



## DOCUMENT DE REFERÈNCIA

---

### Identificació de l'expedient

- R/N: U06/287 Pla Especial de l'aeroport de la Seu d'Urgell
- Sol·licitant: Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Secretaria de mobilitat)

### 1. Objecte

L'objecte del present document de referència és determinar l'abast de l'informe de sostenibilitat als efectes que determina l'article 115 del Reglament de la Llei d'urbanisme i l'article 9 de la Llei 9/2006.

### 2. Antecedents

En data 2 d'octubre de 2006 té entrada al registre dels Serveis Territorials del Departament de Medi Ambient i Habitatge a Lleida, la sol·licitud d'informació en relació als aspectes ambientals a contemplar en el Pla Especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeroport de la Seu d'Urgell.

D'acord amb el Pla Territorial Parcial de l'Alt Pirineu i Aran l'àmbit del Pla Especial està previst íntegrament com a sòl de protecció preventiva.

El planejament vigent als municipis són unes Normes Subsidiàries de Planejament a Montferrer i Castellbó i una Delimitació Sòl Urbà a Ribera d'Urgellet i en ambdós la classificació del sòl és no urbanitzable.

### 3. Contingut

#### Descripció

L'àmbit del Pla Especial el constitueix l'actual aeròdrom de la Seu d'Urgell situat en l'altiplà que es troba en els termes municipals de Montferrer i Castellbó i Ribera d'Urgellet entre els rius Castellbò i Aravell (afluent), per l'oest, i la carretera C-13 i el riu Segre a l'est.

L'entorn es caracteritza per un mosaic de vegetació format per diferents unitats de conreu molt parcel·lades (bàsicament pastures) i boscos i bosquines en els vessants i turons.

Tot l'àmbit definit al llarg de la carretera entre les localitats d'Adrall i Montferrer està urbanitzat i ocupat per indústries i magatzems. En aquest tram la carretera C-13 té bastant trànsit de vehicles atesa la presència dels esmentats nuclis de població i el polígon industrial de Montferrer.



L'accés a l'aeroport és per una carretera que surt de la C-13 i que entra pel vessant nord de la plataforma, recorre tot el vessant est (l'orientat cap a la carretera C-13) i el vessant sud, fins arribar a les instal·lacions aeroportuàries.

El vessant oest de l'altiplà està ocupat per un bosc madur que arriba fins al riu Aravell. Aquest riu constitueix un corredor biològic fluvial i un connector dels sistemes naturals dels boscs de muntanya amb la plana del riu Segre. En tot aquest sector (oest de la plataforma + vall de l'Aravell), tal com s'aprecia clarament a l'ortofotomapa es conserva intacte el sistema agroforestal, mentre que al sector est s'hi concentren les infraestructures de comunicació, els nuclis de població i les activitats industrials.

### Finalitat

L'objecte del Pla Especial és potenciar l'ús de l'aeròdrom existent, actualment en desús, amb la construcció d'un aeroport regional plenament operatiu, cosa que comporta un increment de l'actual pista de vols de 1.309 m de longitud fins assolir una pista de 1.500 metres.

Per a la prolongació d'aquesta pista es proposen dos alternatives ubicades a la mateixa plataforma però amb diferent orientació. Aquestes alternatives es fan en base al document "Treballs previs per a la Redacció del Pla Especial de l'ampliació de l'aeròdrom de la Seu d'Urgell".

## 4. Consultes prèvies

<b>Vectors</b>	<b>Informes sol·licitats</b>	
Biodiversitat i forest	Medi Natural (DMAH)	Consideracions específiques
Contaminació	Oficina de Gestió Ambiental Unificada (DMAH)	Consideracions específiques
Aigua	Agència Catalana de l'Aigua (DMAH)	Consideracions específiques
Residus	Agència de Residus de Catalunya (DMAH)	Consideracions generals
Paisatge	Direcció General d'Arquitectura i Paisatge (DPTOP)	Informe Favorable
Agricultura i ramaderia	Departament d'Agricultura, Ramaderia i pesca	Consideracions referents als efectes generals
Patrimoni arquitectònic i cultural	Departament de Cultura	
Salut	Departament de Salut	
Aspectes ambientals que afectin al municipi	Ajuntament de Montferrer i Castellbó	Consideracions sobre aspectes de soroll, accessos i serveis



