

TEXT REFÒS

INFORME D'IMPACTE AMBIENTAL

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ PER A LA CONSTRUCCIÓ D'UNA
BENZINERA I SERVEIS ACCESSORIS A LA PARTIDA DE LES TORRES D SANUI

Gabriel Pérez i Luque
Enginyer Agrònom
Maig 2006

ÍNDIX

1. Objecte de l'informe.
2. Localització.
3. Situació actual. Descripció i característiques urbanístiques.
4. Proposta del Pla Especial.
5. Legislació vigent.
6. Identificació dels efectes del projecte sobre el medi.
 - 6.1. Medi natural.
 - 6.1.1. Aire.
 - 6.1.2. Terra.
 - 6.1.3. Sòl.
 - 6.1.4. Aigua.
 - 6.1.5. Flora.
 - 6.1.6. Fauna.
 - 6.1.7. Medi perceptual.
 - 6.2. Medi Social i econòmic.
 - 6.2.1. Ús del territori.
 - 6.2.2. Valor cultural.
 - 6.2.3. Infraestructures.
 - 6.2.4. Aspectes humans d' economia i població
7. Mesures correctores proposades.
 - 7.1. Aire.
 - 7.2. Terra.
 - 7.3. Sòl.
 - 7.4. Aigua.
 - 7.5. Flora.
 - 7.6. Fauna.
 - 7.7. Medi perceptual.
8. Conclusió.
9. Annexes.
 - 9.1. Relació d'accions i factors a tenir en compte en Plans d'Ordenació del Territori, plantes d'energia i vies de comunicació.

1. Objecte de l'informe.

Aquest informe mediambiental té l'objectiu de definir i descriure qualitativament els possibles impactes produïts pel Pla Especial Urbanístic d'Ordenació per a la construcció d'una benzinera i dels seus serveis accessoris a la partida Torres de Sanui, Polígon 8, parcel·les 822 i 16 de Lleida, en l'entorn en el que s'ubica.

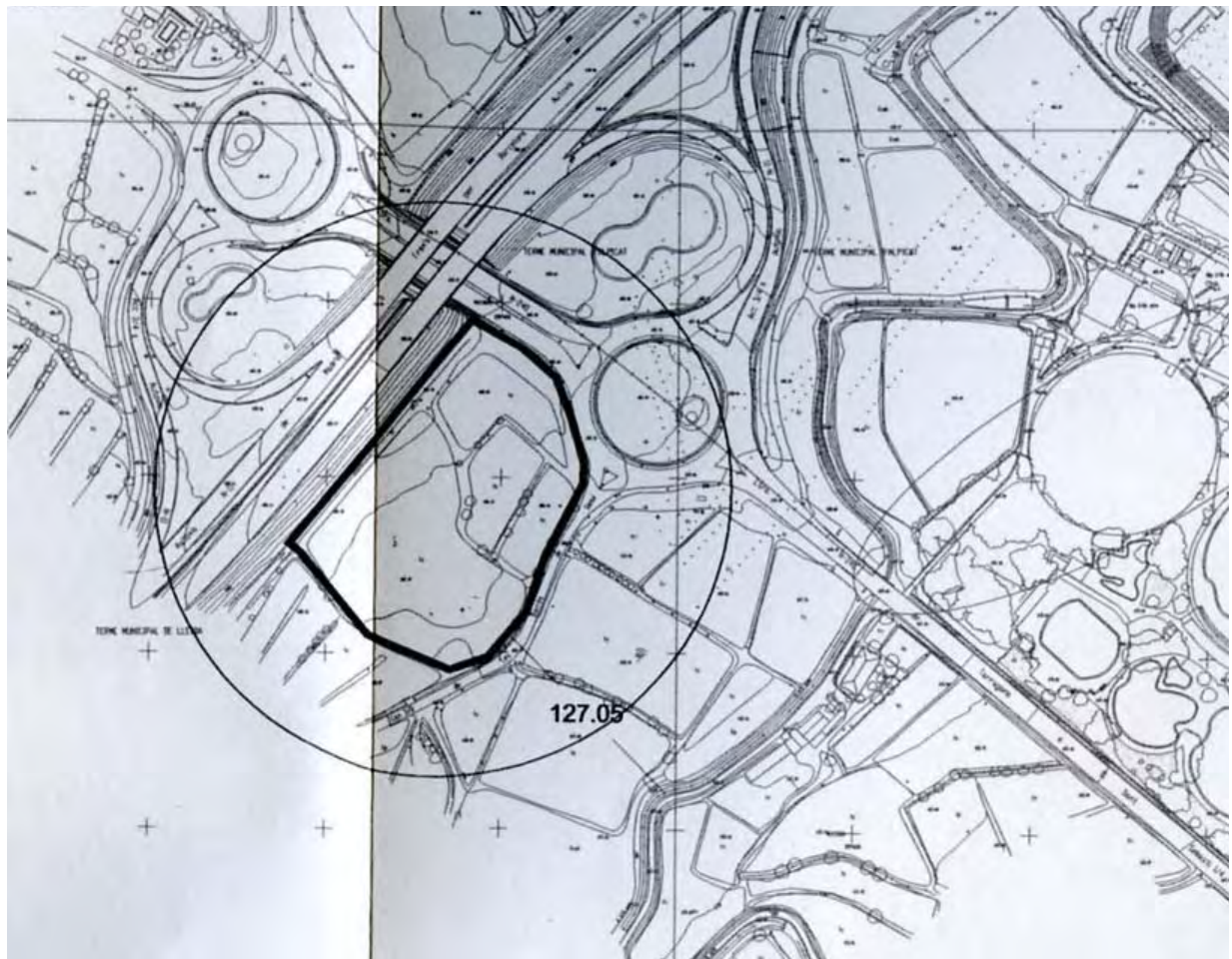
Els resultats de l'informe han de servir d'indicador de la incidència ambiental que l'actuació ocasionarà, sense més pretensions, permetent recomanar posteriorment les possibles mesures correctores o minimitzadores dels seus efectes.

2. Localització.

El Projecte es situa a la Partida Torres de Sanui, de Lleida, al costat de la rotonda de connexió de la carretera A-22 amb l'autovia A-2, corresponent a la sortida "Lleida centre".

La finca queda limitada per la mateixa autovia A-2 al nord-oest, per la rotonda situada a la carretera A-22 al nord-est, pel camí municipal de les Torres de Sanui al sud-est i per la finca veïna al sud-oest.

L'accés a la mateixa té lloc pel camí municipal de la partida Torres de Sanui, de 6 metres d'ample, el qual parteix de la rotonda de la carretera nacional A-22.



3. Situació actual. Descripció i característiques urbanístiques.

La finca actual es genera com a fusió de les parcel·les 822 i 16 del Polígon 8, donant lloc a 20.396 m² de terreny No Urbanitzable qualificat al Pla General Municipal de Lleida com a Zona agrícola de regs antics – Clau R2.

D'acord al PGM, aquesta zona R2 correspon a àrees de regs antics de l'horta i de regs iniciats el segle passat, que són testimoni de la implantació històrica dels usos agrícoles en aquest territori.

Les seves característiques principals són una parcel·lació petita, una forta implantació d'equipaments comunitaris, una densa xarxa de camins rurals i presència d'abundants edificacions.

Les condicions d'aptitud agrícola dels sòls, per a una tecnologia d'alta freqüència, destaquen el 37 % dels sòls d'aquesta zona com a sòls d'excel·lent o de bona aptitud agrícola, i un 15 % de sòls són classificats com a marginals per a l'agricultura per les seves condicions pedològiques.

Per els seves característiques agronòmiques i culturals és una zona a potenciar com a àrea agrícola periurbana de qualitat i com a zona d'interès per a usos lúdics i socials.

Pel que fa als usos compatibles el PGM (prèvia tramitació d'un Pla Especial), entre d'altres, habilita aquesta zona per a usos de serveis de tipus hotel·ler, recreatiu i d'estació de servei, sempre que donin servei a la carretera, situant-se en la zona de protecció d'aquesta i complint els condicionants establerts per aquesta protecció.

Malgrat la seva ubicació en una zona agrícola de regadiu, en l'actualitat els terrenys no es troben cultivats.

Es poden observar alguns vells ametllers i figueres esparsos, testimonis de l'activitat agrícola passada, pròpia d'aquest indret. Tota la superfície està coberta per herbes pròpies de la flora ruderal i viària de la zona de l'horta de Lleida.

La finca és plana, sense desnivells acusats ni talussos en l'interior, més que els propis de marge entre finques.

La seva situació, tant a prop d'un nus de comunicació d'una obra lineal important com és d'autovia fa que, previsiblement, en el moment de la construcció de la carretera és remenessin les terres en bona part de la finca, perdent conseqüentment l'estructura interna del sòl, si més no a nivell superficial.



Situació actual



Situació actual



Infraestructures actuals. Línies elèctrica i telefònica aèries.



Xarxa viària actual. Camí partida Torres de Sanui.

1. Proposta del Pla Especial.

Aquest Pla Especial planteja l'ordenació del sòl corresponent a les parcel·les anteriorment esmentades, per tal d'habilitar-lo per a la implantació de les construccions i serveis que permetin fer-ne un ús de subministrament de carburants i serveis accessoris, a la vegada que es garanteix el bon funcionament del camí i es regulen els accessos d'acord a les indicacions tècniques del Servei d'Enginyeria de l'Ajuntament, tot complint les prescripcions del Pla General al respecte.

2. Legislació vigent.

Normativa bàsica referent als procediments d'avaluació d'impacte ambiental, i a les activitats objectes del Pla Especial:

Normativa europea

- Directiva 1985/337, relativa a l'avaluació de les repercussions de determinats projectes públics i privats sobre el medi ambient. DOCE-L núm. 175, de 05.07.1985.
- Directiva 1997/11, relativa a l'avaluació de les repercussions de determinats projectes públics i privats sobre el medi ambient. (Modifica la Directiva 1985/337). DOCE-L núm. 73, de 14.03.1997.
- Directiva 2001/42, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient. DOCE-L núm. 197, de 21.07.2001.

