

Memòria de la informació	5
1. EL MUNICIPI EN EL CONTEXT TERRITORIAL DE PONENT	7
1.1. La posició singular en els sistemes urbans de Ponent	7
2. FORMACIÓ DE LA CIUTAT I DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT DE 1987	13
2.1. Formació de la ciutat.....	13
2.2. Les etapes del creixement de Mollerussa.....	14
2.3. Les Normes subsidiàries de planejament de Mollerussa 1987	16
2.4. El planejament derivat tramitat.....	22
2.5. La construcció recent de la ciutat. Sistematització de les llicències d'obres 1987-2004	33
3. INCIDÈNCIES DEL PLANEJAMENT TERRITORIAL A MOLLERUSSA. PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE PONENT (TERRES DE LLEIDA)	35
3.1 El Sistema d'assentaments:.....	35
3.2 El sistema d'espais oberts	37
3.3 El sistema d'infraestructures de mobilitat i transport.....	38
4. CARACTERÍSTIQUES DEL TERRITORI MUNICIPAL I EL PAISATGE	41
4.1. Les condicions inicials de plana àrida.....	41
4.2. Del clot maleït a l'agricultura de regadiu	42
4.3. La transformació dels paisatges de regadiu	43
4.4. Les geografies resultants; Mollerussa centralitat regional	47
4.5. El fenomen urbà supera els propis límits municipals	49
4.6. La xarxa viària i de camins i les seves funcions actuals	51
5. ELS ESPAIS NATURALS I D'INTERÈS CULTURAL	55
5.1. Testimonis de vegetació autòctona i fites paisatgístiques	55
5.2. Hidrogeologia i xarxa hidràulica.	57
5.3. Paisatge i qualitat visual.....	59
5.4. Elements remarcables del patrimoni històric i edificat en sòl no urbanitzable	61
6. DEMOGRAFIA I PERSPECTIVES DEL CREIXEMENT RESIDENCIAL LOCAL	63
6.1. El creixement demogràfic.....	63
6.2. Demanda d'habitatge i creixement residencial	71

7. PERSPECTIVES DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA, EL SECTOR TERCIARI I ELS SERVEIS MUNICIPALS.....	77
7.1. La dinàmica econòmica i la base agrària.....	77
7.2. L'estructura de les explotacions.....	80
7.3. Les orientacions productives.....	81
7.4. El futur del sector agrari comarcal	82
7.5. La base exportadora local, la indústria agroalimentària.....	84
7.6. La diversificació del teixit industrial	86
7.7. La correspondència del model industrial i el territori.....	88
7.8. Oferta de sòl i tendències en la implantació industrial	89
7.9. El Model territorial i perspectives del sector industrial	91
7.10. L'estructura del sector terciari	92
7.11. El comerç i l'espai urbà	94
7.12. El mercat setmanal i les fires	96
7.13. L'estructura dels serveis públics	98
7.14. Abast territorial dels serveis públics.....	99
8. LES XARXES D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS.....	101
8.1. Les infraestructures i serveis tècnics territorials	101
8.2. La depuració de les aigües residuals.....	101
8.3. L'estació depuradora d'aigua potable (EDAP)	102
8.4. L'abocador de residus sòlids.....	103
8.5. L'aeròdrom de Mollerussa.....	104
8.6. L'abastament d'aigua potable	105
8.7. La xarxa de clavegueram.....	106
8.8. La xarxa d'electricitat	107
8.9. La sub-estació de transformació elèctrica.....	107
8.10. La xarxa de gas.....	108
8.11. Xarxa telefònica i de telecomunicacions	108
9. MOBILITAT I INFRASTRUCTURES DE COMUNICACIÓ.....	111
9.1. Una mobilitat laboral en creixement.....	111
9.2. La mobilitat per motiu de compres	112
9.3. Condicions geoestratègiques i origen de la xarxa viària actual	113
9.4. La N-II i la xarxa viària bàsica	115
9.5. La xarxa de carreteres locals i de camins.....	117
9.6. L'interès dels camins ramaders i antiques vies.....	120

9.7. Una millora necessària: La Via Orbital.....	121
9.8. La xarxa ferroviària i la seva inserció urbana.....	122
9.9. Aspectes urbans i socials relacionats amb la mobilitat interior	126
10. ESTUDI I CRITERIS MEDIAMBIENTALS	141
10.1. La base territorial. Les condicions naturals d'una plana continental.....	141
10.2. Un gran ecosistema contornejat per l'home.....	142
11. LA PROTECCIÓ DEL PATRIMONI	145
11.1. Els valors culturals i naturals de l'ecosistema agrari.....	145
11.2. Assentaments humans i patrimoni cultural	147
11.3. Els elements a protegir	149
12. EL SÒL NO URBANITZABLE. EL MEDI RURAL	151
12.1. Usos del sòl: Les activitats agrícoles, pecuàries i forestals	151
Memòria de l'Ordenació	153
1. OBJECTE I JUSTIFICACIÓ.....	154
1.1 Encaix de Mollerussa en l'espai territorial de la comarca del Pla d'Urgell:.....	154
1.2 Propostes generals i estructura general del Pla	156
1.3 Model urbanístic i dimensionat de la ciutat	158
1.4 Els sistema urbans i territorial i l'estructura general bàsica	160
1.5 Unitats de planejament residencial i unitats de planejament d'activitats	163
1.6 Millora urbana i reforma de la ciutat i els nuclis urbans	164
1.7 L'ordenació territorial i els aspectes mediambientals.....	165
1.8 Propostes projectuals del Pla d'ordenació urbanístics municipal (Àmbits de projectes territorials urbanístics).....	167
1.9 Proteccions patrimonials i urbanístiques:.....	168
2. MARC LEGAL I FONAMENTS JURÍDICS DEL PLA	171
2.1. Marc legal.....	171
2.2. Altres disposicions legals en matèria sectorial.....	172
3. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA DEL PLA	173
3.1. Procés de formació i consulta pública de l'avanç de planejament.....	173
3.2. Aportacions i modificacions o aspectes incorporats al pla resultat del procés de participació ciutadana previ a l'avanç de planejament.....	177

3.3. El procés de formació i consulta pública durant la fase de l'aprovació inicial i provisional del POUM.	180
3.4. Aportacions i modificacions o aspectes incorporats al pla resultat del procés de participació ciutadana en la fase inicial de planejament.	182
4. LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES DEL NOU PLA.....	185
4.1. La reorientació del model de creixement i del projecte urbà de Mollerussa	187
4.2. La proposta de la nova vialitat.	188
4.3. Model urbanístic i dimensionat de la ciutat	190
4.4. La diversificació de les activitats productives.....	197
4.5. L'ordenació dels espais oberts i del sòl no urbanitzable.....	199
4.6. La previsió i ordenació dels equipaments comunitaris.....	203
4.7. La preservació i integració del conjunt patrimonial	207
5. LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	213
5.1. El sòl urbà. Les noves categories de la Llei d'Urbanisme.....	213
5.2. El sòl urbanitzable.....	214
5.3. El sòl no urbanitzable: paisatge i espais protegits	216
6. LA QUALIFICACIÓ I REGULACIÓ NORMATIVA DEL PLA	219
6.1. La redefinició normativa i l'elaboració d'un nou plànol normatiu.....	219
6.2. La refosa i nova definició de les qualificacions del sòl.....	221
6.3. Qualificació i regulació dels sistemes.	222
6.4. La qualificació i la regulació de les zones	225
7. LA GESTIÓ DEL PLA	233
7. 1. La gestió del Pla.....	233
8. JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DE DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC SOSTENIBLE	236
8.1. Directrius per al planejament urbanístic dels articles 3 i 9 del DL 1/05.....	236
8.2. Mesures per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible.....	239
PLÀNOLS D'INFORMACIÓ. L'AVANÇ DE PLANEJAMENT	245
PLÀNOLS D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA. APROVACIÓ INICIAL	247
ANNEX.....	249

Memòria de la informació

1. EL MUNICIPI EN EL CONTEXT TERRITORIAL DE PONENT

1.1. La posició singular en els sistemes urbans de Ponent

L'arribada de les aigües del Canal d'Urgell no fa sinó completar el procés de colonització i d'intensificació agrària que ja estava en marxa. Els conreus completen el seu domini sobre les terres ermes que a la segona meitat del segle XX es veuran reduïdes a superfícies insignificants, i al mateix temps es consolida, definitivament, el plànol parcel·lari i les infraestructures rurals. Amb els millors rendiments que possibilita el regadiu, augmenta també extraordinàriament el consum d'adob, inicialment orgànic i, a partir dels anys 1950, químic.

L'adaptació a l'economia de regadiu no serà fàcil i, a final del segle XIX, l'agricultura urgellenca serà encara fonamentalment una agricultura de secà. En el trencant de segle, els conreus ocuparan les dues terceres parts de la terra i no arribaven a una tercera part les terres convertides al regadiu. Per altra part, dins el regadiu, els conreus estiuencs, bàsicament farratges, representaven només un 12% de la superfície de regadiu.