Aspectes ambientals que afectin al municipi	Ajuntament de Ribera d'Urgellet	Consideracions sobre aspectes de soroll, accessos i serveis
---	---------------------------------	---

## 5. Criteris i objectius ambientals

### 5.1. Objectius de protecció generals

L'Informe de sostenibilitat ambiental (en endavant ISA) haurà de tenir en compte els objectius del Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran referents a:

- la protecció dels espais de valor natural i connectiu;
- l'eficiència en el consum de sòl per tal de minimitzar l'impacte sobre el mosaic agroforestal i la viabilitat del sector agrosilvopastoral en tant que gestor principal del territori;
- protegir el sòl forestal de valor per raons de biodiversitat, protecció del sòl i funcions hidrològiques;
- protegir els paisatges d'excel·lència i donar directrius paisatgístiques per al conjunt del territori.

### 5.2. Objectius de protecció específics

La problemàtica ambiental més rellevant del Pla Especial (en endavant PE) es relaciona, d'una banda, amb els importants moviments de terra als que va associat la necessitat de recursos naturals derivats de la prolongació a 1500 m de la pista d'enlairament i aterratge i, d'altra banda, amb l'impacte acústic sobre l'entorn.

L'ampliació de la plataforma i, especialment la construcció d'un gran terraplé en el front sud del altiplà, tindran conseqüències sobre altres paràmetres ambientals, bàsicament per l'impacte que patiran alguns espais forestals i fluvials de gran valor ambiental i paisatgístic.

En aquest sentit, cal dir que la ponderació i caracterització de l'àmbit en base a diferents categories de sensibilitat ambiental que es realitza en l'informe ambiental preliminar es adequada als objectius de protecció generals. Tanmateix, caldrà que l'ISA proposi objectius específics de protecció, per tal de permetre una major concreció en l'anàlisi dels impactes, i que es consideri com a mínim el següent:

- Impacte acústic sobre l'entorn tant sobre els nuclis de poblacions com per les possibles activitats i explotacions que es duen a terme als voltants del futur aeròdrom, així com per als ecosistemes potencialment afectats.
- Vinculació entre els moviments de terra i nova ocupació de terrenys, sobretot la creació dels nous terraplens, i l'afecció sobre les comunitats vegetals i faunístiques dels vessants actuals de l'altiplà on s'ha de situar l'aeròdrom.
- La dinàmica hidrogeològica i la qualitat biològica i fisico-química de les aigües superficials i subterrànies derivats de la construcció de nous terraplens, excavacions i increment de superfície impermeable.



### 5.3. Vectors ambientals

#### Biodiversitat, Paisatge i patrimoni cultural

- Entorns pròxims amb figures de protecció

L'**ISA** haurà de tenir en compte la proximitat de l'àmbit del PE en els espais que a continuació es detallen per fixar els objectius de protecció relacionats amb el paper de connectivitat ecològica (selecció d'espècies, comunitats destí).

- El Parc Natural del Cadí-Moixeró
- El Parc Natural de l'Alt Pirineu
- Els Espais de Protecció especial amb valor natural i connectiu i espais de protecció territorial del Pla Territorial Parcial de l'Alt Pirineu

Pel que fa als aspectes descriptius l'informe ambiental preliminar es pot considerar suficient respecte als dos primers espais. Respecte al grup d'espais considerats en tercer lloc, caldrà que l'**ISA**, reflecteixi la proximitat dels espais de protecció especial del Pla territorial parcial d'Alt Pirineu i Aran següents:

- 22C Riu Segre
- 23C Capçalera del riu Castellbó

- Vegetació de ribera

La vegetació de ribera present en l'àmbit d'afectació del Pla Especial correspon a comunitats de vernedes (vernedes amb *Circaea lutetiana* de l'estatge muntà) que ocupen les riberes del riu Segre i sobretot el riu Aravell amb un percentatge de recobriment del 80 % les quals es corresponen a un hàbitat d'interès comunitari prioritari "*Vernedes i altres boscos de ribera afins (Alno-Padion)*" amb Codi 91E0, segons la Directiva 97/62/CE.

