150
TOTAL	Industrial	32.005 m²	1 plaça/200 m² sostre	160,03 ≈ 161

Es generaran un total de 161 places per a aparcament de vehicles, corresponent 11 en la UA-7 i 150 al SUD-4.

4. PROPOSICIÓ DE MESURES

Aquest apartat consisteix bàsicament en proposar les mesures que hauran de permetre assolir l'escenari futur de mobilitat plantejat en l'apartat anterior.

Les mesures estan emmarcades en els tres àmbits funcionals (mitjans de transport, espai públic i viari i espai privat) que són els que comprenen tots els elements amb repercussió directa sobre la generació de desplaçaments i la manera en què aquests es realitzen.

4.1. MESURES EN ELS MITJANS DE TRANSPORT

4.1.1. MITJANS DE TRANSPORT PRIVAT

Els mitjans de transport privat es poden dividir entre els vehicles a motor (motos, cotxes,...) i els modes no motoritzats (desplaçaments a peu i en bicicleta bàsicament).

No es preveuen mesures cap a tipologies de vehicle o mode de transport. Es pretén gestionar la mobilitat afavorint els vianants i ciclistes, amb mesures en l'espai públic i viari (descrites en l'apartat següent) per arribar a aquest objectiu, però no es prenen mesures directament sobre cap mitjà de transport.

4.1.2. MITJANS DE TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic de viatgers intermunicipal.

No es preveu a priori que el desenvolupament de l'àmbit objecte d'aquest document hagi de modificar la situació actual, ja que la xarxa viària bàsica continuarà a grans trets essent la mateixa.

4.2. MESURES EN L'ESPAI PÚBLIC I VIARI

4.2.1. VIANANTS

Tenint en compte les dimensions, les característiques físiques i les característiques funcionals del municipi de La Fuliola podríem dir que bona part dels desplaçaments quotidians interns es realitzen i realitzaran a peu.

Per qualsevol nou vial previst d'amplada 10m, es tindran en compte paràmetres físics mínims que fan referència a l'amplada de voreres, permeabilitat longitudinal i transversal, senyalització i il·luminació correctes i visibilitat. També caldrà adequar els accessos amb rampes, tal i com estableix el "Codi d'Accessibilitat de la Generalitat de Catalunya de supressió de barreres arquitectòniques".

L'amplada aconsellable de les voreres serà de 1,5m . En els punts conflictius en què s'interfereixin les trajectòries vehicle-vianants es contemplarà la possibilitat d'augmentar la seguretat del vianant protegint el itinerari amb dispositius com ara pilons, baranes...

Disseny de les voreres en forma d'orella a les interseccions per millorar la visibilitat i evitar la invasió del vehicle en les passos de vianants.

4.2.2. CICLISTES

A La Fuliola, de la mateixa manera que en el cas dels vianants, es proposa una coexistència entre ciclistes, vehicles de motor i els mateixos vianants. Donades les característiques dels carrers i la circulació de baixa intensitat, això sembla possible.

4.2.3. VEHICLES A MOTOR

Amb les dades disponibles sobre trànsit i aforaments no es previsible que es produeixi cap fenomen desfavorable de conflictes que poguessin donar lloc a congestió o, fins i tot, que afectessin la seguretat de circulació.

Per al disseny de la nova xarxa viària caldrà seguir els paràmetres establerts en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, on s'especifiquen els requeriments físics com ara amplades, rampes, etc.

5. CONCLUSIONS I FINANÇAMENT

La vialitat proposada que donarà suport als diferents medis de mobilitat, tant vehicular com per a vianants i bicicletes, donant connectivitat i accessibilitat la nova zona industrial no genera conflictes ni col·lapsen de les xarxes bàsiques urbanes.

Considerant que no es modifiquen els recorreguts ni freqüència del transport públic

interurbà de passatgers per la qual cosa no es realitza al càlcul del dèficit anual de transport públic d'acord a les determinacions del Decret 344/2006.

Les actuacions en matèria de mobilitat s'hauran de valorar als projectes d'urbanització corresponents i seran finançades per el promotor privat.

La Fuliola, març de 2019

L'Arquitecte, Santi Sindreu

ANNEXES

ANNEX 1

Ràtios per al càlcul de generació de viatges.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix els següents ràtios per al càlcul de nombre de viatges, reserves d'aparcament de bicicletes, reserves d'aparcament de vehicles i dèficit d'exploració de transport en superfície. Els ràtios proposats són valors mínims i l'adopció de valors inferiors caldrà ser justificada a l'estudi.