Per molt temps el regadiu urgellenc constitueix simplement una agricultura de secà de rendiments millorats, basada en el conreu dels cereals d'hivern. Els progressos d'aquesta agricultura es basen substancialment en l'extensió de la superfície regada i en la bona productivitat del cereal, basada en l'adobat i en la rotació, millorant del cereal amb els farratges.

La intensificació agrícola promoguda pel regadiu comportarà també un desenvolupament de les activitats de transformació i dels serveis a l'agricultura en les ciutats de regadiu. Els canals, al mateix temps, són aprofitats a finals del segle XIX en petits salts per a la

producció d'energia, i la disponibilitat d'aigua fa possible l'aparició d'algunes indústries no vinculades expressament amb les activitats agràries. Tot plegat, això farà que apareguin i es consolidin al Pla d'Urgell nous grups socials diferenciats de la pagesia i que es desenvolupi una certa vida urbana.

Amb totes les limitacions que es vulgui, el desenvolupament del regadiu crearà una diferenciació social i econòmica important entre els municipis amb terme de regadiu i els municipis que continuen al secà. La població dels primers augmentarà i experimentarà un enriquiment important, mentre les ciutats de secà entraran en una decadència inexorable. El canal principal d'Urgell es constitueix en una nova frontera; a la seva esquerra, els secans pobres; a la seva dreta, el reg de promisió. L'àrea abastada pel canal comprèn la major part de la plana; però no tota, i això modificarà, fins i tot, les identitats basades en les comarques naturals anteriors.

Amb l'arribada de les aigües del canal, les relacions tradicionals entre les poblacions del territori comencen a canviar i es produeix un fet, en part casual, que després resultarà decisiu o simplement premonitori, la Societat Canal d'Urgell estableix la seva seu en un lloc central de la plana regada, Mollerussa. Mollerussa, que era una petita ciutat de la plana, ofería a la Societat la virtut de trobar-se sobre el camí reial i poder construir les seves oficines i instal·lacions al costat d'un dels canals de derivació.

Les activitats generades entorn a la Societat Canal, en particular la recaptació en espècies del novè dels fruits a què venien obligats els regants, i les generades entorn el Sindicat de Regants donaran un primer impuls demogràfic i econòmic a Mollerussa. En poc, s'hauria quedat aquest impuls de no haver existit nous condicionants favorables i noves implantacions, l'establiment de l'estació de tren en la línia Saragossa-Barcelona, la creació del mercat setmanal, la implantació de l'empresa "la Forestal de Urgell". L'expansió de Mollerussa té el seus moments decisius en els primers decennis del segle XX, quan s'implanta de manera decisiva el regadiu urgellenc.

La posició assolida per Mollerussa dins l'àmbit de la regió es recolza, en primer lloc, sobre una sòlida estructura industrial. A la Forestal, instal·lada a finals del segle XIX, s'afegeixen farineres, molins d'oli i, sobretot, la lleteria Granja Castelló l'any 1934. Però la consolidació de la industrialització mollerussenca s'havia de produir els anys 1960 amb l'aparició de noves papereres, la implantació d'Ilercesa i de diverses indústries agroalimentàries i l'expansió d'algunes empreses de materials de construcció.

A la forta presència industrial s'afegeix una capitalitat terciària basada en les funcions comercials sobre les ciutats del seu entorn. La manifestació més tradicional és el mercat setmanal, que se celebra tots els dimecres des de l'any 1872. El mercat setmanal de Mollerussa ha tingut una implantació important; en el moment de l'enquesta de la Ponència de la Delimitació Territorial, l'any 1933, 13 ciutats dels encontorns el consideraven ja com el seu mercat principal i, el 1986, eren 16.

Al costat del mercat setmanal s'han desenvolupat establiments i activitats comercials que avui són motiu de desplaçament i de compra, quotidians per a les ciutats veïnes. Des d'aquest punt de vista, Mollerussa ha experimentat una expansió comercial espectacular des dels anys 1960 i se situava a finals dels anys 1980 al nivell de Tàrraga i Balaguer per la seva quota de mercat (Banesto, "Anuario del Mercado Español", represa per la Caixa de Pensions).

La centralitat comercial es dobla d'una acumulació de funcions administratives i en el sector serveis en general, fets que acaben de configurar les qualitats de pol terciari. Bancs i caixes, gestories i assessories, establiments d'hostaleria i recreatius i els diversos serveis a les empreses o els individus situen Mollerussa a un nivell similar al de Balaguer, Tàrraga i Cervera. Aquestes viles són aquelles que, dins la regió de Lleida, compleixen les funcions característiques dels centres comarcals.

L'expansió econòmica dels anys 1960 consolidarà el pes demogràfic i econòmic de Mollerussa. El 1970 Mollerussa apareix com la quarta població de la regió de Lleida pel seu nombre d'habitants, darrere de Lleida, de Balaguer i de Tàrraga, i el seu pes econòmic i demogràfic es tradueix en un paper de centralitat ben marcat sobre les ciutats del seu entorn.

Fins l'arribada del canal, la comarca natural de l'Urgell tenia una característica ben destacada que la diferenciava de les altres comarques catalanes; la manca d'una vila amb funcions de centre. Des dels diversos indrets de la plana, relativament pobra i poc poblada, s'acudia a les viles més pròximes situades en els seus límits; Lleida, Balaguer, Tàrraga i, fins i tot, les Borges Blanques.

Sobre la plana, les funcions de centralitat prenen un caràcter difús, amb funcions que s'intercanvien entre les ciutats, i amb un pes demogràfic i polític i una capacitat d'atracció limitats. Així, per exemple, Miralcamp exerceix funcions de notaria dels encontorns durant els segles XIV i XV, fet relacionat amb la presència del castell de la casa d'Anglesola. A Linyola, la població històricament amb un major pes dins la comarca, se li concedeix, per la seva banda, la celebració d'un mercat setmanal i diversos privilegis com a vila durant el segle XII. Apareix, posteriorment, com a baronia al costat de Bellpuig.

La concentració d'activitats econòmiques va aparellada al creixement urbà de Mollerussa, i aquests dos processos creen noves relacions i incideixen en les poblacions dels encontorns de característiques més rurals. Mollerussa es desenvolupa enmig un territori absolutament ruralitzat, el pla o la plana d'Urgell, i es constitueix en l'aglutinador urbà d'una bona part d'aquest territori. Sobre la comarca natural se sobreposa aleshores el component que havia estat absent, la centralitat urbana, que és una característica comuna de les comarques catalanes.

L'àrea d'influència del mercat setmanal que serví a la Ponència de 1933 per concretar econòmicament el fet comarcal té avui dia un pes més aviat escàs. El mercat setmanal constitueix encara un punt de trobada de la població comarcal; però els tractes comercials, les compres de roba, d'atuell i d'altres béns es fan bàsicament en altres indrets i moments. La capital comarcal ha perdut les seves connotacions de centre tradicional, però ha reforçat el seu paper com a centre quotidià de desplaçaments pels motius i activitats més diversos.

Pel que a una de les relacions més importants i conegudes estadísticament, els desplaçaments entre el lloc de residència i el lloc de treball, dins la regió de Lleida, Mollerussa apareix com un municipi particularment obert i relacionat amb els municipis dels encontorns. Després de Lleida ciutat, Mollerussa és el major receptor de població treballadora de fora del municipi, i és el municipi que té una major proporció de llocs de treball ocupats per treballadors de fora, un 26,6%. Aquestes magnituds deriven, en part, de la petitesa del terme de Mollerussa i de l'expansió de les seves activitats cap als termes veïns; però representen també la potència del procés industrialitzador-urbanitzador comarcal.

Quant a la base industrial, Mollerussa resisteix millor que altres centres comarcals la crisi de la segona meitat dels anys setanta i durant els anys 1980 destacarà com a segon centre industrial de la regió de Lleida, darrere de Lleida, i just per davant de Balaguer i de Tàrraga. Les indústries mollerussenques sumen uns 1.200 llocs de treball localitzats; però se superen els 1.500 llocs de treball quan es compten les indústries situades en la immediatesa de l'àrea urbana mollerussenca.

La relació entre Mollerussa i els municipis de la comarca mostra tota la seva importància a través de l'anàlisi dels desplaçaments per motius de treball. En un medi encara fortament agrari com el Pla d'Urgell, on l'activitat agrícola tradicional implica que les persones visquin i treballin en el mateix municipi, els desplaçaments intermunicipals tenen encara poc pes si es compara amb àrees molt urbanitzades. Les indústries i serveis localitzats a Mollerussa i els seus encontorns mouen, però, cada cop més població treballadora i fan que es doni una major integració urbana a l'interior de la comarca.