Aquestes comunitats vegetals tenen un paper destacat en la connectivitat ecològica i territorial tal com es reconeix en el Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran. La importància ecològica dels boscos de ribera també es reconeix en el document de l'Agència Catalana de l'Aigua, de març de 2002, anomenat "*Criteris d'intervenció en espais fluvials*", que indica la necessitat de preservar íntegrament la vegetació de ribera existent en aquest entorns.

En l'informe ambiental preliminar aquestes vernedes han estat identificades i caracteritzades de molt alta sensibilitat ambiental.

Cas que l'**ISA** avalui l'afectació sobre aquestes vernedes en funció de l'alternativa d'ampliació de la plataforma de l'altiplà, i en cas d'impacte significatiu (sever o crític), s'haurà de plantejar la necessitat de dur a terme un projecte de restauració-revegetació on es concretin les mesures correctores que caldrà incloure en el marc del projecte constructiu de l'aeròdrom.



- Rouredes i carrascars situats en les obagues nord i nord-oest de l'altiplà

Aquest espai forestal està constituït per un bosc dens en bon estat de conservació caracteritzat a la cartografia d'hàbitats de Catalunya com a "Bosc mixt de roure martinenc (*Quercus humilis*) i pi roig (*Pinus sylvestris*), silicícules, de la muntanya mitjana" amb un recobriment del 100 %. Dins d'aquest bosc mixt, es troba una petita zona de carrascar que es correspon a un hàbitat d'interès comunitari *no prioritari*, segons la Directiva 97/62/CE (Codi 9340).

Aquest bosc forma un continu amb la verneda del riu Aravell, la qual cosa incrementa el seu valor ambiental i connectiu. A més, en conjunt, constitueix una de les masses forestals més importants de la zona ja que ocupa una superfície que gairebé arriba a les 100 hectàrees.

La realització de la plataforma i els conseqüents terraplenats poden comportar afeccions significatives de la massa forestal i la dinàmica hidrològica del vessant de l'Aravell.

En l'informe ambiental preliminar aquests sectors forestals han estat considerats d'alta sensibilitat ambiental i presenten una descripció prou detallada. **L'ISA** haurà d'avaluar l'afectació en funció de l'alternativa d'ampliació de la plataforma de l'altiplà tenint en compte les consideracions abans esmentades.

Cas que l'alternativa comporti impactes severos o crítics en la massa forestal o en la dinàmica hidrològica, cal que **L'ISA** planteji projectes de restauració-revegetació específics a concretar dins el marc de les mesures correctores incloses en l'estudi d'impacte ambiental del projecte constructiu de l'aeròdrom. Entre els aspectes més destacats d'aquests projectes s'haurà d'incloure els següents:

1. Procés de retirada i reposició de terra vegetal;
  2. Espècies escollides i cronograma de les tasques de plantació tenint en compte les etapes serials de la regeneració del bosc original i evitar, en les primeres fases de la restauració, l'erosió dels talussos i l'arrossegament de partícules;
  3. Trasplantament dels peus arboris i arbustius més valuosos afectats pels moviments de terra.
- Carrascars, argelagars i vegetació artificial situats en les vessants sud i sud-est de l'àmbit

Gran part del sector es constituïda pels vessants més assolellats del turó de l'aeròdrom on aquestes comunitats vegetals, especialment els carrascars, presenten un estat de desenvolupament i de conservació mitjà o baix. L'informe preliminar considera aquests vessants de sensibilitat mitjana.

Les zones més aclarides corresponen a la primera corona dels talussos afectada durant la construcció de l'aeròdrom. Aquest espai es dominat per l'argelaga o bé constitueixen zones replantades amb espècies no pròpies d'aquest àmbit biogeogràfic com la ginesta (*Spartium junceum*) i el pi pinastre (*Pinus pinaster*), entre d'altres.