Normativa de l'Estat

- Reial Decret Legislatiu 1302/1986, d'avaluació d'impacte ambiental. BOE núm. 155, de 30.06.1986. (incorpora la Directiva 1985/337).
- Reial Decret 1131/1988, pel qual s'aprova el Reglament per l'execució del Reial Decret Legislatiu 1302/1986, d'avaluació d'impacte ambiental. BOE núm. 239, de 05.10.1988.
- Llei 6/2001, de modificació del Reial Decret Legislatiu 1302/1986, d'avaluació d'impacte ambiental. BOE núm.11, de 09.05.2001. (incorpora la Directiva 1997/11).
- Llei 8/2005, 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge.

Normativa de la Generalitat de Catalunya

- Decret 114/1988, d'avaluació d'impacte ambiental. DOGC núm. 1000, de 03.06.1988.
- Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el text refòs de la Llei d'Urbanisme.

- RESOLUCIÓ MAB/3613/2003, de 13 de novembre, per la qual s'atorga el distintiu de garantia de qualitat ambiental per a les categories d'establiments hotelers, residències - casa de pagès, instal·lacions juvenils i tallers de vehicles.
- RESOLUCIÓ MAB/2815/2003, de 28 de juliol, per la qual s'atorga el distintiu de garantia de qualitat ambiental per les categories d'establiments hotelers, càmpings, residències cases de pagès, instal·lacions juvenils, tallers de vehicles i estacions de servei i unitats de subministraments.
- RESOLUCIÓ de 9 d'octubre de 2001, per la qual s'estableixen els criteris ambientals per a l'atorgament del distintiu de garantia de qualitat ambiental a les estacions de servei i a les unitats de subministrament.
- DECRET 93/1999, de 6 d'abril, sobre procediments de gestió de residus.
- Llei 6/1993, de 15 de juliol, reguladora dels residus.
- Ordre de 6 de setembre de 1988, sobre prescripcions en el tractament i l'eliminació d'olis usats.

Altra normativa complementària

- Diverses normatives sectorials estableixen l'obligatorietat que certs tipus de projectes i instal·lacions segueixin el tràmit d'avaluació d'impacte ambiental.
- Urbanisme. Llei 2/2002, d'urbanismes (DOGC núm. 3600, de 21.03.2002). Especifica que els plans d'ordenació urbanística municipal i els plans parcials urbanístics han de contenir com a mínim l'informe mediambiental.
- Carreteres. Llei 7/1993, de carreteres (DOGC núm. 1807, de 11.10.1993). Decret 130/1998 de prevenció d'incendis forestals en les àrees d'influència de les carreteres (DOGC núm. 2656, de 09.06.1998).
- Espais naturals. Decret 328/1992, pel qual s'aprova el Pla d'Espais d'Interès Natural (DOGC núm. 1714, de 01.03.1993), modificat pel Decret 213/1997. Llei 12/1985, d'espais naturals (DOGC núm. 490, de 30.11.1984).
- Accés al medi natural. Llei 9/1995 i Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (DOGC núm. 2083, de 02.08.1995 i DOGC núm. 2680, de 14.07.1998 respectivament)
- Fauna. Llei 3/1988 de protecció dels animals (DOGC núm. 967, de 18.03.1988). Ordres de 23.11.1994 i 10.04.1997 d'ampliació del llistat d'espècies protegides.
- Directiva Hàbitats. Directiva 1992/43 relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestre (DOCE-L núm. 206, de 22.07.1992)

Així com qualsevol altra norma vigent en el moment de la redacció del Pla Especial en matèria d'impacte ambiental i de les activitats que el Pla contempla, hotelera i recreativa, i d'estació de serveis.

3. Identificació i descripció dels possibles impactes.

Els possibles efectes del Pla Especial objecte d'aquest informe sobre el medi que l'envolta, són els que es relacionen i descriuen a continuació.

Per a una millor interpretació de la descripció i valoració que se'n fa en aquest informe s'inclou a l'annex 9.1. una relació més completa d'accions impactants i factors impactats proposats per als plans d'ordenació del territori, així com per a plantes d'energia i vies de comunicació.

3.1. Medi natural.

3.1.1. Aire.

Les accions impactants més destacables són les possibles emissions atmosfèriques de l'activitat d'àrea de servei, les quals poden afectar a la qualitat de l'aire.

D'aquestes en destaquem l'emissió a l'atmosfera de gasos contaminants procedents dels sortidors i dels vehicles.

3.1.2. Terra.

Se'n poden destacar els dos efectes següents:

- Alteració de la permeabilitat del terreny conseqüència de la pavimentació en el procés d'urbanització.
- Acumulació de residus sòlids (paper, cartró, vidre, envasos i inerts, bateries, pneumàtics, etc.) en l'entorn proper, degut a les activitats desenvolupades.

3.1.3. Sòl.

Pel que fa als possibles impactes produïts sobre el sòl:

- Desestimació de la capacitat agronòmica dels terrenys en favor d'altres usos.
 1. Terrenys de regadiu 1,5 hectàrees.
 2. Terrenys de secà 4,0 hectàrees.
- Activitat d'àrea de servei: Possibilitat de fuites d'hidrocarburs dels dipòsits al subsòl, filtracions de benzina arrossegada per l'aigua de pluja i filtracions d'aigua amb sabó dels trens de rentat.

3.1.4. Aigua.

Destaquen els següents efectes:

- Possibilitat, encara que pugui ser ocasional, de vessaments perillosos en les aigües residuals, com productes desatascadors líquids, productes de neteja abrasius, líquids altament contaminants.

- Fer un ús irracional de l'aigua sanitària i per al reg de les àrees enjardinades.
- Afectar els nivells d'escorrentia i drenatge conseqüència del canvi de pavimentació.

3.1.5.Flora.

En ser terrenys no cultivats, no s'afecta cap element vegetal significatiu, més que l'actual coberta herbàcia pròpia de la flora ruderal i viària associada als conreus i a l'activitat antròpica en general, i alguns peus testimonials de vells ametllers i figueres.

3.1.6.Fauna.

No s'ha de produir cap impacte remarcable a la fauna de l'entorn atès que la superfície de zona que restarà com a zona verda associada a una obra lineal (autovia) és elevada respecte de la urbanitzada.

Les finques es troben incloses en l'àmbit d'un Corredor Ecològic, fet pel qual caldrà ajustar-se a les restriccions d'ús definides per les ordenances municipals.

3.1.7.Medi perceptual.

Pel que fa al paisatge, aquest es veurà afectat per:

- La construcció de les edificacions de la benzinera i dels serveis accessoris, que aporta nous elements constructius a un paisatge típic d'horta que poc a poc s'ha vist invaït pel creixement de la ciutat i per les obres de comunicació entre ciutats.
- El Pla contempla l'ordenació de les instal·lacions bàsiques en aquest indret, entre les quals destaca el soterrament d'una línia de mitja tensió per part de la companyia concessionària, fet que ajuda a millorar la qualitat visual de l'entorn.

3.2. Medi Social i econòmic.

3.2.1.Ús del territori.

Dels diferents usos que es consideren compatibles en una Zona de regs antics – Clau R2, es considera oportuna la tria d'ús per a àrea de servei en aquest indret, ja que conseqüència de la seva proximitat a un nus de comunicació és molt accessible des de l'autovia A-2 i des de la carretera A-22. Millor aquests terrenys que no uns altres de menys accessibles i en conseqüència de major impacte d'infraestructura d'accés i visual.

3.2.2. Valor Cultural.

La mesura no afecta significativament al valor cultural de l'entorn, a exemptuant l'impacte visual de les construccions i de l'activitat que tindrà lloc anteriorment comentades.

3.2.3. Infraestructures.

El Pla contempla l'ordenació de les infraestructures associades al nou projecte que es planteja, millorant doncs l'entorn des d'aquest punt de vista, ateses les activitats que actualment ja estan establertes i en ple funcionament a la zona.

D'acord a les recomanacions dels tècnics de l'Ajuntament de Lleida es proposa millorar la xarxa viària, tot ampliant el camí actual en tot l'àmbit del projecte, solucionar els accessos al projecte i a la resta d'activitats veïnes per mitjà d'una rotonda, així com implantar les instal·lacions d'aigua potable, subministrament d'electricitat, enllumenat públic, etc.

3.2.4. Aspectes humans, d'economia i població.

Referent als aspectes socials (qualitat de vida, benestar, congestió urbana, etc.), el desenvolupament del Pla Especial permet cobrir les necessitats de serveis (d'àrea de servei i serveis accessoris), que es generen en aquest indret, nus de comunicació viària, i pol d'atracció de públic que accedeix a les activitats comercials veïnes.

4. Mesures correctores proposades.

Les mesures correctores necessàries per a compensar els possibles impactes negatius produïts pel desenvolupament del Pla Especial fan referència fonamentalment a accions preventives, planificables, supeditades majoritàriament al compliment de la legislació vigent per part dels respectius projectes d'execució, d'estació de servei i serveis accessoris, així com a accions emmarcades en la regulació per part de l'administració del posterior desenvolupament de llur activitat.

4.1. Aire.

A l'activitat de restaurant, controlar i reduir les emissions atmosfèriques provinents de les calderes, bombes de calor, cuines, etc.

Per exemple, és una bona pràctica substituir el gas-oil i el gas propà per combustibles més respectuosos amb el medi ambient com el gas natural.

En general, es pot considerar que els fums que circulen a través dels extractors de les cuines, no produeixen normalment molèsties per olor, ni contaminació apreciable.

Pel que fa a la emissió de fums contaminants en cas d'incendi, cal disposar d'un Pla d'Emergència, així com fer el manteniment preventiu i prendre les mesures anti incendi necessàries per tal de reduir el risc al mínim.

A les benzineres igualment, caldrà tenir presents les mesures anti incendi i deflagració, entre les que destaquen, els extintors, circuits tancats de TV, vigilants privats, miralls orientats, control

visual de l'àrea dels sortidors, Pla d'Emergència, sistema automàtic d'incendis, alarma d'incendis, desplaçament de les boques de descàrrega de combustible respecte dels tancs, etc.

4.2. Terra.

Pel que fa a la pavimentació, el Pla preveu la següent distribució de paviments:

- Sistema de camins 230,30 m²: Superfície d'asfalt corresponent a la solució de l'enllaç dels accessos amb el camí principal de la partida per mitjà d'una rotonda.
- Ampliació del camí existent: 100,00 m² de superfície asfaltada.
- Superfície de sauló compactat 2.211,75 m²: Destinada majoritàriament a l'aparcament i trànsit peatonal.
- Superfície d'asfalt 2.393,60 m²: Superfície de trànsit rodat. Suposa solament el 10 % del total de la finca.
- Superfície d'enjardinament 12.847,90 m²:

D'acord amb aquestes dades es pot deduir que el Pla intenta respectar al màxim la permeabilitat del terreny, tot minimitzant la superfície asfaltada, a favor de superfícies toves i permeables com el sauló i el terreny lliure en l'enjardinament.