Viatges generats. Ràtios per al càlcul del nombre de desplaçaments mínims que generen les diferents activitats i usos del sòl per dia.

Tipologia d'ús	Viatges generats/dia
Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona.
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre.
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre.
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre.
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre.
Equipaments	20 viatges/ 100 m ² de sostre.
Zones Verdes	5 viatges/ 100 m ² de sòl.

Aparcaments de bicicletes. Ràtios per al càlcul del nombre de reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl.

Tipologia d'ús	Places mínimes d'aparcament per a bicicletes
Ús d'habitatge	El valor més gran dels següents: 2 plaça/habitatge o 2 plaça/100 m ² sostre o fracció.
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció.
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció.
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció.
Equipaments docents	5 places/100 m ² sostre o fracció.
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament.
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció.
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl.

ANNEX 2

NORMATIVA PROPOSADA

Article 107

Zona industrial, Clau 4

Zona Industrial entre mitgeres, Clau 4a

DEFINICIÓ

Aquesta zona ordena l'edificació industrial entre mitgeres.

CONDICIONS D'ORDENACIÓ

- a) Tipus d'ordenació Edificacions entre mitgeres segons alineació de vialitat.*
- b) Superfície mínima de parcel·la. La superfície mínima de les parcel·les en aquesta zona seran de 500 m².*
- c) Façana mínima de parcel·la. El front mínim de les parcel·les per que aquestes siguin edificables serà de 12 metres.*

Les parcel·les edificades amb llicència abans de l'aprovació del present document podran mantenir la volumetria existent. Les possibles ampliacions hauran d'acomplir amb la nova normativa.

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

- a) Ocupació de la parcel·la La planta baixa es totalment edificable amb una alçada màxima de 4,50 m. Només s'admetrà una major alçada a les instal·lacions tècniques que justificadament ho requereixin.*
- b) Edificabilitat 1 m²st/ m²st.*
- c) Alçària reguladora màxima. L'alçada màxima de l'edificació és de planta baixa i una planta pis amb un màxim de 10 metres. Només s'admetrà una major alçada a les instal·lacions tècniques que justificadament ho requereixin.*
- d) Dotació d'aparcaments Una plaça per cada 200 m² de sostre*
- e) Dotació de serveis. Per tal d'eliminar efectes indesitjables, les aigües generades com a conseqüència dels processos productius de les empreses hauran d'ésser degudament tractades, la qual cosa haurà de justificar-se expressament als projectes d'execució de les obres.*

CONDICIONS D'ÚS

- d) *Ús principal: activitats econòmiques, s'inclou els usos de serveis de carburants i rentador de vehicles.*
- e) *Usos compatibles: S'admeten els següents usos inclosos en el llistat existent en aquestes normes a la disposició addicional segona (B): 1a si es l'habitatge per l'encarregat de la indústria amb un màxim de 120 m² construïts que computaran als efectes de l'edificabilitat; 4.2 apartats III i IV; 6 i les incloses a l'apartat 7 en totes les categories i situacions sense més limitacions que el compliment estricte de la normativa sectorial vigent i allò disposat en aquestes normes. A l'ús industrial s'accepta associat l'ús comercial i/o d'oficines limitat a una superfície del 40% de l'activitat.*

Zona Industrial amb volumetria semi aïllada, Clau 4b

DEFINICIÓ

Aquesta zona ordena l'edificació industrial amb volumetria semi aïllada.

CONDICIONS D'ORDENACIÓ

a) Tipus d'ordenació : Edificació semi aïllada.

b) Superfície mínima de parcel·la. La superfície mínima de les parcel·les en aquesta zona seran de 1.000 m².

c) Façana mínima de parcel·la. El front mínim de les parcel·les per que aquestes siguin edificables serà de 20 metres.

Les parcel·les edificades amb llicència abans de l'aprovació del present document podran mantenir la volumetria existent. Les possibles ampliacions hauran d'acomplir amb la nova normativa.