El valor de biodiversitat d'aquestes comunitats, atès el seu grau d'alteració i escàs grau de recobriment, és baix. Una de les conseqüències d'aquesta manca d'adaptació de la comunitat a la zona, és que confereix una escassa protecció edàfica i compromet l'estabilitat dels talussos que ocupen.

Cal, per tant, que l'**ISA** estableixi les bases que permetin proposar un millor recobriment vegetal d'aquests talussos del front sud i sud est del terraplé, la qual cosa pot representar fins i tot la substitució de les espècies al·lòctones plantades durant la construcció de l'aeroport antic per tal de millorar el paper protector de la vegetació davant els processos erosius, així com per garantir la integració ambiental i paisatgística.

- Fauna

Els impactes més significatius des del punt de vista faunístic són:

- L'alteració del biòtop forestal tant de vessant com de ribera
- Afecció dels corredors biològics formats pels sistemes seminaturals agroforestals
- La futura afectació de l'espai aeri del propi àmbit del PE i de la seva zona de servitud aeronàutica, pel que fa als ocells rapinyaires residents i migratoris.

Pel que fa als biòtops forestals, l'alternativa d'orientació de la pista que es triï pot comportar una afectació significativa sobre la fauna, especialment per a les espècies amb baixa capacitat de dispersió i amb poblacions reduïdes. Aquest és el cas dels amfibis (*Salamandra salamandra*) de caire forestal, així com altres espècies d'invertebrats i micromamífers que es concentren en el vessant oest de la plataforma.

D'altra banda, si bé la major part dels ocells que viuen en els boscos ben desenvolupats, com el cotoliu (*Lullula arborea*), l'astor (*Accipiter gentilis*) o l'esparver vulgar (*Accipiter nisus*) tenen poblacions àmpliament distribuïdes a nivell de l'estat espanyol es poden veure afectades substancialment a nivell local segons l'alternativa de traçat de la pista que es realitzi.

El riu Aravell (que és afluent del Castellbó) es troba dins de l'àmbit del pla de conservació de la llúdriga a Catalunya (Ordre MAB/138/2002, de 22 de març. DOGC núm. 3628, de 3 de maig de 2002). L'hàbitat de la llúdriga està constituït per cursos fluvials amb un entorn adient de substrat i vegetació per al refugi i activitat depredadora de l'espècie. Entre aquestes condicions cal destacar la continuïtat i qualitat del bosc de ribera, la baixa freqüentació humana i la disponibilitat de recursos tròfics.

En l'informe ambiental preliminar és fa una anàlisi exhaustiva de les comunitats faunístiques. Tanmateix caldrà que l'**ISA** faci referència a la necessitat de recollir en la redacció de l'EIA del projecte constructiu especificacions relatives a actuacions adreçades a garantir la recuperació d'aquestes comunitats en cas de destrucció dels biòtops originals. Aquestes mesures hauran de coordinar-se amb les que es desprenguin dels projectes de restauració vegetal.



L'àmbit del Pla especial es troba dins del territori delimitat per l'aplicació del Decret 282/1994, de 29 de setembre, pel qual s'aprova el Pla de Recuperació del Trencalòs a Catalunya (DOGC núm. 1972, de 14 de novembre de 1994). Això implica que en el tràmit d'avaluació de l'impacte ambiental del projecte constructiu s'haurà de sol·licitar l'informe preceptiu del Servei de Protecció i Gestió de la Fauna de la Direcció General de Medi Natural, tot i que *a priori* al no existir pròxima cap punt de nidificació no sembla que pugui existir cap perjudici envers aquesta espècie.