Referent a l'acumulació de residus en el terreny per part de les activitats a desenvolupar, el Pla preveu una recollida selectiva de residus atenent a les normes del Consell Comarcal del Segrià, tenint lloc la recollida general per part de la concessionària SEINSA.

Caldria fer especial atenció, com en qualsevol altra activitat, al control i gestió de residus perillosos com poden ser les bateries, pneumàtics, piles, medicaments, fluorescents, tònics i cartutxos de tinta, pintures i dissolvents, productes de neteja, etc.

4.3. Sòl.

Com s'ha descrit anteriorment, segurament la capacitat agronòmica hagi estat reduïda en el procés de construcció de l'autovia i del nus de comunicació colindant. L'actual estat d'abandó de l'activitat també afecta a la capacitat per a ús agrícola d'aquests terrenys. Aquests fets sumats a l'especial ubicació d'aquests terrenys, vinculats a obres de comunicació i activitat econòmica, fa que siguin possiblement més aptes per a d'altres usos abans que per l'agrícola.

Pel que fa als residus líquids que puguin malmetre el sòl, el Pla també preveu la recollida específica dels olis procedents de la benzinera i dels olis de cuina del restaurant, i lliurament a un gestor autoritzat (CATOR).

D'altra banda, referent als residus líquids procedents de la benzinera, es consideren mesures pro ambientals planificables en el corresponent projecte les vàlvules de sobre reompliment, arquetes anti vessament, separadors de greixos, separadors d'hidrocarburs i tancs refibrats.

4.4. Aigua.

Davant de la possibilitat, encara que pugui ser ocasional, de vessaments perillosos en les aigües residuals, com productes desatascadors líquids, productes de neteja abrasius, olis de cuina altament contaminants, caldria prendre les mesures de seguretat i emergència corresponents, com per exemple l'existència d'una cuba de retenció, així com disposar de materials absorbents per tal de fer-los anar en cas de vessament.

També és recomanable fer una bona gestió dels vessaments per mitjà d'anàlisi dels mateixos.

Fer un ús racional de l'aigua sanitària mitjançant una normativa de bon ús per part dels usuaris (personal i clients). El Pla Especial preveu el subministrament d'aigua potable a partir de la xarxa que la concessionària Aigües Lleida disposa en aquesta zona, amb possibilitats de subministrar un cabal més que suficient per atendre les necessitats de la benzinera i serveis accessoris.

Per al reg de les àrees enjardinades, el Pla contempla dues possibilitats, una el subministrament a partir de l'aigua de reg de la xarxa de reg de la zona i l'altra a partir de l'aigua residual reciclada a partir del tractament biològic, per mitjà d'una estació amb sistema de depuració compacta URADARDDDB (Decantació – Digestió – Biofiltració), estanca, amagada a la vista i exempta de sorolls i olors.

El Pla preveu que les aigües procedents del rentador i de la benzinera, estiguin subjectes a un tractament de decantació prèvia de sòlids i a un de separació d'hidrocarburs, abans d'anar al procés biològic de depurat.

Les aigües depurades sobreres, no utilitzades per al reg, es filtraran al terreny, la permeabilitat del qual queda garantida d'acord als resultats dels anàlisis aportats pel Pla Especial.

Finalment, els nivells d'escorrentia i drenatge no s'han de veure afectats conseqüència del canvi de pavimentació, ja que la superfície asfaltada suposa solament el 10 % de la parcel·la, restant la gran majoria de superfície enjardinada i amb paviments tous i permeables, com el sauló.

4.5. Flora.

El procés d'urbanització previst al Pla Especial implica la plantació d'alineacions als accessos i aparcament.

Per aquestes caldria triar espècies pròpies de les alineacions de caire més urbà, de carrer, fet que diferencia visualment aquesta zona i l'usuari interpreta com a urbanitzada. Amb aquestes alineacions dels accessos hom hi cerca bàsicament posar ordre visual a la urbanització i l'usuari ombra i arrecerament. D'acord amb aquests fins i pensant en que l'àmbit en el qual el projecte és immers és proposen aurons (*Acer negundo*) pels vials i moreres (*Morus alba*) per l'aparcament, de les quals es poden trobar al viver varietats que no desprenen fruit evitant així les possibles molèsties que ocasionava la varietat normal.

D'altra banda cal enjardinar una superfície d'uns 15.000 m². L'objectiu fonamental d'aquest enjardinament és compensar l'efecte visual, no tan sols de les construccions proposades en el Pla Especial, si no per les obres de comunicació ja executades.

Per aquesta zona, d'enjardinament "extensiu", es proposen espècies majoritàriament perennes i pròpies de la vegetació potencial de la zona, que caldrà ordenar en grups tot constituint un efecte el més natural possible de bosc petit, jugant amb la combinació en planta de l'arbrat que fa de teló de fons, dels primers termes i de les espècies arbustives.

Les espècies proposades són les següents:

Pi blanc (*Pinus halepensis*)

Carrasca (*Quercus ilex* sp. *Rotundifolia*)

Xiprer (*Cupressus macrocarpa*)

Xiprer columnar (*Cupressus sempervirens stricta*)

Arboç (*Arbutus unedo*)

Tamariu (*Tamarix* sp)

Mangraner (*Punica granatum*)

Llorer (*Laurus nobilis*)

Coscoll (*Quercus coccifera*)

Ginesta (*Spartium junceum*)

Baladre (*Nerium oleander*)

Aquesta proposta de revegetació hauria d'anar acompanyada d'una adient proposta de tractament de la pavimentació d'aquesta àrea enjardinada, donant importància a les pavimentacions mitjançant materials petris tipus sauló i grava, més que a les pavimentacions mitjançant espècies tapissants, tenint en compte la minimització de les despeses de manteniment posterior i d'un ús racional de l'aigua.

4.6. Fauna.

En referència al fet de que les finques estiguin incloses en un corredor ecològic, les ordenances municipals especifiquen que els corredors ecològics que coincideixen en el seu traçat amb infraestructures lineals, com les variants, tenen un sentit de tractament dissuasiu dels talussos i els entorns de les infraestructures per potenciar els fluxos de desplaçament biològic que s'allunyen del nucli urbà. En aquests corredors la restricció d'usos no és d'aplicació i únicament impliquen el tractament de la vegetació i els espais lliures per potenciar el desplaçament pels marges externs de les infraestructures.

El fet d'enjardinar d'una forma poc intensiva la majoria de la superfície, 15.00 m², garanteix el compliment dels requisits marcats per les administració local (veure Annex 9.2. Article 269 del PGM de Lleida que regula els corredors ecològics)

4.7. Medi perceptual.

L'efecte produït en el paisatge per les construccions es veurà compensat per l'enjardinament dels accessos i de l'àrea anteriorment descrita, l'objectiu fonamental del qual és precisament el de corregir visuals.

5. Conclusió.

D'acord a tot l'exposat en aquest informe d'avaluació mediambiental, es pot concloure que el Pla de Especial Urbanístic en Sòl No Urbanitzable per la Ordenació d'una Benzinera i dels seus serveis accessoris a la partida de les Torres de Sanui, Polígon 8, parcel·les 822 i 16 de Lleida, produeix a sobre del Medi Natural, impactes *permanents*, pel que fa a les construccions i infraestructures planificades, i *puntuals*, és a dir d'efecte molt localitzat en l'entorn, i *mitigables*, i en conseqüència que l'alteració pot ser reduïda i controlada de forma ostensible, establint les oportunes mesures correctores, pel que fa a les activitats que es desenvoluparan.

D'altra banda, des del punt de vista del Medi Social i Econòmic, aquest Pla Especial suposarà la consecució, en aquest indret, dels objectius reconeguts per l'actual Pla General Municipal, per a una zona que dóna servei a la població en un indret especialment capacitat per a fer-ho, per la seva ubicació en un nus de comunicacions i per l'activitat econòmica que té lloc en l'entorn proper.

Gabriel Pérez i Luque

Enginyer Agrònom

Maig 2006

6. Annexes.

6.1. Relació d'accions i factors a tenir en compte en Plans d'Ordenació del Territori.

Font: Guia metodològica para la evaluación del impacto ambiental.

V. Conesa Fdez. – Vítora

3º edició 2000, Ed. Mundi - Prensa

I. PLANES DE ORDENACION DEL TERRITORIO

ACCIONES IMPACTANTES

En general

- Clasificación del suelo.
- Determinación de usos.
- Determinación de niveles de intensidad de ocupación (densidad, edificabilidad, ocupación, aprovechamiento, alturas).
- Normas de estética y ambiente.
- Inversión económica.

En sistemas generales

- Sistemas de comunicación.
- Zonas verdes-espacios libres.
- Abastecimiento y saneamiento.
- Utilización recursos naturales.
- Equipamiento comunitario.
- Medidas protección conjuntos histórico-artísticos y restos arqueológicos.
- Centros públicos.
- Situación centros urbanos.
- Población estimada.

En la ejecución del proyecto

- Alteración cubierta terrestre y vegetación.
- Movimientos de tierras.
- Parcelaciones.
- Construcción-edificación.
- Realización infraestructuras.
- Realización servicios Abastecimiento y Saneamiento.
- Ruido.
- Emisión gases y polvo.
- Vertidos.
- Introducción flora

FACTORES IMPACTADOS

Medio natural

- **Aire** (Calidad del aire, microclima).
- **Tierra** (Recursos minerales, litología, contaminación, erosión, geomorfología, valores geológicos, geotecnia).
- **Suelo** (Calidad para usos agrícolas, mponentes orgánicos, características del suelo).
- **Agua** (escorrentía-drenaje, aguas superficiales, acuíferos aguas subterráneas, calidad del agua, recursos hídricos, aguas marinas).
- **Flora** (Diversidad, biomasa, especies endémicas, especies interesantes o en peligro, estabilidad, encinar, sabinar, vegetación dunar, vegetación montañña, garriga mediterránea, pinar, vegetación higrófila, vegetación halófila, vegetación orilla de mar (chritmo-Limonietea)).
- **Fauna** (Diversidad, biomasa, especies Endémicas, especies interesantes o en peligro, estabilidad ecosistema, cadenas tróficas, aves migratorias, insectos, peces, otros vertebrados).
- **Medio Perceptual** (Paisaje protegido, paraje preservado, elementos paisajísticos singulares, plan especial de protección, vistas panorámicas y paisaje, naturalidad - singularidad).