CONDICIONS DE L'EDIFICACIÓ

a) Edificabilitat. La intensitat d'edificació o índex net sobre parcel·la és de 0,65 m²st/m²s.

b) Ocupació màxima. L'ocupació màxima és fixa en un 60% de la superfície de la parcel·la.

c) Separació a llinars. Un mínim de 3 metres als límits de parcel·la, excepte per a edificis existents i ampliacions d'aquests, on no és d'aplicació.

d) Alçària reguladora màxima. L'alçada màxima de l'edificació és de planta baixa i una planta pis amb un màxim de 10 metres. Només s'admetrà una major alçada a les instal·lacions tècniques que justificadament ho requereixin.

e) Dotació d'aparcaments Una plaça per cada 200 m² de sostre

f) Dotació de serveis. Per tal d'eliminar efectes indesitjables, les aigües generades com a conseqüència dels processos productius de les empreses hauran d'ésser degudament tractades, la qual cosa haurà de justificar-se expressament als projectes d'activitats respectius.

g) Construccions auxiliars: S'admet construccions auxiliars vinculades a l'activitat principal a la zona lliure d'edificació, amb una ocupació màxima del 5%.

CONDICIONS D'ÚS

- d) *Ús principal: activitats econòmiques relacionades amb l'agricultura i la transformació de productes agraris, s'inclou els usos de serveis de carburants i rentador de vehicles.*
- f) *Usos compatibles: S'admeten els següents usos inclosos en el llistat existent en aquestes normes a la disposició addicional segona (B): 1a si es l'habitatge per l'encarregat de la indústria amb un màxim de 120 m² construïts que computaran als efectes de l'edificabilitat; 4.2 apartats III i IV; 6 i les incloses a l'apartat 7 en totes les categories i situacions sense més limitacions que el compliment estricte de la normativa sectorial vigent i allò disposat en aquestes normes. A l'ús industrial s'accepta associat l'ús comercial i/o d'oficines limitat a una superfície del 40% de l'activitat.*

Article 108

Unitat d'actuació número 7 (UA 7)

1. OBJECTIUS

Ordenar, fer possibles les cessions obligatòries de vialitat i zones verdes, i facilitar la gestió de l'àmbit afectat per de millorar la seva qualitat dins del teixit urbà existent.

2. SUPERFÍCIES DE L'ÀMBIT

		Superfície (m2)	Percentatge (%)
CESSIONS	Vialitat i zones verdes	761 m2	15,87 %
APROFITAMENT PRIVAT	Industrial (Clau 4a)	4.035 m2	84,13 %
TOTAL UA 7		4.796 m2	100 %

Caldrà cedir el 15% de l'aprofitament. Al tractar-se d'una parcel·la única podrà ser amb el corresponent valor econòmic estimat en 10.721,5 €.

3. CONDICIONS D'ORDENACIÓ, D'EDIFICACIÓ I D'ÚS

L'ús principal serà l'industrial i s'ordenarà d'acord amb els paràmetres de la Clau 4a.

4. EDIFICABILITAT

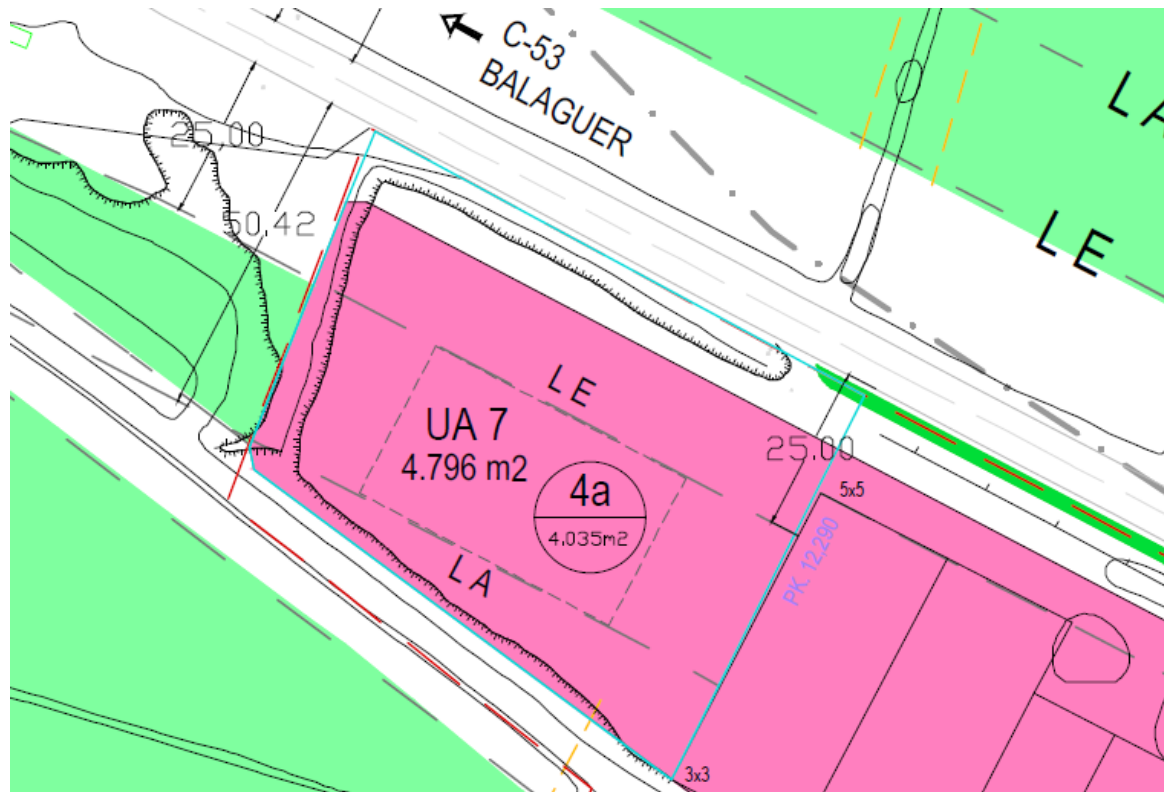
Sòl apte per edificar respectant els límits del plànol d'ordenació: 1.038 m²