Pel que fa a les rutes de migració de grans ocells planadors que poden veure's afectats per l'aeròdrom, com és el cas de moltes espècies de rapinyaires, i d'acord amb dades procedents d'estudis realitzats dins d'un programa de recerca del Parc natural del Cadí-Moixeró (Dalmau & Nicolau, 2005) recollides en l'informe ambiental preliminar, la ruta més utilitzada per aquest ocells és la vall del riu Segre. Les observacions efectuades indiquen que aquests ocells passen fregant la serralada del Cadí, on els ocells poden trobar corrents tèrmiques ascendents que afavoreixen el seu vol, i deixen de costat la zona central de la Vall on es troba l'aeròdrom. Per tant, aquests estudis permeten fer una valoració preliminar favorable de la delimitació establerta en el Pla Especial

- Estat ecològic dels sistemes fluvials afectats

D'acord amb la Proposta de regionalització de la conca de l'Ebre on s'estableixen els objectius de qualitat en aplicació de la Directiva Marc de l'Aigua, i elaborada pel Departament d'Ecologia de la Universitat de Barcelona en base a variables físiques i biològiques, el tram del riu Segre que travessa els municipis afectats pel municipi pot considerar-se que presenta una qualitat acceptable i fins i tot alta. Atesa la escassa afectació del seus afluents per aquesta zona, es presumible que els rius de Castellbó i Aravell també gaudeixen d'un bon estat.

L'afecció dels vessants que miren al riu Aravell pot comportar una disminució de la qualitat de l'aigua pels vessaments que es puguin produir accidentalment durant les obres d'execució de l'aeroport, però sens dubte la qualitat de l'aigua es veurà disminuïda per l'increment de sòlids en suspensió que les pluges arrossegaran fins el riu des dels terraplens nus de vegetació un cop acabada l'obra. També cal esmentar l'impacte temporal provocat pels sorolls i freqüentació durant la realització del terraplè.

Per tant **l'ISA** haurà d'establir que el projecte determinarà:

- mesures correctores per evitar obstruccions i un increment de la terbolesa en els trams del rius que puguin estar afectats pels moviments de terra.
- especificar els estudis - tant de comprovació de la situació preoperacional com de seguiment durant el temps d'execució de les obres i del període de recuperació dels fragments de bosc de ribera potencialment afectats - que hauran de ser inclosos en l'estudi d'impacte ambiental del projecte per possibilitar el seguiment de la qualitat biològica del riu i poder detectar situacions que mereixen ser revertides amb mesures addicionals.



- fer constar que en l'execució de les obres i el posterior funcionament de l'aeroport es doni compliment a l'article 97 (Actuacions contaminants prohibides) del Text refós de la Llei d'Aigües (RDL 1/2001, de 20 de juliol).

- Paisatge

L'ISA haurà de valorar l'impacte paisatgístic que comportarà l'efecte d'alterar el relleu i fisonomia de l'altiplà en funció de les alternatives proposades.

Caldrà com a mínim preveure els següents aspectes:

- Proximitat dels terraplens als camins i carreteres preexistents;
- Alteració de les visuals degut al canvis morfològics i de la fisonomia de l'ampliació del front sud de l'altiplà en funció del relleu preexistent.
- Canvis paisatgístics degut a l'alteració de la cobertura vegetal de les vessants actuals de l'altiplà i de les valls dels rius.
- Criteris i objectius que determinin el contingut de les mesures d'integració paisatgística que haurà de contenir l'EIA del projecte constructiu

- Patrimoni cultural i arquitectònic

El document explicita que d'acord amb consulta realitzada per part dels redactors de l'informe preliminar a l'Àrea de Coneixement i Recerca de la Direcció General del Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, s'indica que l'àmbit concret del Pla Especial no afecta a cap dels elements de l'inventari de patrimoni Arqueològic de Catalunya ni del catàleg de Patrimoni Arquitectònic de Catalunya.

#### **5.4. Ús de recursos naturals: Terres de préstec i d'abocador. Aigua.**

- *Moviments de terres de gran magnitud*

La construcció del terraplè que ha de permetre l'ampliació de la plataforma on s'ubicarà la nova pista de 1500 m de longitud comportarà uns grans moviments de terra de l'ordre de desenes de milers de metres cúbics.

L'ISA haurà d'incorporar com a mínim les dades següents:

- Estimar per a cada alternativa el volum aproximat de terres de préstec i abocador que seran necessàries per possibilitar l'ampliació de la plataforma de l'aeròdrom;
- Llista de les potencials zones d'extracció del material necessari per efectuar l'ampliació de la pista d'enlairament i aterratge així com dels terraplens;
- Fer referència a que en el projecte constructiu es dugui a terme un Pla de gestió de terres pel gran volum de moviment de terres.