Els desplaçaments laborals municipals remarquen la forta imbricació dels municipis centrals del Pla d'Urgell. Golmés, Fondarella, Miralcamp, Mollerussa, el Palau d'Anglesola i, en menor grau, Sidamon tenen una elevada proporció de població que treballa fora del municipi, sobretot a Mollerussa. Totes aquestes ciutats limítrofs amb Mollerussa tenen, per altra part, petites fàbriques o empreses que apareixen com a receptores de població dels encontorns. El mateix municipi de Mollerussa, que enviava 55 treballadors a Lleida ciutat, n'enviava un total de 104 (any 1986) a les poblacions veïnes anteriors.

Proximitat física i interconnexió laboral donen idea de l'amplitud del fenomen urbà que es desenvolupa a la part central de la comarca, on es troben implicats almenys els sis

municipis esmentats. Els desplaçaments quotidians per compres, estudis i altres serveis donen fe també de la intensitat de lligams humans existents en aquesta àrea.

La imbricació no arriba encara al punt de constituir un mateix espai o continu urbà general; però el fenomen es troba prou en marxa. El creixement urbà de Mollerussa desborda els propis límits municipals i envaeix els termes de Golmés i de la Fondarella, de manera que comença a alterar les dades d'aquests dos municipis. Però, tant els nuclis tradicionals d'aquests dos municipis com la resta presenten uns preus del sòl, i un creixement urbà i demogràfic molt més semblant a la resta de municipis rurals de la comarca que no pas al de Mollerussa, de tipus urbà.

El Poal, Vila-sana i Vilanova de Bellpuig constitueixen un segon grup de municipis amb unes relacions laborals i comercials intenses amb Mollerussa. Aquestes poblacions, més aviat petites, tenen un caràcter més agrari i tancat, a mig camí de la resta de municipis de la comarca, amb un mercat laboral centrat en el propi municipi. Altres poblacions pròximes, com Bellví, Castellnou de Seana, Ivars d'Urgell, Linyola i Torregrossa, que són relativament grans, tenen més serveis i activitats locals i presenten una petita proporció d'habitants que van fora del municipi a treballar, i la destinació d'aquests treballadors tampoc mostra unes preferències molt clares.

El Pla Territorial General de Catalunya, aprovat per la Llei 1/1995 de 16 de març, té bàsicament dues implicacions a escala local:

D'una banda, en l'estructura territorial de proposta Mollerussa apareix com l'element central d'un "sistema territorial" que expressa l'articulació urbana real del territori i que el PTGC vindria a plantejar com una base d'actuació urbanística i d'accions de desenvolupament.

En principi, el sistema urbà de Mollerussa està cridat a ser un "sistema urbà d'articulació i desenvolupament de nivell 1", que es troba en l'òrbita del sistema urbà de Lleida, considerat com a "sistema urbà de reequilibri territorial de nivell 1".

El sistema urbà presenta unes formes bastant estranyes i discutibles, donat que es fa en base a límits municipals i els desplaçaments per motius laborals que existien en el moment de la proposta, de manera que tampoc representa estrictament els municipis immediats amb els quals hi ha clarament unes interferències urbanes (Golmés, Miralcamp, Fondarella, el Palau d'Anglesola i Vila-sana), ni tampoc inclou tots els municipis amb els quals de fet hi ha una relació de centre principal de mercat, serveis.

Per altra part, hi ha la proposta esquemàtica de xarxa bàsica d'infraestructures, en la qual, a banda de la línia ferroviària ja existent, en relació a Mollerussa té una incidència la proposta de xarxa viària.

Res canvia en relació a la proposta de la N-II com a eix central de comunicacions en el qual s'articula històricament Mollerussa. Tampoc s'inclouen propostes de futur en relació a l'articulació d'aquest eix.

A propòsit del Pla Territorial General de Catalunya, cal dir que la xarxa bàsica s'amplia i pel que fa a la comarca s'inclou l'altre eix actualment més transitat, la carretera de les Borges Blanques a Mollerussa (titularitat de la Generalitat) i la seva continuació cap a Balaguer, se suposa, via Bellcaire d'Urgell (titularitat de la Diputació en vies de traspàs). El traçat i la secció actuals d'aquest eix nord-sud es troben pendents de l'ampliació i millora del ferm del tram Linyola-Bellcaire, a càrrec de la Diputació, i de les variants entorn de Mollerussa i Miralcamp, a càrrec de la Generalitat de Catalunya.

A més de les comarques el PTGC introdueix unes Àrees Bàsiques Territorials més reduïdes com a possible àrea de prestació de determinats serveis, en la qual es troba també Mollerussa com a centre. La repercussió pràctica d'aquestes ABT resulta, però, més que dubtosa.

2. FORMACIÓ DE LA CIUTAT I DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT DE 1987

2.1. Formació de la ciutat

Mollerussa inicia un procés de desenvolupament urbà a partir de la ubicació de les oficines centrals del Canal d'Urgell i de l'estació del ferrocarril del Nord, a la segona meitat del segle XIX. L'aprofitament de l'aigua i la millora de les comunicacions permeteren una transformació de l'activitat econòmica que va rebre el suport de dos fets complementaris: el mercat setmanal i la Fira de Sant Josep. Aquesta conjunció de factors van facilitar la implantació de les primeres activitats industrials i van atreure població d'altres localitats de les terres de l'interior de Catalunya. El resultat és que Mollerussa va duplicar la seva població entre els anys 1860 i 1900, mentre que els municipis del seu voltant augmentaven més lentament. El ritme de creixement de la localitat va continuar fins l'any 1950, quan Mollerussa, amb 3.705 habitants havia multiplicat per 4,4 la població que tenia noranta anys abans.

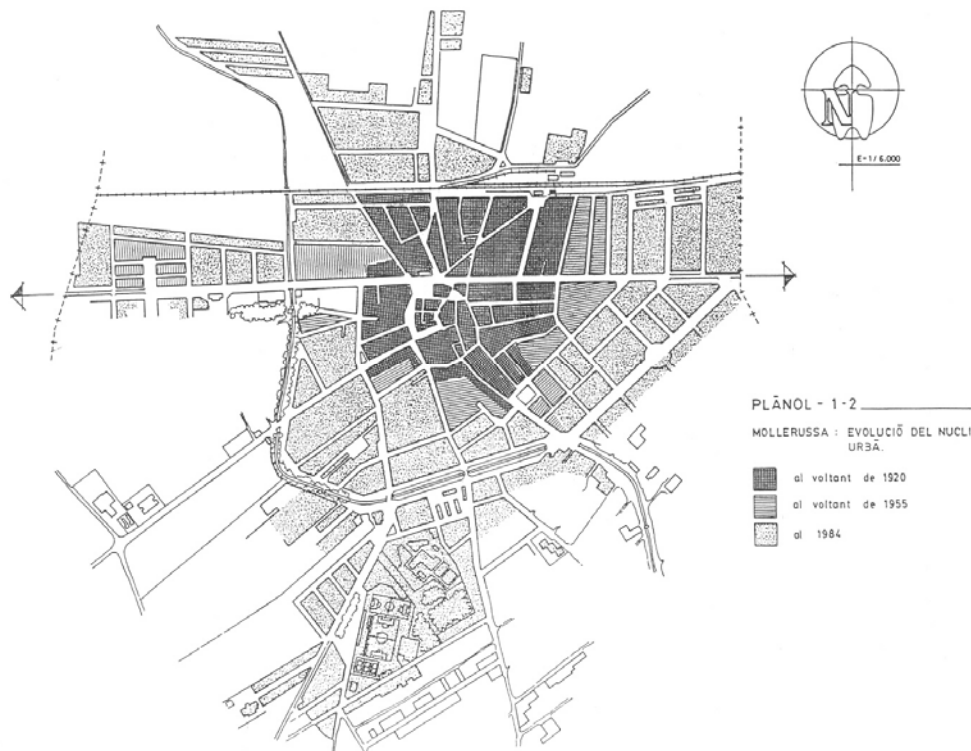
Malgrat Mollerussa s'estava conformant com un centre de serveis encara era lluny de poder ser considerada una ciutat. Els elements rurals que havien permès el desenvolupament de la comarca, i de Mollerussa, encara dominaven sobre els elements urbans.

Mollerussa s'ha anat conformant com a nucli urbà al llarg d'un procés en el qual hi ha intervingut diferents elements. Les etapes de formació s'han anat diferenciant a partir del pes que en cada moment han tingut aquests elements. El que cal destacar, però, és la importància dels fets locals que s'han anat combinant amb altres elements, que en general es podrien considerar com a situacionals, externs.

2.2. Les etapes del creixement de Mollerussa

En la imatge que segueix es pot apreciar el procés de formació de Mollerussa des de 1920 fins a 1984.