Sostre màxim edificable: 2.076 m²st

5. CONDICIONS DE GESTIÓ

Reparcel·lació per compensació urbanística

6. PLÀNOL D'ORDENACIÓ. S/escala



Article 122

Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat "Indústria Agrària de la Cooperativa", SUD-4.

1. ÀMBIT

Correspon als terrenys situats al sud-est del nucli urbà que limiten pel nord-est amb la carretera C-53 i pel sud amb zona agrícola.

2. OBJECTIUS

Dotar al municipi d'una quantitat suficient de sòl industrial que faci possible la ubicació i desenvolupament d'activitats d'aquest tipus, en un emplaçament ben comunicat i a continuació de l'existent cooperativa agrària.

3. SUPERFÍCIES

		Superfícies orientatives segons d'ordenació (m2)	Superfícies mínimes plànols (%)
CESSIONS	Sistema d'espais lliures	3.268 m ²	10 %
	Sistema d'equipaments	1.634 m ²	5 %
	Sistema viari	5.416 m ²	16,60 %
	TOTAL SÒL PÚBLIC	10.375 m²	31,60 %
APROFITAMENT PRIVAT	Industrial (Clau 4a)	3.882,61 m ²	11,88 %
	Industrial (Clau 4b)	18.469,79 m ²	56,52 %
	TOTAL SÒL PRIVAT	22.352,40	68,40 %
TOTAL SUD-4		32.679 m²	100 %

Caldrà cedir el 15% de l'aprofitament, que es definirà en el Pla Parcial, però s'estima en 4.489,35 m² de sostre.

4. CONDICIONS D'ORDENACIÓ D'EDIFICACIÓ I ÚS

4.I. Condicions d'ordenació

Coeficient d'edificabilitat bruta del sector 0,90 m²st/m²s

Als espais de cessió obligatòria i gratuïta dels sistemes viari (mínim 16,60%), d'equipament (mínim 5%) i d'espais lliures (mínim 10%), caldrà afegir-hi el 15% d'aprofitament urbanístic que es definirà en el Pla Parcial.

Es considera vinculant la determinació que es fa als plànols d'ordenació referent a la reserva de zones verdes situades en zona inundable de retorna 100 anys, així com a la reserva per al sistema viari que defineix l'enllaç amb el camí de l'Hort i amb la rotonda de la carretera C-53 que va de Tàrrega a Alfarràs. Pel que fa a l'equipament es definirà en el Pla Parcial.

4.II. Condicions d'edificació

Les determinarà el Pla parcial i es basaran en la qualificació de la Clau 4a i 4b d'ús industrial definides en el plànol d'ordenació

4.III. Condicions d'ús

L'ús principal serà l'industrial amb els límits que determini el Pla parcial.

5. CONDICIONS DE GESTIÓ

El Pla Parcial que s'executarà pel sistema de compensació, que podrà ser substituït pel de cooperació en les condicions establertes a la Llei.

Es definirà un únic polígon d'actuació.

6. PLÀNOL D'ORDENACIÓ. S/escala