- *Abastament*

L'ISA haurà de justificar i contenir els següents aspectes:

1. Avaluació de la demanda de recursos ( $m^3/\text{dia}$ ,  $m^3/\text{any}$ ) i la seva disponibilitat.
2. L'origen previst dels recursos (pous, lleres, connexions a xarxa, etc.).
3. Disponibilitat de concessió d'aigües.
4. Compatibilitat amb el Pla Hidrològic de la conca de l'Ebre (dotacions d'aigua).

També, caldrà tenir en compte que qualsevol aprofitament d'aigües ha de disposar, prèviament, de la corresponent autorització d'aprofitament o de la concessió d'aigües, a atorgar per la CHE.

- *Sanejament*

L'Informe de Sostenibilitat Ambiental haurà de justificar i contenir els següents aspectes:

1. Producció prevista d'aigües residuals ( $m^3/\text{dia}$ ,  $m^3/\text{any}$ ), tant en quantitat com en qualitat.
2. Previsió d'evacuació d'aigües residuals, amb expressió de la xarxa de clavegueram i dels col·lectors.
3. Previsió de depuració de les aigües residuals i concretar si el seu destí és una EDAR existent o nova.
4. Adopció de xarxa separativa d'aigües residuals i pluvials.
5. Adequació al Reglament dels serveis públics de sanejament.

També caldrà tenir en compte que d'acord amb l'article 100.1 del RDL 1/2001, "*Restà prohibit, amb caràcter general, l'abocament directe o indirecte d'aigües i de productes residuals susceptibles de contaminar les aigües continentals o qualsevol altre element del domini públic hidràulic, excepte que es compti amb la prèvia autorització administrativa*".

### **Domini públic i Riscos derivats dels processos naturals**

- Domini públic hidràulic. Zona de Policia. Zona de servitud.

Segons el plànol "Ortofotomapa", a E 1/10.000, de la documentació presentada, l'àmbit del PE limita amb el riu d'Aravell, amb el riu de Castellbò i amb el riu Segre. Per tant, part de l'àmbit del PE s'ubica en zona de policia d'aquestes lleres públiques (100 m). En aquesta zona, cal tenir en compte els articles 9.1 i 78.1 del RDPH (RD 849/1986, d'11 d'abril).



L'àmbit del PE inclou dues petites lleres de domini privat, i per tant cal tenir en compte l'establert per l'article 5.2 del RDPH.

La zona de servitud és una zona d'ús públic de 5 m d'amplada, mesurats horitzontalment a partir dels marges de les lleres públiques, i amb les finalitats de l'article 7 del RDPH, la qual ha de quedar lliure de qualsevol edificació, construcció, instal·lació, inclús murs, tanques, etc., i ser apta i practicable en tot moment.

- *Hidrologia-hidràulica. Inundabilitat*

D'acord amb la informació de l'INUNCAT l'àmbit del Pla Especial s'ubica dins de les Zones Inundables ( $Q_{500}$ ) del riu d'Aravell i del riu Castellbó però no hi estan les instal·lacions de l'aeroport (pista, torre, etc.). El mateix es dedueix atenent el considerable desnivell entre aquestes instal·lacions i les lleres pròximes (riu Segre, riu d'Aravell i riu de Castellbó).

En cas d'inexistència d'una llera definida capaç d'absorbir l'increment de cabals d'aigües pluvials i per tal d'atenuar els efectes sobre els predis aigües avall, el promotor haurà de construir una bassa de laminació amb volum  $V = 516'76 \cdot A^{0'40}$ , essent "A" la superfície de l'àrea impermeabilitzada (en ha).

- *Risc d'incendis*

L'avaluació del risc i la prevenció dels incendis forestals és un element a considerar en la tria de les alternatives.

Des d'un punt de vista forestal i ecològic la forest del sector oest és molt més interessant, ja que és un bosc madur amb més elements de fauna i flora associats, mentre que el sector de llevant està molt més alterat i és menys ric forestalment. El sector de llevant, a més, té molt bon accés des de la carretera per als bombers en cas d'incendi forestal.