En el que es podria considerar la primera fase de creixement, Mollerussa és un petit nucli que ha anat expandint-se a partir de la Vilaclosa i de la Plaça Manuel Bertran. Aquesta expansió va tenir tres direccions. La primera cap al sud-est fins arribar a la plaça Sant Jaume, la segona cap a l'est seguint la carretera nacional, fins arribar a l'Amistat, inaugurada l'any 1905, i la tercera cap a l'estació del ferrocarril al voltant de la qual es va crear un petit centre de serveis que complementava el nucli original format per l'Ajuntament i l'església. Amb la postguerra el nucli va seguir eixamplant-se i creant les primeres discontinuïtats urbanes. Mentre anava arrodonint el nucli que hi havia l'any 20, i ja s'havia creat la fàbrica de llet a l'extrem est de la població, es creava a l'extrem oest el grup d'habitatges socials de l'OSH, avui conegut per Xavier Montseny i pel camp d'esports construït sobre la línia del terme municipal amb Fondarella. També cal destacar l'existència d'una discontinuïtat anterior generada per l'estació del ferrocarril de via estreta cap a Balaguer, que ha conformat una part de la trama urbana del nord de la via del ferrocarril. A partir de la dècada dels anys cinquanta, i principalment a partir dels efectes de la immigració dels anys seixanta i setanta, el municipi segueix un procés d'expansió que conforma les línies generals del que avui és la ciutat.



La creació de dos nous grups d'habitatges socials en àrees allunyades del nucli principal, i la ubicació d'un gran centre de serveis com va ser les piscines municipals, el camp d'esports i el parc municipal als afores del nucli, van generar processos diferents en àrees del municipi que fins llavors tenien una funció agrària. Mentre que el grup San Isidori va sumar-se als elements que van frenar el creixement en aquella part de la localitat, el grup avui anomenat Jaume d'Urgell i el complex municipal proper van generar un desenvolupament important a l'altra banda del canal, espai que fins llavors havia estat poc o gens utilitzat. També a finals de la dècada dels setanta es va iniciar la creació de l'avinguda de la Pau, seguint una idea que ja havia estat cartografiada uns vint anys abans. Aquest fet es va acompanyar del procés de colmatació de l'espai que hi havia entre el carrer Domènec Cardenal i el canal, cap al sud-oest de la localitat. Entre els anys 1950 i 1984 també es van assentar les bases d'un procés d'expansió cap al nord de la via del ferrocarril. La construcció de cases baixes, unifamiliars de diferents tipologies, va suposar el primer intent de travessar el que fins llavors havia actuat com a una barrera morfològica. En aquest període cal fer esment especial del que havia de suposar el primer gran canvi morfològic de la ciutat: l'aparició dels primer grans blocs d'habitatges, que van ajudar a densificar alguns espais del centre i d'altres allunyats del que fins llavors era el nucli original de la localitat.

Des de mitjans dels anys vuitanta del segle XX fins a l'actualitat el procés d'expansió de Mollerussa ha seguit uns camins similars als de la primera gran fase d'expansió. Malgrat que la crisi dels primers anys vuitanta va frenar la construcció de blocs d'habitatges, el creixement es féu seguint una doble tipologia. Mentre es va continuar fent edificis alts, es va anar estenent la moda de fer cases de tipus xalet cap als afores de la localitat. Avui, a causa principalment d'un preu del sòl elevat, aquesta modalitat conviu amb la creació de fileres de cases unifamiliars "adossades".

Pel que fa als processos d'expansió hi ha dos elements a destacar. Per un costat la continuació de la urbanització amb finalitats residencials. En aquest aspecte destaquen quatre zones. La primera, al sud-est de l'avinguda de la Pau en un procés que porta a omplir el terreny que queda per urbanitzar entre aquesta avinguda, el canal i la línia de terme amb Golmés. La segona el procés d'expansió al sud de l'avinguda Jaume I fins a trobar la carretera de Miralcamp. La tercera queda com una acció aïllada entre dues grans zones industrials a la partida dels negrals. I la quarta, en un procés de consolidació del que es va iniciar en dècades anteriors, urbanitzant la zona del Firal, al nord de la via del ferrocarril.

El segon element a destacar és el paper que ha jugat la necessitat de sòl industrial dins del terme. Dues empreses han anat expandint la superfície que havien de menester i que han creat dos pols industrials més importants a la localitat: un al nord i l'altra al sud. Al costat d'aquest darrer hi ha una altra gran zona industrial que s'estén per la carretera de Torregrossa i pel camí de Fondarella a Miralcamp. Acompanyen el procés de creació del sòl industrial tot un petit rosari d'àrees dedicades a funcions industrials que s'estén com un cinturó irregular que tanca el sòl residencial de Mollerussa per una bona part de tot el seu espai d'expansió.

En conjunt, Mollerussa s'ha anat estenent en funció de dos elements principals: la residència i la indústria i, sovint, seguint més criteris de tipus individual que de planejament col·lectiu. Això passava abans de les normes del 1979 i, en vista dels resultats, ha seguit passant en ocasions després de les normes de 1987.

En conjunt, Mollerussa s'ha convertit, principalment a partir de la dècada dels vuitanta, en un espai pel mercat de l'habitatge. A resultes d'aquest fet hi ha dos conseqüències per l'espai urbà. Per un costat hi ha la construcció d'un nombre més elevat d'habitatges que no pas d'increment de població i, per l'altre, hi ha un poblament de baixa densitat que s'estén ocupant una perifèria urbana que en molts punts està acabat amb el terme. L'Ajuntament també ha tingut un paper important en tot aquest procés. En un principi, i durant la dictadura, va ser l'encarregat de buscar sòl per a les promocions públiques, que, al menys en tres ocasions han actuat com a pols d'urbanització. Amb la transició democràtica s'ha generat una normativa en la qual l'ajuntament ha tingut un paper important en l'orientació del canvi de qualificació del sòl, orientant, encara que no sempre, les direccions que s'havien de prendre.

En relació als condicionants que han intervingut en el procés d'expansió del nucli urbà, se'n poden considerar dos de principals. Per un costat hi ha la necessitat de sòl industrial que ha anat ocupant una part important dels extrems de la perifèria urbana. Per l'altra banda hi intervenen dos factors: la necessitat de sòl a baix cost per a promocionar habitatge públic, realitzat en quatre ocasions des de la dècada dels anys quaranta; i el pes que té la valoració de l'habitatge unifamiliar en el mercat de l'habitatge. Aquests factors són els que, bàsicament, han empès una política d'expansió de sòl en un procés de baixa densificació constructiva.

2.3. Les Normes subsidiàries de planejament de Mollerussa 1987

Les vigents Normes Subsidiàries de Planejament del municipi de Mollerussa van suposar la revisió de les Normes Subsidiàries (tipus a) que havien estat aprovades per la Comissió d'Urbanisme de Lleida amb data 8 de maig de 1978. Van ser aprovades inicialment el 28 d'octubre de 1986 i provisionalment el 26 de març de 1987. Posteriorment, les Normes Subsidiàries (des d'ara, NN.SS.) van ser trameses a la Comissió Provincial d'Urbanisme de Lleida que les va aprovar definitivament el 2 de setembre de 1987.

Les NN.SS. van ser plantejades inicialment com un "Pla plurimunicipal", juntament amb els municipis de Fondarella, Golmés, Miralcamp i Palau d'Anglesola. Finalment va quedar reduït a un document de caràcter municipal.

2.3.1 Objectius generals

Considerant que les característiques de Mollerussa són degudes a un creixement preferentment concentrat, les NN.SS. del 87 plantegen, a la seva Memòria, dos objectius principals:

- Recosir sectors de la ciutat que ja estan consolidats i que necessiten intervencions de requalificació i equipament.
- Preveure el futur creixement de la ciutat d'una manera més controlada i meditada.

2.3.2. Síntesi urbanística i territorial

El document de les NN.SS. realitza, en primer lloc, una síntesi urbanística i territorial del municipi. Es tracta de contextualitzar el nucli urbà existent, analitzant els teixits d'edificació, usos, equipaments, parcs urbans i funcionament viari, dins d'un territori més ampli com és la comarca del Pla d'Urgell, finalitzant amb una descripció del que es considerava que era la dinàmica del municipi en aquell moment. Destaquem els trets més rellevants d'aquesta síntesi:

a. El context territorial i el nucli urbà

Es realitzava una descripció de la comarca del Pla d'Urgell, explicant la seva configuració topogràfica, constitució geològica i climatologia.