152 *Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental***ACCIONES IMPACTANTES****En suelo urbano (S.U.)**

- Delimitación perímetro urbano.
- Regulación usos en las diferentes zonas.
- Regulación edificación-niveles intensidad de ocupación.
- Normas Urbanísticas-Ordenanzas.
- Delimitación y establecimiento de zonas verdes, parques.
- Protección conjuntos histórico-artísticos.
- Emplazamiento templos, centros docentes, sanitarios.
- Emplazamiento centros interés público social.
- Normas de estética y ambiente.
- Trazado y características red viaria y transportes.
- Señalamiento de áreas que requieren operaciones de reforma interior.
- Aparcamientos y estacionamiento.
- Condiciones higiénicas-sanitarias en suelo urbano (reglamentación).
- Características, trazado galerías, redes abastecimiento agua, electricidad.
- Alcantarillado (características saneamiento).
- Evaluación económica en la implantación de servicios y obras.
- Edificación fuera de ordenación.

En suelo urbanizable programado (SUP)

- Regulación, niveles de intensidad (densidad, edificabilidad, ocupación alturas).
- Fijación aprovechamiento medio.
- Trazado redes abastecimiento.
- Saneamiento.
- Asignación usos y delimitación.
- División territorio en sectores o polígonos.

FACTORES IMPACTADOS**Medio socioeconómico**

- **Usos del territorio** (cambio de uso del territorio industrial, ocio y recreo, forestal, uso deportivo, desarrollo urbano no residencial permanente, desarrollo turístico o de segunda vivienda, agrícolas-ganaderas (secano), agrícolas-ganaderas (regadío), áreas excedentes, zonas verdes, zona comercial, minas y canteras, usos cinegéticos).
- **Cultural** (educación, nivel cultural, monumentos, restos arqueológicos, valores histórico-artísticos, valores lingüísticos, estilos de vida, recursos didácticos).
- **Infraestructuras** (red y servicio de transportes y comunicaciones-tráfico, red abastecimiento, red saneamiento, servicios comunitarios, equipamiento).
- **Aspectos Humanos** (calidad de vida, molestias debidas a la congestión urbana y de tráfico, salud y seguridad, bienestar, estructura de la propiedad).

Anejo 2. Relación de acciones y factores para proyectos diversos 165

IX. PLANTAS DE ENERGIA

ACCIONES IMPACTANTES

Fase de construcción

- Modificación hábitat.
- Alteración cubierta terrestre.
- Alteración hidrológica y drenaje.
- Pavimentaciones o recubrimientos de superficie.
- Maquinaria pesada y utillaje productor de ruidos y vibraciones.
- Emplazamientos industriales y edificios.
- Instalaciones y obras de ingeniería.
- Vías de acceso.
- Tráfico de vehículos.
- Líneas de transmisión, oleoductos y corredores.
- Voladuras y perforaciones.
- Desmonte y rellenos.
- Excavaciones.
- Estructuras subterráneas.
- Señalización y vallas.
- Presupuesto.

Fase de funcionamiento

- Nivel de ocupación.
- Transporte de Fuel-oil y gases licuados. Descarga buques petroleros.
- Alimentación a los tanques.
- Tanques almacenamiento.
- Oleoductos y gaseoductos.
- Circulación vehículos pesados y tráfico.
- Descarga y almacenamiento carbón.
- Potencia.
- Producción anual prevista.
- Producción diaria prevista.
- Horas de utilización.
- Utilización y consumo de lignito.
- Utilización y consumo de fuel-oil.
- Composición y características del lignito.
- Composición y características del fuel-oil.
- Poder calorífico.
- Humos.

FACTORES IMPACTADOS

Medio natural

- **Atmósfera** (lluvias ácidas, contaminación por emisión de partículas y gases, contaminación sonora, calidad del aire, formación de nieblas).
- **Tierra y suelo** (erosión, geomorfología, suelo, recursos minerales, factores físicos singulares, contaminación).
- **Agua** (calidad del agua superficial, contaminación lixiviados, calidad del agua subterránea, calidad agua marina, temperatura, salinización aguas).
- **Flora** (diversidad, especies endémicas, especies en peligro, estabilidad, comunidades vegetales, desaparición cubierta vegetal).
- **Fauna** (diversidad, especies interesantes o en peligro, estabilidad ecosistema, cadenas tróficas, moluscos, lepidópteros-insectos, avifauna, otras especies).
- **Medio Perceptual** (vistas, paisajes, paisaje protegido, paraje preservado, elemento paisajístico singular).

166 *Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental***ACCIONES IMPACTANTES**

- Temperatura de los humos.
- Contenido en azufre y sus compuestos.
- Emisiones de óxido de azufre.
- Caudales de gases evacuados por la chimenea.
- Concentración de emisión de contaminantes.
- Óxidos de nitrógeno.
- Partículas sólidas.
- Generación energía eléctrica.
- Subestaciones de transformación.
- Postes y líneas de transporte de energía y eléctrica.
- Ruido y vibraciones.
- Emisión de polvo.
- Tráfico.
- Barreras y vallados.
- Explosiones.
- Incendios.
- Escapes y fugas.
- Fallos funcionamiento.
- Vertido de efluentes. Cenizas y lixiviados.
- Impermeabilización.
- Dirección más frecuente en el transporte de contaminantes atmosféricos.
- Red de vigilancia y control.
- Características meteorológicas zona.
- Coste de funcionamiento.

FACTORES IMPACTADOS**Medio socioeconómico**

- **Usos del territorio** (usos agrícolas, usos ganaderos, usos forestales, régimen de tenencia, suelo no urbanizable, suelo urbanizable, zona residencial, uso turístico, oferta hotelera y extra-hotelera, demanda turística, actividades industriales, comercio, servicios y equipamientos, uso recreativo).
- **Valores Culturales y Humanos** (fragilidad, del entorno, valores didácticos, valores histórico-artísticos y vestigios arqueológicos, bienestar, salud y seguridad, calidad de vida).
- **Infraestructura** (estructura básica red eléctrica, tráfico terrestre, tráfico portuario, accesibilidad y red viaria, abastecimiento, saneamiento).
- **Economía y Población** (expropiaciones e indemnizaciones, dependencia energética, densidad de población, estructura población activa, productividad agrícola ganadera, demanda, población, consumo energético, empleo, costes e inversiones, beneficios, renta per cápita, economía local, provincial y nacional).

160 *Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental*

VI. VIAS DE COMUNICACION

ACCIONES IMPACTANTES

Fase de construcción

- Movimiento de tierras.
- Necesidades del suelo.
- Desvíos y canalizaciones de cauces de agua.
- Plantas de tratamiento de materiales.
- Voladuras.
- Pistas y accesos adicionales.
- Transporte de materiales.
- Movimiento de maquinaria pesada.
- Destrucción de vegetación.
- Creación de pasillos entre valles.
- Desviación temporal o permanente de caudales.
- Vertidos.
- Depósitos de materiales.
- Vallado y circulación vehículos.
- Incremento de la mano de obra.
- Expropiación de terrenos.
- Acciones ligadas a la demografía.
- Estructuras necesarias (paso a nivel, túneles, puentes ...).
- Areas de servicio y zonas de descanso.

FACTORES IMPACTADOS

Medio natural

- **Aire** (calidad, gases, partículas, microclima, vientos dominantes, contaminación sonora, cambios mesoclimáticos).
- **Tierra** (recursos minerales, materiales construcción, destrucción de suelos, erosión, reposición, compactación y asentamientos, estabilidad de laderas, características físicas, características químicas, permeabilidad).
- **Agua** (calidades, recursos hídricos, recarga, contaminación aguas superficiales, contaminación acuíferos, inundaciones, cambio en los flujos de los caudales, afecciones a zonas húmedas y esteros, interrupción de flujos de aguas subterráneas).
- **Flora** (diversidad, productividad, especies endémicas, especies amenazadas o en peligro, estabilidad, comunidades vegetales).
- **Fauna** (destrucción directa, destrucción del hábitat, diversidad, biomasa, especies endémicas, especies interesantes o en peligro, estabilidad ecosistema, cadenas tróficas, roedores, insectos, aves, peces, otros invertebrados, otros vertebrados, movimientos locales, unificación, riesgo de atropellos y accesibilidad por efecto barrera).
- **Medio Perceptual** (paisaje protegido, paisaje preservado, elementos paisajísticos singulares, vistas panorámicas y paisaje, naturalidad, singularidad, denudación de superficies en taludes y terraplenes, cambios en las formas del relieve).

ACCIONES IMPACTANTES

- Coste económico de la obra.
- Actividades inducidas (explotación de canteras, escombreras, pistas y accesos provisionales, incremento de tráfico ...).

Fase de funcionamiento

- Incremento de tráfico rodado.
- Asfaltado de superficies.
- Maquinaria de mantenimiento.
- Uso de sales, herbicidas y aditivos para la conservación.
- Conservación propiamente dicha (limpieza, pintado de líneas de la calzada, recambio de traviesas o medianas...).
- Aumento de la accesibilidad.
- Deslumbramientos.
- Efecto barrera.
- Acciones ligadas a la demografía.
- Creación de escombreras.
- Generación de nuevas zonas industriales y urbanizaciones.
- Acciones que implican sobreexplotación de recursos.
- Acciones que subsisten de la fase anterior.