En qualsevol cas, independentment de l'alternativa escollida, s'ha de donar compliment de la normativa establerta en el Decret 64/1995 de 7 de març, pel que s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals i caldrà minimitzar els riscos d'incendi tant en la fase de construcció com d'explotació de l'aeròdrom.

**L'ISA** haurà de referir-se a les mesures correctores oportunes per minimitzar els riscos d'incendi tant en la fase de construcció com d'explotació de l'aeròdrom, especialment en aquelles zones d'alta sensibilitat identificades en l'informe ambiental preliminar.

Es determinarà la relació de l'explotació de l'aeroport i tasques de manteniment amb el Pla d'acció municipal de prevenció de riscos d'incendis dels municipis afectats.



## 5.5. Contaminació

- *Afeccions a les aigües subterrànies*

La gran quantitat de combustible emmagatzemat que hi ha d'haver a les instal·lacions de l'aeroport, fa necessari realitzar, en el projecte constructiu, un *Estudi hidrogeològic* detallat que:

- Avalui el medi en el seu estat inicial i final (avaluació de la recàrrega-descàrrega, característiques de l'aqüífer afectat, funcionament, vulnerabilitat, capacitat receptora, etc.).
- Descrigui les mesures a adoptar per realitzar el seguiment i control del correcte funcionament de les instal·lacions (piezòmetres multinivell, programa de mostreig, etc.).
- Descrigui les mesures a adoptar en cas de detecció de contaminació i/o vessament.

- *Contaminació lumínica*

Pel que fa a l'impacte lumínic, si bé els aeroports són exempts del compliment de les obligacions fixades per la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn, no pot deixar-se de valorar en l'anàlisi de les alternatives, que l'alteració de les condicions de fosc nocturna alteren els hàbits de la major part d'espècies de mamífers els quals són, fonamentalment, d'hàbits nocturns.

Cal que **l'ISA** valori dins el marc de l'anàlisi d'alternatives, l'impacte sobre les comunitats faunístiques. En aquest sentit, les alternatives millors serien les que l'afectació es concentri sobre els àmbits menys sensibles ja afectats per l'actual aeròdrom.

- *Contaminació acústica*

L'informe ambiental preliminar aporta un estudi d'impacte acústic on es determina el nivell d'immissió acústica a les principals poblacions i nuclis habitats de la zona propera a l'aeroport.

Les dades contemplades en aquest estudi són acceptables per obtenir una primera aproximació de l'impacte acústic a manca de dades més precises relatives als procediments de sortida i aproximació a l'aeròdrom. Tanmateix, respecte a l'afectació sobre la fauna salvatge i la productivitat de les explotacions ramaderes que es troben en l'entorn del PE i fins i tot a alguns nuclis, la documentació tècnica aportada és insuficient ja que no fa una valoració de les immissions actuals en l'àmbit de la carretera (poc sensible acústicament) on es troba les localitats d'Adrall, Arfa i Montferrer, i no descriu els nivells d'immissió dels sectors sensibles o molt sensibles (baix nivell d'immissions) del sector oest de la plataforma.



L'ISA haurà d'incorporar un estudi complementari que permeti avaluar el potencial impacte sobre els nuclis de població, la fauna i les explotacions ramaderes de l'entorn considerant l'actual nivell d'immissions.

- *Residus*

L'ISA haurà d'establir els criteris per garantir que els residus siguin gestionats d'acord amb les prescripcions establertes en la Llei 6/1993, de 15 de juliol, reguladora dels residus.

## 6. Alternatives

D'acord amb el document d'avanç del Pla es presenten dues alternatives pel que fa a la configuració de la pista de vols: l'alternativa A1, que comporta una reorientació cap a l'oest de l'actual pista, la qual cosa requereix la realització de dos terraplens que afecten substancialment els vessants sud-oest i oest, i l'alternativa A2, que allarga l'actual pista amb la realització d'un terraplé que afecta el vessant sud-est de la plataforma.