Des de la problemàtica del territori, es descrivia la següent situació urbanística:

- El model de creixement ve caracteritzat pels eixos donats per les carreteres.
- L'estructura parcel·laria, que segueix la lògica de les xarxes de reg, ha determinat els creixements de la ciutat de forma contradictòria amb la morfologia urbana de la pròpia ciutat.
- La planeïtat del terreny i l'alt nivell freàtic, gairebé superficial, dificulten els desaigües.
- La carretera N-II suposa una alta connectivitat amb el territori, però també significa una barrera física.
- El ferrocarril no té el mateix avantatge que la carretera, però sí el problema de duplicar barreres físiques.

b. L'edificació

Es descriuen cinc tipus edificatoris dintre del casc urbà:

- Construccions en el casc antic. Basades en un parcel·lari d'arrel agrària, es componen d'edificació principal situada al carrer principal, i porxos i edificació secundària en el carrer posterior o fons de parcel·la. Es detecten processos de reforma o millora, especulatiu, que cal evitar.
- Bloc d'habitatges múltiple, amb alineació a vial. Són edificis entre mitgeres, de diverses plantes i fondàries elevades. Destinats a habitatges, a les plantes baixes es poden establir comerç, oficines o tallers. Comporten una densificació que convé compensar amb equipaments urbans.
- Habitatge unifamiliar aïllat. Creixement minoritari sense precedent històric. Paquets reduïts que provenen de la parcel·lació d'una sola finca.
- Polígons d'habitatges. Operacions unitàries de blocs aïllats. Actuacions ja acabades.

- Edificacions industrials. Situades a l'exterior del casc prop de les carreteres, en parcel·les normalment grans. Careixen de normatives paramètriques. A l'interior del casc es troben establiments industrials en coberts grans entre mitgeres.

c. Els usos urbans

L'habitatge és predominant en tota la trama urbana. El terciari es concentra, principalment, als fronts centrals de les carreteres per la seva accessibilitat. La indústria ha quedat desplaçada fora del casc urbà.

d. Funcionament viari

El desenvolupament de la vialitat no ha seguit una lògica general de ciutat sinó l'estructura del parcel·lari rural existent, generant zones inconnexes amb un viari caòtic.

La carretera N-II feia, en aquells moments, les funcions de col·lector i distribuïdor. Calia buscar alternatives que permetessin la seva descongestió.

Es proposava millorar la connexió del nucli amb la part nord, mal comunicada amb la resta de la trama per les barreres de la via del ferrocarril i la N-II.

e. Equipaments i parcs urbans

En el moment de la redacció de les NN.SS., existien un total de 97.420 m² de sòl d'equipaments. Aquests, sumats als 24.470 de propietat municipal, feien un total de 121.890 m² el que suposava un estàndard de 14,50 m²/habitant. Es reconeixia una bona situació dels equipaments d'abast comarcal, en detriment dels que donen un servei als barris o a la ciutat. En concret: l'equipament assistencial -per a infants i vells- es trobava en situació precària; l'equipament sanitari es considerava suficient; i l'equipament social i cultural es considerava escàs i es proposava la previsió d'un solar de 3.000 m² per a un local polifuncional.

La superfície de parcs urbans i espais lliures era de 33.940 m², és a dir, un estàndard de 4,10 m²/habitant, valor molt proper al que la Llei del sòl demanava. Tot i això, es significa que la seva distribució dins el casc urbà no era la més idònia, ja que zones d'eixample i teixit suburbà no estan realment cobertes i, contràriament, gran quantitat d'aquests espais estan concentrats al voltant del complex esportiu.

f. Dinàmica actual (1987)

L'evolució demogràfica de Mollerussa s'havia mantingut constant durant els últims anys, amb percentatges de naixement de l'11,20 % entre els anys 1975-1981.

Les llicències d'edificació havien sofert una forta davallada, degut a la crisi del moment i per l'elevat estoc d'habitatge sense ocupar.

S'havia produït un canvi en la tipologia de més demanda sent, en aquell moment, l'habitatge unifamiliar en filera.

El tancament de la fàbrica de la Forestal d'Urgell, havia suposat un fort impacte a la població activa de la ciutat, donat que s'havien perdut 250 llocs de treball.

2.3.3. La classificació del sòl

En la Memòria de les NN.SS. de planejament de 1987 de Mollerussa es delimiten les superfícies de cadascuna de les classes de sòl, segons el plànol “classificació del sòl urbà i urbanitzable, i usos globals” escala 1/2.000 que formava part del document (veure la seva transcripció sobre cartografia actual en el plànol de l’Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL, 1987):

Sòl urbà	141 ha.
Sòl urbanitzable	80,53 ha.
Sòl no urbanitzable	488,47 ha.
Superfície Terme Municipal:	710 ha.

a. El sòl urbà

El sòl urbà es va delimitar d’acord amb les normes vigents en aquell moment, introduint noves zones que permetessin un millor recosit de la trama urbana (veure la seva transcripció sobre cartografia actual en el plànol de l’Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL, 1987). Es proposaven sis zones, responent a tipologies semblants i usos compatibles:

- Conservació de la tipologia edificatòria existent (clau A1)

Correspon a la zona de casc antic. Bàsicament pretén conservar la morfologia urbana i edificatòria, potenciant els usos centrats en el comerç i els serveis.

- Edificació segons alineació de vial (clau A2)

Correspon a la zona d’eixample. Es caracteritza per la seva irregularitat en l’alçada de les façanes i les profunditats edificables, però amb el denominador comú de produir-se en illa tancada. Les normes estableixen criteris i paràmetres de regularització, incidint en l’augment i la formalització dels patis d’illa. Aquesta zona té assignada el paper d’articular la ciutat històrica amb les zones perifèriques, dotant a la ciutat de continuïtat urbana.

- Ciutat jardí (clau A3)

Té l’objectiu de reconèixer i delimitar el teixit existent de ciutat jardí. Les normes projecten l’ampliació de petits àmbits per completar aquests processos, amb un pes quantitatiu molt reduït. L’ús es reserva exclusivament al residencial.

- Ordenació volumètrica específica (clau A4)

Correspon a conjunts construïts unitàriament en una promoció, amb una ordenació volumètrica aïllada amb blocs plurifamiliars. Les normes preveuen la possibilitat de realitzar substitucions sense que aquestes signifiquin un augment de la densitat.

- Suburbana mixta (clau A5)

Correspon a zones construïdes sobre eixos d'infraestructures febles i sense planificació prèvia, on es barregen habitatges, petits tallers i magatzems, presentant un estat molt desordenat i una manca de serveis. Les normes realitzen una delimitació molt estricta d'aquesta zona permeten el seu completament i la seva legalització.

- Industrial (clau A6)

El sòl ocupat per instal·lacions industrials es caracteritza per la seva manca de continuïtat, deixant espais lliures residuals. Les normes pretenen regular les noves edificacions d'aquest tipus com edificacions aïllades.

Les NN.SS. preveuen la realització de vuit Unitats d'Actuació, per la necessitat d'acabar petits sectors amb l'obertura de nous carrers, construccions de places, completament d'urbanitzacions o reordenament de volums. Les Unitats d'Actuació proposades s'especifiquen en el Quadre 1:

Quadre 1

UA	superfície	Superfície estimada	zona	Cessió e. lliures	Cessió equipaments	Cessió vialitat	sostre	habitatges
UA-1	9.235 m ²		A2	720 m ²		1.344 m ²		
UA-2	4.000 m ²		A2	207 m ²		1.063 m ²	2.532 m ²	20
UA-3		35.031 m ²						
UA-4		17.497 m ²						
UA-5	52.650 m ²							
UA-6	72.175 m ²			10.826 m ²	3.609 m ²	14.435 m ²		
UA-7		57.392 m ²						
UA-8		133.540 m ²						

b. El sòl urbanitzable

El sòl urbanitzable delimitat a les NN.SS. de planejament de 1987 responia als següents objectius:

- Desenvolupar aquelles activitats que al sòl urbà ja no es detectaven com a prioritàries.
- Oferir al mercat del sòl diferents alternatives que impedisin el seu col·lapse.
- Delimitar el sòl que estava en contacte amb la ciutat consolidada i no projectar cap superfície deslligada a la trama urbana principal.
- Acabar la ciutat amb uns límits clars i ordenar el creixement de la xarxa viària evitant els conflictes.

Les NN.SS. delimitaven setze sectors de creixement en sòl urbanitzable, agrupats en quatre tipus, segons tipologies i usos propis (veure el plànol de l'Avanç de planejament EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. ELS SECTORS DELIMITATS DEL SÒL URBANITZABLE 1987):

- Residencial I

Sectors amb una major edificabilitat i concentració d'usos residencials, però que a la vegada ajudin a compensar els dèficits de zones ja construïdes.

- Residencial II

Sectors que, per la seva situació, aconsellen una reducció de les seves densitats d'ocupació, permetent creixements de millor qualitat ambiental.

- Ciutat jardí

Sectors que permeten una certa expansió dels teixits de ciutat jardí ja existents, aconseguint una millor integració d'aquests en el medi rústic i en el paisatge.

- Indústria jardí

Sectors situats amb continuïtat amb les edificacions industrials existents, de manera que permetin el desenvolupament d'aquestes, sense que això comporti un deplegament desordenat per tot el terme municipal.