FACTORES IMPACTADOS

Medio socioeconómico

- **Usos del territorio** (remodelación general del sistema territorial, cambio de uso del suelo industrial, zona urbana o urbanizable, zona agrícola-ganadera secano, zona agrícola-ganadera regadío, áreas excedentes, zonas verdes, minas y canteras, zona comercial, forestal, ocio y recreación, uso deportivo).
- **Culturales** (valores histórico-artísticos y vestigios arqueológicos yacimientos paleontológicos, recursos didácticos).
- **Infraestructuras** (red y servicio de transporte y comunicaciones, red abastecimiento agua, gas y electricidad, equipamiento comercial e industrial, accesibilidad, sistema saneamiento de la zona, vertederos de residuos, emisarios submarinos, pozos absorbentes, cauces públicos, otros servicios).
- **Humanos** (calidad de vida, molestias, desarmonías, salud y seguridad, bienestar, estilo de vida, condiciones de circulación, accesibilidad transversal por efecto barrera).
- **Población y Economía** (producción, empleo estacional, empleo fijo, estructuras de la población activa, densidad, movimientos migratorios, demografía, núcleos población, beneficios económicos, inversión y gasto, renta per cápita, economía local, provincial y nacional, consumo energía, productividad agrícola, cambios en el valor del suelo, estructura de la propiedad, comercialización del producto, relaciones sociales).

6.2. Article 269 del PGM de Lleida que regula els corredors ecològics.

Art. 269 Corredors ecològics:

1. Definició

Els corredors ecològics són espais on la funció predominant és la connexió biològica o paisatgística entre diferents punts del territori, a través dels quals es canalitzen preferentment els fluxos de desplaçament dels éssers vius

El disseny dels corredors té en compte les necessitats de conservació de la diversitat biològica autòctona, considerant les necessitats de les espècies sensibles a la fragmentació dels hàbitats i a determinades activitats antròpiques.

L'establiment dels corredors ecològics és una acció bàsica que afavoreix la conservació de la biodiversitat en ambients molt modificats per l'activitat humana com són els ambients agraris, predominants a l'àrea de Lleida. Els corredors ecològics actuen de forma complementària i sinèrgica amb la delimitació d'àrees interès natural aïllades físicament, a les que connecten.

Els corredors ecològics constitueixen una xarxa de corredors múltiples que enllacen fragments d'hàbitat que naturalment estarien connectats, per tal d'oferir redundància i vies múltiples de desplaçament, el que assegura el funcionament en paisatges amb probabilitats altes d'alteració.

Els corredors ecològics estan formats per un eix sobre el que es reconstrueixen hàbitats naturals i una franja de protecció de 300 metres sobre la que s'estableixen mesures preventives específiques de protecció ambiental.

2. Titularitat dels espais afectats per la protecció de corredor

La titularitat dels espais afectats per la protecció de corredors pot ser pública o privada.

En el cas de que propietaris privats vulguin acollir-se als criteris de gestió establerts per a les franges de corredors ecològics, s'establirà un conveni de gestió amb el propietari.

En aquells casos en els que la continuïtat i funcionalitat d'un corredor pugui veure's en perill, l'ajuntament podrà accedir a la titularitat de l'espai segons les determinacions de la llei.

3. Condicions d'ús

L'ús principal dels corredors ecològics és el mediambiental, essent compatible l'ús agrícola sempre i quan no afecti la continuïtat i la funcionalitat dels corredors.

S'establiran, per a les franges afectades pels corredors ecològics, programes específics de foment de l'agricultura integrada, de l'aplicació de productes fitosanitaris no agressius per al medi ambient segons catàleg del DARP i de manteniment dels marges amb vegetació del cultiu. Es poden establir també punts en els quals serà necessària la revegetació amb espècies autòctones i la restauració dels hàbitats.

La reforma o construcció d'una infraestructura lineal que travessi corredors ecològics, requerirà un estudi de l'impacte ambiental i una proposta de restauració de la vegetació i de tractament de permeabilització biològica específic per aquests punts.

Els corredors ecològics que coincideixen en el seu traçat amb infraestructures lineals, com les variants, tenen un sentit de tractament dissuasiu dels talussos i els entorns de les infraestructures per potenciar els fluxos de desplaçament biològic que s'allunyen del nucli urbà. En aquests corredors la restricció d'usos no és d'aplicació i únicament impliquen el tractament específic de la vegetació i els espais lliures per potenciar el desplaçament pels marges externs de les infraestructures.

4. Desenvolupament.

L'Ajuntament de Lleida podrà redactar un Pla Director que desenvolupi la xarxa de corredors establint els criteris i bases de gestió per aconseguir les finalitats establertes en aquest apartat.

Informe Justificatiu.

Construccions per a la prestació de serveis
a la xarxa viària.

RN: 2007/026585/L

Lleida, 24 de maig 2006

Realització: Susana Balastegui Artigues. Geògrafa

Coordínació: Carme Bellet Sanfeliu

Departament de Geografia i Sociologia

Universitat de Lleida

Informe Justificatiu. Construccions per a la prestació de serveis a la xarxa viària.

ÍNDEX

1 INTRODUCCIÓ

1.1 Contextualització del projecte

1.2 Característiques d'edificació i descripció del projecte

2 ANÀLISI JUSTIFICATIU

2.1 Àrea d'influència

2.2 Intensitat Mitjana de Trànsit

2.3 Població i demanda

3 CONCLUSIONS

3.1 Justificació quantitativa

ANNEX

Mapa I; Primera Àrea d'influència. Terme municipal de Lleida

Mapa II ; Intensitat Mitjana Diària

Mapa III ; Usos i parcel·lari

Mapa IV ; Àrea d'influència. Terme municipal d'Alpicat.

1 INTRODUCCIÓ.

El present informe pretén aportar la justificació necessària per a la prestació de serveis diferents que el subministrament de carburants a la xarxa viària i en sòl no urbanitzable, segons el que estableix l'article 86, apartat primer de la Llei 2/2002, de 14 de maig, d'urbanisme.

Els serveis que es volen ubicar, en aquest cas, corresponen a :

- Comerç de premsa periòdica i d'articles de primera necessitat
- Bar –Restaurant
- Taller de reparació de pneumàtics i d'aparells elèctrics dels vehicles
- Servei d' auto-rentat de vehicles

1.1 Contextualització del projecte. La futura localització del nou Projecte de Benzinera amb serveis, la trobem al Municipi de Lleida, concretament a la Partida Torres de Sanui, per on s'hi pot accedir des de la ciutat de Lleida per la carretera Nacional 240, on a uns 4 km, sense cap accident orogràfic, trobem la rotonda que uneix aquesta carretera amb l'Autovia (A-II) i amb un camí municipal de la mateixa partida, i pel qual accedirem a la finca que ens ateny. Dita finca, de 20.396 m², és el resultat de la fusió de dues parcel·les; la 822 i 16 del Polígon 8. Aquestes parcel·les queden encaixades al N-W per l'autovia (A-II), al N-E per la ja esmentada rotonda de connexió entre la N-240, la A-II i el camí municipal, al S-E pel camí municipal de Torres de Sanui i finalment el seu límit pel S-W el trobem amb la parcel·la confrontant, que és la 821 del mateix Polígon 8. La finca que tractem, està qualificada com a terreny no urbanitzable, i concretament com a zona agrícola de regs antics, pel Pla General Municipal de Lleida.

Sistema d'identificació de parcel·les agrícoles.



Font: Pàgina web Sigpac

1.2 Característiques d'edificació i descripció del projecte. Per parlar del dimensionat i característiques de les construccions del nou projecte, ens basarem en la normativa vigent. Segons el fonament jurídic amb el què ens regim, que es troba en el bloc sisè (d'ordenació del sòl), i concretament en l'article 215.2 del Pla General de Lleida, on s'especifiquen les condicions d'edificació a la tipologia corresponent, en aquest cas la "E", que correspon a equipaments i altres usos, s'estableix el següent:

- Parcel·la mínima de 15.000 m²
- Ocupació màxima del 10%
- Alçaria màxima de 10 metres
- Nombre total de plantes: 2
- Distància a lindars de 5 metres
- Distància a camins de 10 metres
- Distància a canals i/o sèquies de 20 metres.

El dimensionat de les edificacions del nou projecte és el següent:

- Ocupació benzinera + Comerç de premsa periòdica i d'articles de primera necessitat: 775 m²
- Ocupació Bar – Restaurant: 535 m²
- Ocupació Taller de reparació de pneumàtics i d'aparells elèctrics dels vehicles + Servei d'Auto-rentat: 645 m²
- Ocupació Servei d'auto-rentat de vehicles: 144 m²
- Serveis: 7 m²

La finca objecte d'estudi disposa de 20.396 m², per tant superior als 15.000 que es requereixen. Pel que fa referència a l'ocupació total, serà de 1.962 m², sense arribar al màxim del 10 %, i que suposa el 9'6 %. La benzinera disposarà de tres sortidors per a vehicles i d'un sortidor destinat a vehicles pesats. Unit en simbiosi amb la benzinera es trobarà un comerç d'articles de primera necessitat, amb oficina i serveis, on es pagarà també el carburant servit, alhora que el conductor gaudirà de resguard per a la pluja o inclemències meteorològiques gràcies a una gran coberta. Annexionat amb ells, trobarem un bar –restaurant, disposat en dues plantes, la primera d'elles, destinada a cafeteria amb serveis i sala de repòs i la segona dedicada a restaurant amb la corresponent cuina, “quarto” fred i office. També existirà la possibilitat de rentar el vehicle, ja que es destinarà una àrea per a l'auto-rentat, amb sis punts de rentador i aspiradors. El taller de reparació de pneumàtics es trobarà separat de la botiga i el bar-restaurant, junt amb l'auto-rentat, haurà de tenir lloc suficient per a treballar amb vehicles i també un magatzem per a guardar la maquinaria necessària i material. El recinte disposarà al voltant del vial intern i de les zones d'aparcament zones verdes i d'enjardinat, la qual cosa, representa una sensibilitat vers l'impacte visual i paisatgístic. Es millorarà el camí d'accés, de sis metres d'amplada, a la vegada que es construirà una rotonda per a una major seguretat, i aquest sòl no urbanitzable, assolirà característiques pròpies de sòl urbà, amb enllumenat públic. El conjunt arquitectònic es trobarà totalment integrat amb les instal·lacions de subministrament de carburants, i alhora amb harmonia amb l'ambient que l'envolta.

2 ANÀLISI JUSTIFICATIU

Aquest anàlisi es farà en base a diferents factors. Es tractarà d'establir una demanda existent i una de potencial, a través de l'estudi de dos paràmetres bàsics com són la població, i el volum de trànsit rodat que circula per la zona tractada, entre altres, com l'influència d'activitats econòmiques properes.