L'alternativa A1 comporta una afectació d'una part significativa de la massa forestal situada a l'oest i nord-oest de l'altiplà amb la realització de tres terraplens que afecten diferents zones d'aquest bosc. El terraplé situat més al sud arriba gairebé fins la verneda del riu d'Aravell, la qual cosa a més de comportar l'afectació de la vegetació i fauna associada al bosc de ribera, pot comportar una possible alteració del règim hidràulic. Un segon terraplé afecta el carrascar central del conjunt del bosc i el tercer, situat al nord de l'altiplà, afecta la zona més obaga del bosc on la roureda presenta un gran desenvolupament.

Els moviments de terres provocats per la realització de l'alternativa A2 no afecten la verneda del riu Aravell i, si bé el terraplé central i el que es troba més al nord, afecten les cotes superiors del bosc, el seu impacte quantitatiu és molt menys acusat que l'ocasionat per l'alternativa A1.

El risc d'incendi forestal, el risc de contaminació sobre el riu Aravell i l'impacte lumínic, es veuen incrementats per l'Alternativa A1.

Respecte a l'impacte sonor, l'estudi de l'impacte acústic de l'Informe previ del Pla especial de delimitació de l'Aeroport de la Seu d'Urgell valora que l'alternativa A1 és lleugerament millor que l'alternativa A2 ja que s'afecta menys els nuclis de població.

D'aquest mateix estudi en resulta que, en general, l'impacte a la zona és baix (sota els nivells d'immissió contemplats per la llei per zones d'alta sensibilitat, com és el cas de la major part de les poblacions properes a l'aeròdrom) independentment de l'alternativa que s'esculli.

D'aquestes consideracions es dedueix que *a priori* els impactes ambientals semblen decantar-se per l'alternativa A2, si bé l'ISA haurà de tractar amb més detall els diferents impactes de les alternatives i fer una valoració global un cop previstes les mesures correctores tant en fase de construcció com d'explotació de l'aeròdrom. Això ha de permetre proposar la més adequada des del punt de vista ambiental per la seva posterior inclusió en l'anàlisi multicriteri (que tindrà en compte altres aspectes, socials, funcionalitat



aeronàutica etc...) dins el marc del projecte constructiu i del tràmit d'avaluació d'impacte ambiental corresponent .

## **7. Seguiment**

Cal que en el programa de seguiment i vigilància s'especifiqui la possibilitat d'establir terminis que permetin observar el grau d'eficàcia de les mesures correctores i proposar la seva revisió en cas que no es compleixin els objectius fixats.

Per la molèstia als nuclis de població i els possibles efectes sobre els ecosistemes caldrà també fer un seguiment de l'impacte sonor, utilitzant els índexs que estableix la legislació vigent.

## **8. Identificació i consulta a Administració pública i públic interessat:**

### **8.a) Administració pública**

- Direcció General del Medi Natural
- Agència Catalana de Residus
- Agència Catalana de l'Aigua
- Departament d'Agricultura , Ramaderia i Pesca
- Patrimoni Cultural
- Arquitectura i Paisatge
- Direcció General d'Urbanisme
- Ajuntaments i Consells Comarcals

### **8.b) Públic interessat**

- Associació d'Acció Creativa per a la Solidaritat de Lleida
  - Associació Trenca
  - Associació Aula Natura Cortariu-Cadí
  - Ecomuseu de les Valls d'Aneu
  - Fundació Ofivert
  - Grup Ecologista Gensana
- 
- Les Obagues
  - La Copa, Cooperativa de Projectes Ambientals
  - Ipcena



## 9.Fonaments de dret

- Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.
- Disposició transitòria 6a de la Llei d'urbanisme.
- Article 115 del Reglament de la Llei d'urbanisme (Decret 305/2006, de 18 de juliol).
- Llei 6/2001 d'Avaluació d'Impacte Ambiental, apartat 2 de l'article 1, i de l'Annex II "Construcció d'aerodroms (projectes no inclosos en l'annex I).

Lleida, 19 d'octubre de 2006

El tècnic de l'OTAA

La cap de l'OTAA

Josep Ramon Roca Rosell

Josse Terés i Cinca