A continuació, en el Quadre 2, s'exposen els setze sectors de creixement que delimitaven les NN.SS. a desenvolupar mitjançant plans parcials:

Quadre 2

Nom	Tipus	superfície	Edif..	densitat	Usos compatibles
B1	Residencial II	23.000	0,70	30	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B2	Industrial	38.000	0,70		Indústria i comerç
B3	Industrial	47.800	0,70		Indústria i comerç
B4	Residencial I	57.700	0,70	50	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B5	Residencial II	20.530	0,50	30	Residencial unifamiliar i comercial
B6	Residencial II	116.270	0,50	30	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B7	Industrial	38.400	0,70		Indústria i comerç
B8	Residencial II	26.500	0,50	30	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B9	Residencial II	73.000	0,50	30	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B10	Residencial II	53.000	0,50	30	Residencial i comercial
B11	Ciutat jardí	62.800	0,30	20	Habitatge unifamiliar o apartament
B12	Residencial II	67.000	0,50	30	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B13	Residencial II	38.000	0,50	30	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
B14	Industrial	58.500	0,70		Indústria i comerç
B15	Industrial	48.100	0,70		Indústria
B16	Ciutat jardí	37.500	0,30	20	Habitatge unifamiliar o apartament
TOTAL		806.100			

c. El sòl no urbanitzable

El sòl no urbanitzable es considerava com la resta del terme municipal. El seu principal objectiu era impedir processos d'urbanització, que en alguns llocs ja havien començat.

Amb la seva regulació es pretenia protegir el sòl agrícola i preservar els elements naturals amb major valor ecològic i paisatgístic.

Es preveia la possibilitat de desenvolupar les normes mitjançant plans especials que podien contemplar els següents objectius:

- La protecció de conreus i espais forestals
- La millora del medi rural
- La protecció i millora de la vialitat.

2.4. El planejament derivat tramitat

2.4.1. Les rectificacions resultats dels recursos d'alçada i errors materials

La Comissió d'Urbanisme de Lleida i el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques prengueren acords que modificaren les Normes Subsidiàries de Planejament, als pocs mesos de la seva aprovació definitiva:

- Correcció d'error material, notificat per la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya, i acordada per la Comissió d'Urbanisme de Lleida, en la seva reunió de data 24 de febrer de 1988, consistent en grafiar als plànols de les NN.SS. la zona de reserva per a la futura autovia Lleida-Cervera, així com la seva connexió amb la carretera N-II.

- Recurs d'alçada interposat pel senyor Josep Grau i Servís, Alcalde-President de l'Ajuntament de Mollerussa, contra l'acord de la Comissió d'Urbanisme de Lleida de 2 de setembre de 1987, que va aprovar definitivament dels NN.SS. de Planejament de Mollerussa. Aquest recurs d'alçada es presenta amb la intenció d'esmenar les rectificacions introduïdes per l'acord d'aprovació definitiva de les NN.SS. Un cop analitzat el recurs i vista la proposta de la D.G.U., el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Xavier Bigatà i Ribé, amb data 25 de febrer de 1988, decideix estimar en part el recurs interposat, pel que introdueix els següents canvis en el document:

1. Qualificar com a zona A2, alineació de vial, l'illa delimitada pels carrers Montsec, Barcelona, Santa Anna i Ferrer i Busquets.

2. Precisar que l'alçada reguladora en el front de migdia de l'illa delimitada pels carrers de Ferrer i Busquets, Domènec, Canal d'Urgell i el carrer de nova obertura, serà de planta baixa més tres. En el benentès que la resta d'espais que donen front al carrer Ferrer i Busquets i en una franja de 4 m respecte la finca confrontant d'equipaments aquesta alçada serà de planta baixa únicament.

3. Suprimir la zona verda prevista en la cruïlla entre l'avinguda de la Pau, carretera N-II i límit del terme de Golmès i incrementar la part edificable de l'illa que hi dona front, creant un xamfrà de 9 m d'amplada.

4. Desplaçar el carrer de nova obertura previst al sector SUB 13, que discorre paral·lel a la via fèrria, 3 m cap a aquesta.
5. Acceptar la prolongació del carrer adossat a l'equipament de l'Ajuntament fins al camí de Fondarella a Arbeca.
6. Mantenir la prolongació del camí vell de Fondarella a Arbeca, tal i com va ser aprovat provisionalment.
7. Suprimir la delimitació dels àmbits de les Unitats d'Actuació 7 i 8, restant els sectors amb les mateixes qualificacions.
8. Qualificar com a zona de passeig de 6 m entre l'alineació proposada per l'acord d'aprovació i l'alineació de la Corporació referent al vial transversal dins de la UA-4. La zona de passeig esmentada s'interromprà en les zones edificades, a fi d'evitar afectacions sobre les edificacions existents.
9. Delimitar com a UA-7 el sector buit confrontant al carrer Sant Antoni, amb el mateix àmbit i determinacions que la que, en la versió aprovada provisionalment, va ser la denominada UA-6.
10. Modificar les alineacions de la UA del sector Canal-Dardanelos, en el sentit de restituir-les tal i com va ser aprovada provisionalment per l'Ajuntament. Així mateix, es qualifiquen com a zona A2 les dues illes situades dins el sector esmentat i confrontades al canal i Dardanelos.
11. Reduir la façana del xamfrà entre l'Avinguda de la Pau i el camí de Belianes a 18m.
12. Classificar com a sòl urbà una fondària de 30 m respecte l'avinguda Balaguer que estava inclosa en el SUB 2, en el benentès que es qualifiquen com a zona A-2 les dues illes superiors i com a A5 la que confronta amb la zona verda, mantenint-se com a A6 la zona de naus avui construïdes.
13. Modificar l'article 61 de les NN.UU. en el sentit d'admetre que l'alçada reguladora màxima sigui de 10,50 m, corresponent a planta baixa i dues plantes.
14. Modificar l'article 65 de les NN.UU. en el sentit d'admetre que l'alçada reguladora màxima als carrers de menor amplada sigui de 10,50 m, corresponent a planta baixa i dues plantes.
15. Precisar que el nivell sonor màxim que estableix l'article 150 de les NN.UU., serà de 50 dB, tal com estableix l'aprovació provisional.
16. Esmenar l'errada material del límit amb el terme municipal de Fondarella, en base a les precisions aportades per ambdós municipis.
17. Rectificar puntualment l'àmbit de delimitació d'equipament de la UA-6, a fi d'ajustar-lo als convenis establerts.
18. Rectificar el plànol H-2, suprimint-hi el pas elevat sobre el Canal.
19. Senyalar en el plànol a escala 1/5.000 l'àmbit del club de tennis i rectificar en el plànol k-12 l'afectació sobre el Canal d'Urgell.
20. Incorporar al plànol k-4 la prolongació del carrer Anselm Clavé.
21. Modificar la normativa i plànols d'ordenació corresponents, per tal d'incorporar els canvis esmentats.

- Recurs d'alçada interposat per les senyores Rosa i Ana Suárez i Giral, contra l'acord de la Comissió d'Urbanisme de Lleida de 2 de setembre de 1987, que va aprovar definitivament dels NN.SS. de Planejament de Mollerussa. Un cop analitzat el recurs i vista la proposta de la D.G.U., el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Xavier Bigatà i Ribé, amb data 1 de juny de 1988, decideix estimar en part el recurs interposat, pel que introdueix els següents canvis en el document:

1. Modificar l'alineació del costat oest del carrer Domènech Cardenal entre el carrer Ponent i l'Avinguda del Canal de manera que es mantingui la mateixa alineació que aquest carrer té en la seva part nord, en l'àrea del casc urbà.
2. Modificar, en conseqüència, els plànols d'ordenació corresponents.

Tots aquests canvis es localitzen en el plànol de l'Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. LES RECTIFICACIONS I ELS ERRORS MATERIALS. Per tal de facilitar la seva localització s'utilitza la numeració indicada, llevat de les correccions corresponent als articles de la normativa, que no tenen localització concreta, i de la darrera modificació que es localitza amb el número 22.

2.4.2. La tramitació del planejament derivat

En el període 1987-2003, posterior a l'aprovació definitiva de les NN.SS. de planejament del municipi de Mollerussa, s'ha efectuat la tramitació d'un total de setanta-una figures de planejament derivat de primer ordre:

- En el primer quadrienni posterior a l'aprovació de les NN.SS.-87 (1987-1990), es van realitzar la tramitació de cinc modificacions puntuals i dos plans parcials Industrials.
- En el segon quadrienni (1991-1994), el número de tramitacions va ser més gran, catorze modificacions puntuals i quatre plans parcials, dos industrials i dos residencials.
- El tercer quadrienni (1995-1998), fou més nombrós en la tramitació de plans parcials, amb un total de vuit, en canvi només es van tramitar dues modificacions puntuals.
- En l'últim quadrienni (1999-2002) la tramitació de figures augmenta en general, tramitant-se un total de set plans parcials i dotze modificacions puntuals.

En el cas dels plans especials, les tramitacions es succeeixen en els dos primers quadriennis posteriors a la aprovació definitiva de les NN.SS. Entre 1991 i 1996 s'havien aprovat un total de sis plans especials.