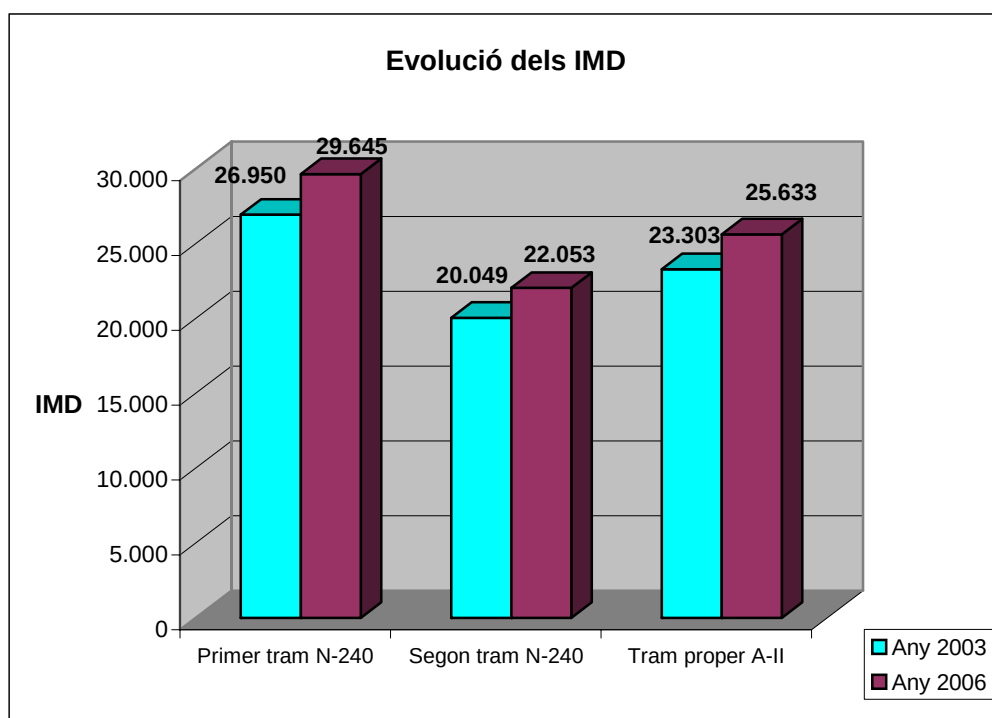
2.1 Àrea d'influència. Hem establert una primera àrea d'influència (Annex-mapa I) un tant laxa i només com a referència de punt de partida per a l'anàlisi. Partint del centroid de la parcel·la del nou projecte, s'ha marcat una zona d'influència amb un radi de 2 quilòmetres, amb un diàmetre total per al cercle de 4 quilòmetres. El que crida l'atenció en primer lloc, és la cruïlla entre dos vials importants com són una autovia i una carretera nacional, concretament la A-II i la N-240 respectivament. La primera representa l'eix Barcelona - Madrid en el seu pas, en forma d'autovia, per la ciutat de Lleida. La segona, és la carretera Nacional 240, que va des de Tarragona fins a Pamplona, tot passant per l'itinerari Lleida – Osca (entre els punts quilomètrics 99 i 100), que és el que ens interessa. Aquesta cruïlla, està marcada per dues rotondes, la de entrada i sortida de l'autovia, aquesta última correspon a Lleida-Centre. Gairebé tot el cercle d'influència pertany al terme municipal de Lleida, però també esgarrapa espai del terme municipal d'Alpicat, cosa que comentarem més endavant.

2.2 Intensitat Mitjana de Trànsit. Centrem-nos ara en el trànsit que circula per aquestes vies. Per a poder reflexionar sobre aquest paràmetre, s'ha confeccionat un mapa (Annex-mapa II) on es reflexen els IMD (Intensitat Mitjana Diària de trànsit), que correspon a la mitjana aritmètica de les intensitat de trànsit de tots els dies de l'any. Per a la N-240, trobem que en menys d'un quilòmetre, els valors varien, ja que el nombre de vehicles per dia abans d'arribar a la primera rotonda de connexió amb l'autovia, és de 26.950, molt superior al volum de trànsit que es comptabilitza passada la segona rotonda i seguint en direcció a Osca, on la mitjana aquí de vehicles per dia no arriba als 21.000 i es queda en 20.049, dels quals el 15,60 % són vehicles pesats i el 84,07 % lleugers. Aquest fet podria venir donat pel flux que l'autovia genera en aquesta zona en direcció cap a la ciutat de Lleida i que pot venir representat, en gran mesura, per la mobilitat laboral. Cada vegada hi ha més persones que viuen fora de la ciutat de Lleida, tot i que hi segueix treballant, la qual cosa genera un desplaçament obligat, en direcció Lleida. Això suposa un moviment important de vehicles, molts dels quals venen a passar per aquesta cruïlla, ja que proporciona un bon accés al centre de la ciutat i els hospitals. Fins i

tot és més intens el trànsit pel primer tram de la N-240 que per algun tram proper de l'autovia, on el nombre de vehicles per dia és queda en 23.303, amb un 38,03 % de vehicles pesats i una representació del 61,76 % dels lleugers, i no arriba ni de bon grat als 26.950 del primer tram de la Nacional. Tenint en compte que aquestes dades corresponen al any 2003, i que segons informacions de la Direcció General de Carreteres de L'estat (Unitat de Carreteres de Lleida), aquestes xifres augmenten al voltant d'un 5% anual, fem ara un nou recompte per al 2006. Afegirem un increment del 10%, corresponent als anys 2004 i 2005 (no afegirem el 2006, ja que encara no ha finalitzat):

IMD	Any		Any	
	2003	+10%	2006	Total vehicles/any 06
Primer tram N-240	26.950	2.695	29.645	10.820.425
Segon tram N-240	20.049	2.004	22.053	8.049.345
Tram proper A-II	23.303	2.330	25.633	9.356.045

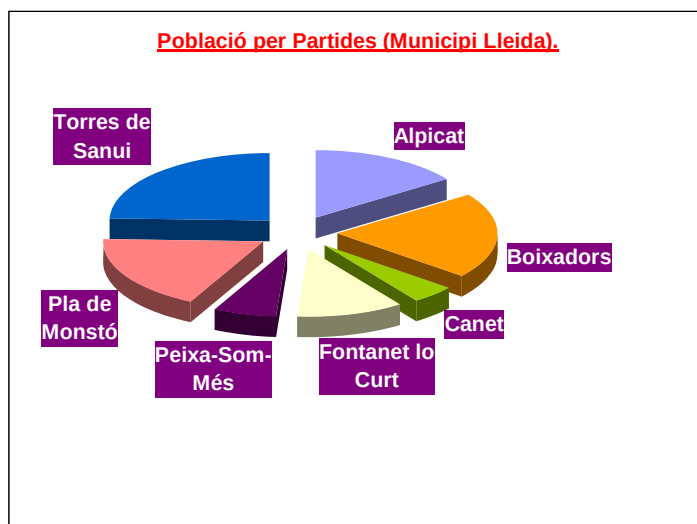
Font: Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya.
Unitat de Carretes de Lleida



Font: Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya.
Unitat de Carretes de Lleida

Actualment, doncs, el volum de trànsit rodat per aquestes carreteres és molt superior al del 2003, i si la tendència segueix essent a l'alça, el trànsit serà, cada vegada, més intens.

2.3 Població i Demanda. Tornem ara al mapa I, on es veuen reflexades les partides del terme municipal de Lleida que agafa l'àrea d'influència; Pla de Montsó, Canet, Peixa-Som-Més, Boixadors, Alpicat, Fontanet lo Curt i Les Torres de Sanui. És interessant fer referència a l'evolució de la població en aquests sectors, ja que pertany a un tipus de poblament disseminat, ja sigui en forma de vivenda unifamiliar (a Lleida anomenades, en alguns casos Torres) o habitatge de nova construcció. Aquest fet corrobora la idea que la població del centre de la ciutat de Lleida es troba en detriment a favor d'aquest tipus d'assentaments, no catalogats encara com a nuclis urbans, tot i que el nombre d'habitants és important.

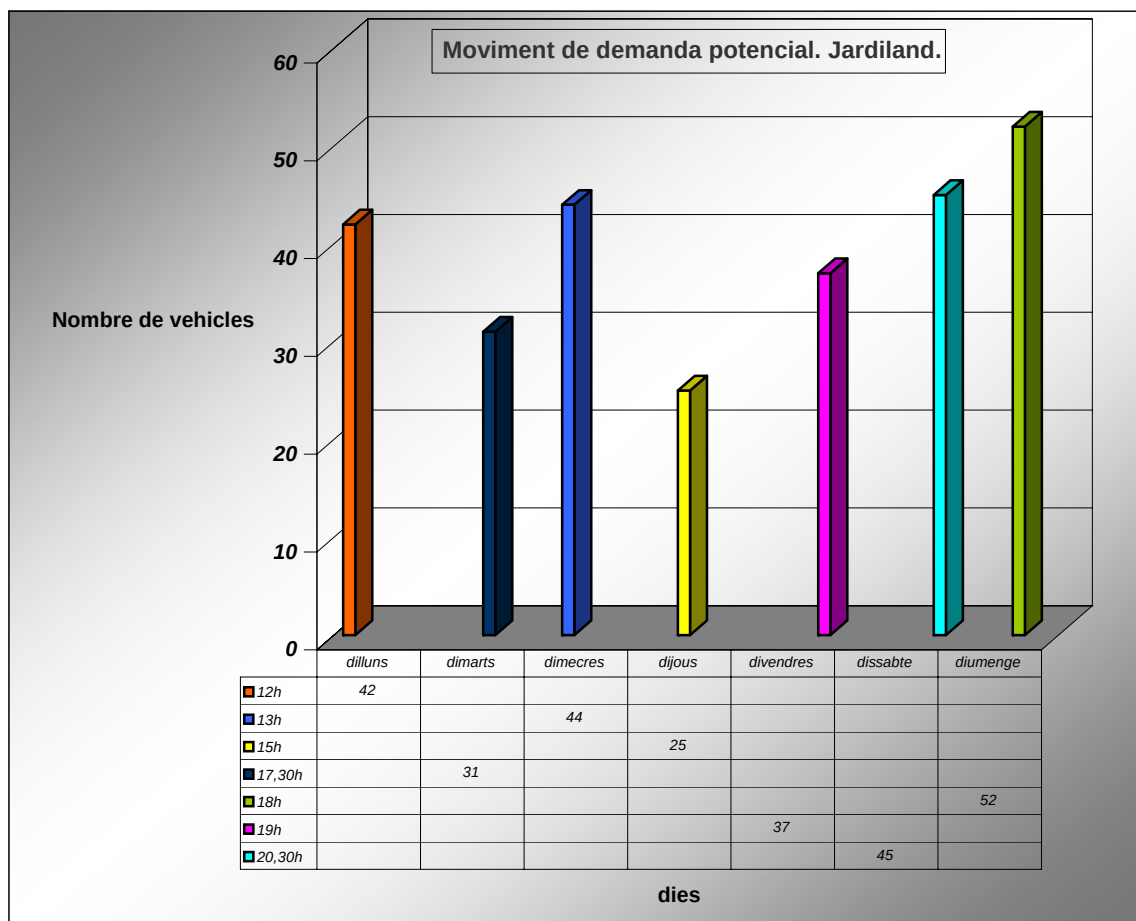


Font: Secció SIG.
Ajuntament de Lleida

PÀRTIDES	POBLACIÓ
Alpicat	185
Boixadors	250
Canet	55
Fontanet lo Curt	130
Peixa-Som-Més	76
Pla de Monstó	221
Torres de Sanui	296
TOTAL	1213