La tramitació dels estudis de detall es realitzà de manera més equilibrada entre els 4 quadriennis analitzats. Entre 1991 i 1992 es van tramitar tres estudis de detall. En el període del 1996 al 1998 es tramitaren cinc, i entre 1999 i 2001 altres cinc.

2.4.3. Les modificacions puntuals

L'Ajuntament de Mollerussa ha tramitat, des de l'aprovació definitiva de les NN.SS, 33 expedients de modificacions puntuals. D'aquests la Comissió d'Urbanisme n'ha aprovat definitivament 31 i dos han estat suspesos. Aquestes modificacions no han suposat grans canvis en l'estructura bàsica proposada per les NN.SS.-87. Es tracten, fonamentalment, de correccions de normativa, ordenació o classificació de sòl. En molts casos la seva lògica respon al reconeixement de la pròpia dinàmica de la ciutat. Les més importants, en quant a superfície o significació, són les següents:

a. Canvis de classificació de sòl no urbanitzable (SNU) a sòl apte per urbanitzar (SAU), que reconeixen la dinàmica de creixement de la ciutat i proposen nous sectors. Aquestes modificacions puntuals, per la seva importància i pel tipus d'ús que proposen en el territori del municipi, poden citar-se en el següent ordre:

a.1 Modificacions puntuals que aporten nou sòl industrial:

Codi	Modificació puntual	Exp.	Superfície-m ²
13	Sector Nufri	00/0412	145.778
29	Sector Nufri	93/0196	49.413
31	Sector Nufri	92/1355	0*
36	Sector SUB-18	91/0466	25.918
38	Sector SUB-17 "Industrial SUD II"	90/0665	21.924
33	Sector "Enllaç amb la ctra. N-II"	92/0721	7.527
total			250.560

(*Els expedients 93/0196 i 92/1355, es refereixen al mateix sector)

Les modificacions puntuals que aporten nou sòl industrial sumen un total de 25,05 ha. de nova superfície destinada a aquest ús.

a.2 Modificacions puntuals que aporten nou sòl residencial:

Codi	Modificació puntual	Exp.	Superfície-m ²
24	Sector SUB-6 (Farinera)	95/0240	2.367
34	Sector "Torre Pintó"	92/0722	67.210
40-41	Sector SUB-16 i SUB-5	90/0216	70.210
22	Sector SUB-1	95/0782	12.349
total			152.136

Les modificacions puntuals que aporten sòl residencial sumen un total de 15,21 ha. de nova superfície destinada aquest ús.

b. Ampliació del sòl urbà (SU), incorporant una peça de sòl no urbanitzable (SNU) a la qualificació A6 (sòl industrial):

Codi	Modificació puntual	Exp.	Superfície-m ²
1	Sector "Clot d'Argulló"	02/4801	24.125
32	Sector "Enllaç amb la ctra. N-II"	00/0723	1.930
total			26.055

c. Modificacions puntuals que comporten el canvi d'ús d'un sector de sòl apte per a urbanitzar (SAU) delimitat pel planejament aprovat:

Codi	Modificació puntual	Exp.
23	Sector SUB-15	96/0438
15	Sector SUB-12 i SUB-11	99/0464

d. Modificacions puntuals que comporten el canvi d'ús en Sòl urbà:

Codi	Modificació puntual	Exp.
14	Sector "Nord de la via ferrea"	99/0608
2	Sector "Torre Pintó-àmbit de la Serra"	98/0488

e. Modificacions puntuals, de menor importància, que incideixen sobre temes d'ordenació i regulació de paràmetres com noves alineacions, volums i rasants, ampliació i supressió de carrers, incorporació de nous usos, trasllats de parcel·les destinades a sistemes i divisió de sectors per a facilitar la seva execució:

Codi	Modificació puntual	Exp.
42	UA-5	89/0451
39	Carrer Joan Burniol	90/0360
37	Cantonada carrer de la Creu	91/0465
30	Sector SUB-10	93/0195
28	Sector SUB-14	93/0208
27	Carrer Aragó i passeig de la Salle	93/0301
26	UA-3	93/0418
25	Avinguda Negrals	94/0378
2	Trasllat de superfície de l'equipament	02/5186
15	SUB-12 i SUB-11	99/0464
35	L'ample del vial de la ronda Sud	91/0467
20	Trasllat de zona verda-Pujol	98/0488

En conclusió, es possible afirmar que la tramitació de Modificacions puntuals ha comportat:

- la transformació de 25,05 ha. de SNU a SAU d'ús industrial,
- el canvi de SNU a SAU de tipus residencial, en un total de 15,21 ha. de sòl.
- l'ampliació de 2,40 ha. de sòl urbà d'ús industrial i 0,20 ha. de sòl d'ús residencial.

Els canvis d'ús en sòl urbà han afectat a una superfície total de 4,00 ha.: 3,20 ha. han passat de sòl industrial a residencial, i 0,70 ha. han modificat la intensitat edificable de ciutat jardí a vivendes plurifamiliars, per a permetre l'ús d'oficines.

El sòl d'ús residencial incorporat a la ciutat a través de las modificacions puntuals, respon a una lògica d'ampliació dels sectors de sòl urbanitzable proposats en les NN.SS. de 1987. En el sector B15 és significativa la superfície que passa d'ús industrial a residencial (48.100 m²). També és significativa l'ampliació del sector SUB-16, 70.210 m² de sòl que passa de SNU a SAU de tipus residencial.

El canvi de SNU a SU industrial s'ha donat com a conseqüència de l'extensió de les indústries existents. Les pròpies necessitats de creixement de les indústries, situades als voltants del nucli de la ciutat compacta, han comportat una certa dispersió de les peces de sòl industrial (veure el plànol de l'Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. LES MODIFICACIONS PUNTUALS).

És singular la tramitació del canvi de classificació de la indústria "Farinera", de sòl urbà qualificat d'industrial (clau A6) a SAU d'ús residencial, per tal d'incloure-la dins sector SUB-6 d'ús residencial, un cop cessada la seva activitat.

- Cal comentar que actualment està en curs la tramitació del sector "Plà del Merlet" que té la superfície de 46,07 ha. a la que s'inclou la superfície (8,53ha) dels sectors SUB-3 i SUB-16 de sòl urbanitzable, ja proposats per les NN.SS.-87. La resta de la superfície del sector (37,54 ha) es objecte d'una Modificació Puntual que proposa canviar de SNU a SAU.

2.4.4. Els plans parcials

Com ja s'ha dit en el punt 2.5 d'aquest document les Normes Subsidiàries aprovades definitivament l'any 1987 delimitaven setze sectors de sòl urbanitzable. El total d'aquests sectors, sumaven una superfície de 80,60 ha. (veure plànol de l'Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. ELS SECTORS DEL SÒL URBANITZABLE).

Posteriorment a l'aprovació definitiva de les Normes s'han tramitat un total de 13 plans parcials, 5 Modificacions de Pla parcial i 3 Avanços de Pla parcial.

Els plans parcials d'ordenació de sectors industrials han estat 6, i han desenvolupat una superfície total de sòl de 357.338 m². Cal mencionar que, en el sòl de tipus industrial, s'han desenvolupat 4 nous sectors no previstos en les NN.SS. de 1987, els sectors B-17, B-18 i B19 i el sector NUFRI que, junts, aporten un total de 250.384 m² de nou sòl industrial. Aquests sectors corresponen als següents expedients (veure plànol de l'Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. ELS PLANS PARCIALS):

Codi	Pla parcial	Exp.	Superfície-m ²
60	Pla parcial SUB-19	93/0197	55.000
61	Pla parcial SUB-18 (Camí d'Arbeca)	92/0276	25.918
62	Pla parcial "Torre Pintó" SUB-17	90/0970	23.688
45	Ampliació del sector NUFRI	00/0413	145.778
total			250.384

Els restants plans parcials es corresponen amb els sectors previstos per les NN.SS.-87, i aporten el desenvolupament de 106.954 m² de sòl:

Codi	Pla parcial	Exp.	Superfície-m ²
63	Pla parcial UB-7 (Industria sud)	89/0865	40.677
56	Pla parcial B14 nord	96/0227	66.277
total			106.954

L'execució d'aquests sectors de sòl urbanitzable d'ús industrial, ha suposat un total de 104.916 m² de sòl públic de cessió, que es desglossa en 36.260 m² de cessió d'espais lliures, 14.183 m² de cessió d'equipament comunitari i 52.890 m² de nova vialitat.