Aquest tipus de nuclis poblacionals disseminats, amb vivendes unifamiliars, es troben mancats de serveis i es veuen obligats a fer un desplaçament per tal d'obtenir qualsevol tipus d'article i/o servei, a més del desplaçament per la mobilitat laboral. Aquestes 1.213 persones, representen una demanda real i existent. Si fem una mirada més a fons (Annex-mapa III), en el parcel·lari i els usos en aquesta zona més propera al futur projecte, ens n'adonarem, en primer lloc, de la distribució de les vivendes, d'una manera cada vegada més intensiva, formant eixos en uns casos, i petits nuclis en d'altres. Són els eixos d'expansió periurbana de la ciutat de

Lleida, al llarg de la N-240, i que van omplint, a poc a poc, els espais intersticials del municipi de Lleida. En el mapa III s'indica en color blau els habitatges existents, que acabaran per copar la totalitat dels espais buits que resten entre uns i altres. Per altra banda s'endevina el despertar d'aquesta zona, a primer cop d'ull, a través d'una activitat econòmica de gran afluència a la parcel·la veïna, com és Jardiland. A partir del treball de camp realitzat, s'ha comptabilitzat una mitjana de 39 vehicles per dia, indiferentment de l'horari. Si suposem que per cada vehicle hi viatgen una mitjana de dues persones, el resultat ens diu que cada dia passen per Jardiland unes 78 persones, que a la setmana suposen uns 546 potencials clients per al nou projecte. Aquesta activitat econòmica, suposa una locomotora comercial, que genera una moviment a tenir en compte, a més a més, un fet destacable, és que el recinte no disposa de cap tipus de servei exceptuant dues màquines dispensadores, una d'aigua i una altra de cafè, que probablement va més dirigida als treballadors.



Font: Treball de Camp.

En color groc, mapa III, hi ha representats els equipaments, com el Col·legi privat Mater Salvatoris que suposa encara més moviment de persones i vehicles, dels treballadors i pares que porten els fills cada mati.

L'àrea d'influència, marcada a l'inici de l'apartat, com ja s'ha esmentat, també s'endinsa en el terme municipal d'Alpicat (Annex-mapa IV). Podríem titllar de peculiar a aquesta població, ja que ha experimentat un creixement espectacular, val a destacar, que en el període 1981-1996, la població d'aquest municipi va créixer un 54,5 %. Situat dins la primera corona de l'àrea funcional de Lleida, els fluxos de mobilitat, sobretot laboral, són també aquí molt importants. A part del nucli de població tradicional, Alpicat, es caracteritza per una activitat de construcció residencial molt dinàmica. Apartades del nucli urbà, s'han alçat nombroses urbanitzacions; Hostal Lluç, Terraferma, Les Bruixes, són les més properes al nou projecte. Les dades sobre població resident en aquestes urbanitzacions no són clares, per no dir inexistent en alguns casos, concretament, d'aquestes tres que ens interessin, només hi ha dades específiques per a la urbanització les bruixes, que segons l'Institut Nacional d'Estadística, la població és de 70 persones, 28 d'elles dones i 42 homes. Deduïm, per la relació tamany - població de Les Bruixes, que en les altres dues; Terraferma i Hostal Lluç, amb més superfície, també hi haurà més població. Aquest tipus de vivendes, també unifamiliars aïllades, tampoc disposen de cap tipus de servei, exceptuant el propi nucli urbà, que es troba a més distància que el nou projecte.

3 Conclusions

La parcel·la escollida per a la ubicació del projecte és idònia, ja que es troba en una zona de sòl catalogat com a no urbanitzable i no hi ha cap tipus d'aprofitament, ni agrari ni residencial. A més a més, aquest sòl, assolirà característiques de sòl urbà sense ser-ho, amb els beneficis que això comporta com ara l'enllumenat públic i la millora dels accessos. Es troba en un encreuament de la xarxa viària amb un volum de trànsit que avala el projecte sense lloc a dubte. Un punt on dues carreteres principals convergeixen i esdevenen un llaminer accés a la ciutat de Lleida. Una d'elles, la N-240, està catalogada estatalment com a via de gran capacitat en l'horitzó 2010, segons l'Observatori hispano - francès de tràfic dels Pirineus - Ministeri de Foment.

La població disseminada que es concentra a les diferents partides del municipi de Lleida com a nuclis poblacionals, i cada vegada més intensa, junt amb les urbanitzacions d'Alpicat, constitueixen una base sòlida de demanda, junt amb el moviment que genera l'activitat econòmica de Jardiland. Tot això és l'inici d'una evolució que experimentarà la ciutat de Lleida, amb el sorgiment d'àrees de lleure i entreteniment al llarg d'aquest eix i que s'acabaran concentrant en aquesta zona, generant, d'aquesta manera, un centre d'atracció comercial i lúdic.

Trobem instal·lades grans superfícies, que també s'han de tenir en compte com són les Basses d'Alpicat (piscines), alguns equipaments com col·legis i activitats econòmiques com la ja esmentada Jardiland, junt amb d'altres que encara no estan materialitzades però sí projectades. El futur d'aquesta àrea és indubtablement el d'evolucionar i transformar-se. La finca del nou projecte, experimentarà un canvi d'usos, que aportarà una major dinamització econòmica a la zona. El projecte de benzinera amb serveis, constituirà un conjunt integrat amb el seu voltant i l'impacte visual serà mínim, ja que estarà en acord amb les construccions i les característiques del medi en el qual s'ubica.

3.1 Justificació quantitativa.

Els paràmetres numèrics seleccionats es consideren sempre a la baixa, és a dir, no es tenen en compte el creixement ni de població ni de intensitat de trànsit produït des del moment de l'adquisició de les dades fins a data d'avui. És important considerar aquest fet, ja que el volum actual, tant de vehicles com de persones, és superior que en el moment en el que es van recopilar les dades. El mateix passa amb la suposició del tant per cent de vehicles que utilitzaran aquest servei. La xifra que s'agafa de referència per a fer tots els càlculs, com és habitual en aquest tipus d'estudis, serà la mínima, en aquest cas concret, del 5%. A partir d'aquesta dada, s'extrauen tots els valors necessaris per a justificar el dimensionat de les diferents instal·lacions.

A partir de les dades de la intensitat de trànsit més propera, la del primer tram de la N-240 (Annex-mapa II), s'entén que part de la resta de valors de les IMD's (segon tram de la N-240 majoritàriament) és volca en aquesta de major volum.

IMD (per a l'any 2003, sense tenir en compte el creixement anual) = 26.950 vehicles diaris.

5 % IMD = 1347,5 vehicles (dels quals 215 pertanyen a vehicles pesats i 1158,8 a vehicles lleugers).

Analitzant les dades de població de l'àrea d'influència obtenim els següents resultats:

Població de les partides de l'àrea d'influència del municipi de Lleida = 1213

Població de les urbanitzacions de l'àrea d'influència del municipi d'Alpicat (70 * 3) = 210

A partir d'aquestes dades i del supòsit que cada quatre persones omplen un vehicle i que paren com a mínim un cop per setmana;

a) $(1213+210)/4$ = obtenim 356 vehicles, que es mouen per l'àrea d'estudi

b) si paren al menys un cop per setmana = 51 vehicles/dia

Afegim als anteriors els 39 diaris comptabilitzats, a partir del treball de camp, a Jardiland, que paren un cop per setmana (5,5 vehicles/dia). La suma dels vehicles de la població de l'àrea d'influència amb els de Jardiland, ens dona un valor aproximat d'uns 56,5 en total. Aquests representen al voltant d'un 4 % (del 5 % que em suposat que paren). Això ens indica que el 96% restant, no prové de l'àrea d'influència, sinó que els aporta en la seva totalitat la IMD (1291).

Ens resten els 1291 que pertanyen al 5 % dels que paren exceptuant els que provenen de l'àrea d'influència i que són aportats per la IMD, a partir d'aquests suposem els tants per cent següents:

40% repostar carburant i comprar	= 516
30 % dinar	= 387
20 % neteja del vehicle	= 258
10 % taller	= 129

Si la **benzinera** realitza un servei de 16 hores; $516/16 = 32,3$ vehicles/hora. (aquí no contem amb els de l'àrea d'influència, ja que hem suposat que paren un cop per setmana, però no especifiquem a què).

A raó de tres sortidors, obtenim que per a cada sortidor uns 11 vehicles/hora, de mitja, tot i que s'ha de contemplar moments amb gran afluència coincidint amb les franges laborals.

Pel que fa al **restaurant** els càlculs ens diuen que pararan a dinar de l'ordre d'uns 387 comensals. Si per a cada persona entaulada es requereix com a mínim

1,5 m2, es necessita, per tant, un local menjador d'uns $(387 \times 1,5)$ 580 m2. Aquesta xifra, però, pot ballar ja que és habitual realitzar més d'un torn a l'hora dels àpats. El que sí hem de considerar és que junt amb el menjador també hi haurà la resta de serveis complementaris com ara la cuina, la superfície de la qual aquí no fem menció, però que s'haurà de sumar a la del menjador.

Fem el mateix càlcul per al **servei d'autorentat**. Els vehicles que utilitzen aquesta instal·lació al dia són 258;

16 hores de servei; $258/16 = 16$ vehicles/hora. Distribuïts en els 6 espais d'autorentat, surt a 2,7 vehicles/h, també en aquest cas s'han de considerar les puntes de servei a lo llarg de la jornada.

Fins aquest punt de la justificació quantitativa només ens hem referit a vehicles lleugers. Els vehicles pesats que són aportats el 100 % per la IMD i sumen un total de 215 , en proporció són menys que els primers (1 a 4) però que evidentment també disposen d'un sortidor de benzina. Realitzem, per tant, el mateix càlcul que en els vehicles lleugers;

16 hores de servei; $215/16 = 13,4$ camions/hora/sortidor.

No hem fet menció de les dimensions del taller de reparació donat que la superfície d'aquesta instal·lació va en funció del nombre de treballadors de què disposi.

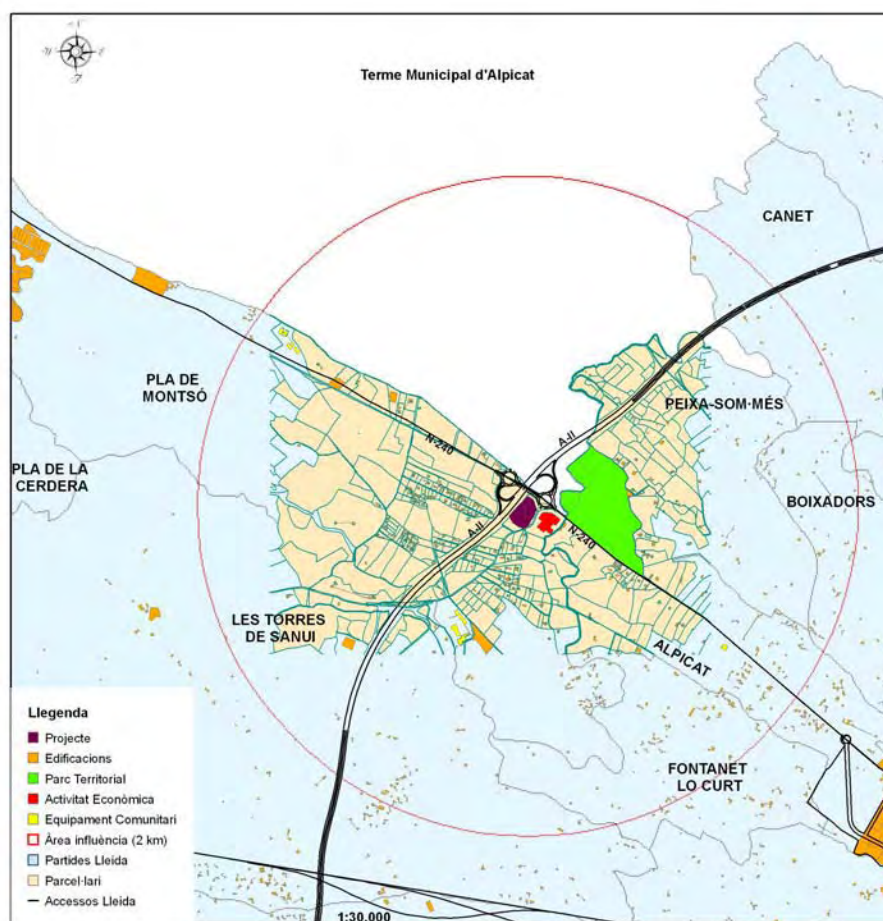


Susana Balastegui Artigues. Geògrafa.

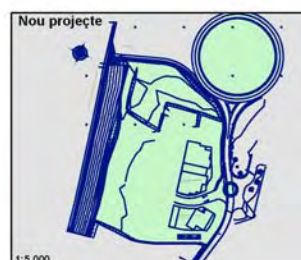
ANNEX

- ***Mapa I; Primera Àrea d'influència. Terme municipal de Lleida***
- **Mapa II ; Intensitat Mitjana Diària**
- **Mapa III ; Usos i parcel·lari**
- **Mapa IV ; Àrea d'influència. Terme municipal d'Alpicat.**

Mapa I - Primera àrea d'influència
del nou projecte de benzineria (Municipi de Lleida)



Font: Secció SIG. Ajuntament de Lleida.



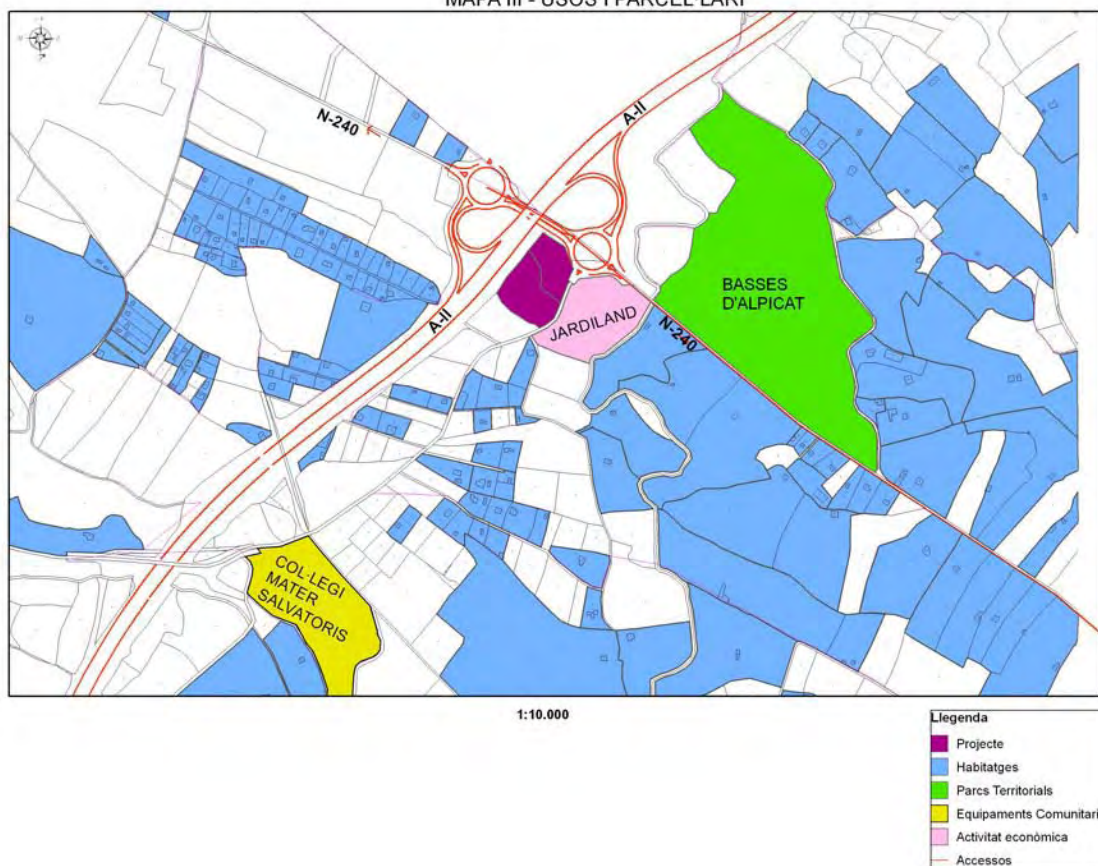
Mapa II - Intensitat Mitjana Diària de Trànsit (IMD). Any 2003



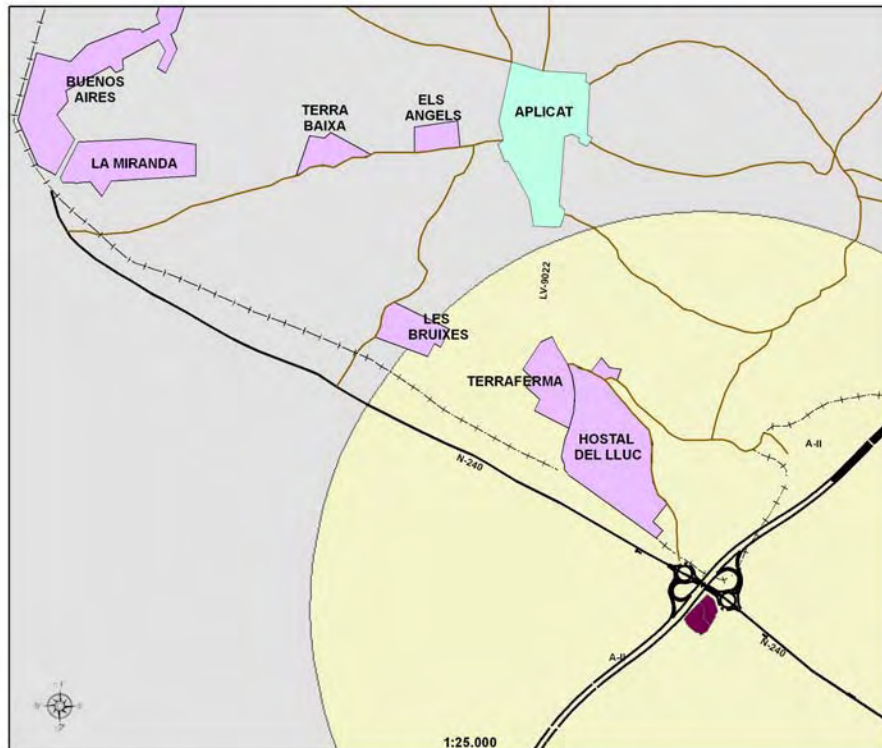
Font: Ministeri de Foment.
Direcció General de Carreteres de l'Estat.
Demarcació de Carreteres de L'Estat a Catalunya.
Unitat de Carreteres de Lleida

Llegenda	
IMD. Vehicles/dia	
—	26950 N-240
—	23303 A-II
—	20049 N-240
—	Conexions
	Parcel·les Projecte

MAPA III - USOS I PARCEL·LARI



Mapa IV - Primera àrea d'influència
del nou projecte de benzinera (Municipi d' Alpicat)



Font: Ajuntament d'Alpicat

Llegenda	
	Projecte
	Limit municipal
	Camins
	N-240
	Urbanitzacions
	Àrea influència (2km)
	Centre Alpicat
	Ileida