Els plans parcials d'ordenació de sectors residencial o mixt han desenvolupat una superfície de 371.483 m². D'aquests expedients tramitats, 6 es corresponen amb sectors ja previstos per les NN.SS. de 1987. Dos sorgeixen com a nous sectors (Torre Pintó ampliat i Ronda ponent, en part coincident con el sector SUB-15). El quadre següent resum els expedients referits:

Codi	Pla parcial	Exp.	Superfície-m ²
44	Subsector 2 del sector SUB-1	01/0790	9.384
43	Subsector 2 del sector SUB-10	01/0791	8.209
48	Sector SUB-12	99/0465	77.400
49	Subsector 1 del SUB-1	97/0784	33.928
51	Subsector 1 del sector B-10	97/0094	39.926
54	"Torre Pintó ampliat"	96/0440	21.149
59	Sectors SUB-4, SUB-5	93/0207	114.277
58	"Ronda ponent"	93/0267	67.210
		total	371.483

L'execució d'aquests sectors de sòl urbanitzable d'ús residencial, ha suposat un total de 167.115 m² de sòl públic de cessió, que es desglossa en 39.101 m² de cessió espais lliures, 24.958 m² de cessió d'equipament comunitari i 102.720 m² de nova vialitat.

Les figures tramitades com Avanç i Modificació de Pla parcial que, generalment, tenen com objectiu dividir un sector en subsectors per a la seva agilització i desenvolupament o bé introduir lleugeres modificacions de paràmetres d'ordenació, han estat les següents:

Codi	Avanç o modificació de pla parcial	Exp.
58	MPP sector residencial "Torre Pintó"	96/0227
56	APP "Indústria Ronda Ponent" i PP B-14	93/0267
55	MPP "Torre Pintó"	96/0439
52	APP sector SUB-10	97/0093
50	APP sector SUB-1	97/0783
46	MPP subsector 1 del sector SUB-10	99/0468
47	MPP de l'avanç de PP sector SUB-10	99/0466
04	MPP "Torre Pintó"	

Les tramitacions de tres Avanços de Pla parcial amb l'objectiu de dividir els sectors proposats en subsectors per a facilitar el seu desenvolupament, pot arribar a suggerir que la delimitació dels sectors en el moment de la redacció dels NN.SS, no es va atendre amb l'atenció suficient la complexitat del parcel·lari.

De l'observació del desenvolupament dels plans parcials i de la seva comparació amb els sectors de planejament previstos per les NN.SS. de 1987, podem concloure que:

- Els sectors delimitats per les NN.SS. de 1987 i tramitats en forma de plans parcials, han comportat una superfície total de sòl de 72,8 ha., aportant una superfície total de sòls públics de cessió de 27,2 ha. Aquests es desglossen en 7,5 ha de zones verdes, 3,9 ha. d'equipament i 15,5 ha. de sòl de vialitat. La tramitació d'aquests sectors implica un total de 45 ha. de sòl privat (veure quadre 4 i 5).

Quadre 4

Plans parcials-sòl industrial								
Sectors NN.SS.-87	codi	Exp.	Superfície sector m ²	Cessió verd m ²	Cessió Equipament m ²	Cessió vial m ²	Sòl públic m ²	Sòl privat m ²
SUB-7	63	89/0865	40.677	4.440	1.650	4.811	10.901	29.779
SUB-17	62	90/0970	23.688	2.369	948	5.341	10.161	13.527
SUB-19	60	93/0197	55.000	5.734	2.214	4.680	12.708	40.167
SUB-18	61	92/0276	25.918	2.177	1.039	6.950	10.166	15.751
Ampliació NUFRI	45	00/0413	145.778	14.578	5.831	17.146	37.555	108.223
SUB-14	56	96/0227	66.277	6.962	2.501	13.962	23.425	42.852
			357.338	36.260	14.183	52.890	104.916	250.299

Quadre 5

Plans parcials-sòl residencial								
Sectors NN.SS.-87	codi	Exp.	Superfície sector m ²	Cessió verd m ²	Cessió Equipament m ²	Cessió vial m ²	Sòl públic m ²	Sòl privat m ²
SUB-4, 5A	59	93/0207	114.277	11.492	9.040	36.536	57.067	57.210
Sector Ronda Ponent	58	93/0267	67.210	6.721	2.688	15.458	24.867	38.109
Torre Pintó ampliat	54	96/0440	21.149	2.145	2.191	3.848	8.184	12.971
Subsector 1/B-10	51	97/0094	39.926	3.714	3.368	9.408	16.490	23.436
Subsector 1/B-1	49	97/0784	33.928	5.692	2.172	8.907	16.770	17.157
SUB-12	48	99/0465	77.400	8.238	5.499	23.691	37.699	39.701
Subsector 2/B-10	43	01/0791	8.209	1.099		2.111	3.277	4.930
Subsector 2/B-1	44	01/0790	9.384			2.761	2.761	6.623
			371.483	39.101	24.958	102.720	167.115	200.137

- Dels sectors delimitats originàriament per les NN.SS. de 1987 queden pendents de tramitació 6 sectors i existeixen 3 sectors de planejament en curs.

- El següent quadre mostra la situació: Sectors delimitats per les NN.SS.-87, pendents de tramitació:

Sectors pendents NN.SS.-87	Superfície m ²	Usos compatibles
SUB-6	116.270	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
SUB-8	26.500	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
SUB-9	73.000	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
SUB-13	38.000	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
SUB-14 SUD	40.306	Indústria i comerç
SUB-2	38.000	Indústria i comerç
total	332.076	

- En conseqüència, el quadre mostra que existeixen 33,2 ha. de sòl pendent de tramitació, de les quals 25,3 són de sectors d'ús residencial i 7,8 ha. d'ús industrial.

- Les actuacions en curs en sòl urbanitzable són les següents:

Nous sectors de planejament SAU, 1987-2003	Superfície m²	Usos compatibles
Sector "Enllaç amb la ctra. N-II"	7.527	Industrial
Plà del Merlet (1)	85.300	Residencial, comercial i indústria compatible amb residència
Terciari-nord de la N-II	24.083	Terciari-magatzem
SUB-11	62.800	Habitatge unifamiliar o apartamentat
total	179.710	

(1) contempla, únicament, els sectors SUB-3 i SUB-16

- Cal comentar, per la seva significació, el cas del sector "Plà del Merlet" que, tot i aparèixer en el quadre d'actuacions en curs amb una superfície de 8,53 ha. te, en realitat, 46,07 ja que a la superfície dels sectors SUB-3 i SUB-16 de sòl urbanitzable, ja proposats per les NN.SS.-87, cal sumar-hi les 37,54 ha de sòl que la modificació puntual en tràmit, vinculada al mateix sector, proposa canviar de SNU a SAU.

- La reflexió quantitativa sobre el sòl previst per les NN.SS. de 1987 i el desenvolupat, mostra que de les 80,6 ha. (quadre 2) s'han desenvolupat 39 ha. Afegint els nous sectors de planejament apareguts, 33,86 ha., sumen un total de 72,80 ha. Encara faltarien 7,70 ha. per desenvolupar per tal d'assolir la previsió realitzada per les NN.SS. de 1987. Tot i això, no deixa de ser significativa la superfície de 34 ha. corresponents a sectors ja delimitats al 1987 i que encara resten per desenvolupar.

- Comparant les superfícies dels diferents règims de sòl en el moment en que s'aproven les NN.SS. amb les de l'any 2003, es pot entendre millor l'evolució del municipi de Mollerussa en aquest període:

Classificació	NN.SS.-87		modificacions		2003	
	ha.	%	ha.	%	ha.	%
Sòl urbà	141	20	75,40	10,60	216	30,42
Sòl urbanitzable	81	11				
Sòl urbanitzable pendent			34	4,78		
Actuacions en curs			18	2,53	52	7,33
Sòl no urbanitzable	488	69			442	62,25
Superfície terme municipal	710	100			710	100

Les xifres més representatives són:

- L'augment potencial del sòl urbà en 75,40 ha que ha significat un augment del 20% al 30,42% de total de sòl del terme municipal de Mollerussa. D'aquestes 75,40 ha, 72,80 provenen del desenvolupament de sectors de sòl urbanitzable i 2,60 han passat directament de sòl no urbanitzable a sòl urbà.

- El sòl urbanitzable pendent de tramitar (34 ha.) sumada al sòl de les actuacions en curs (18 ha.) dels sectors SUB-3 i SUB-16, suposarien l'increment del sòl urbanitzable en un 7,32% de la superfície respecte del total del terme municipal.

2.4.5. Els plans especials

Les NN.SS. de 1987, no delimitaven cap Pla Especial. Tot i això, aquesta figura de planejament a estat utilitzada per resoldre algunes de les Unitats d'Actuació delimitades per les NN.SS. de 1987. Els plans especials també han resolt les reserves de sòl per les comunicacions, les reserves d'equipaments comunitaris i la millora interior de teixits urbans.

En total s'han tramitat 6 plans especials, tots ells aprovats per la Comissió d'Urbanisme, i una Modificació de Pla Especial. Des de l'any 1991 fins al 1997 s'aproven definitivament 7 expedients. En general, els plans especials tramitats es poden agrupar en tres famílies, els plans de millora dels teixit urbà, els plans especials dotacionals i els de reserva de sòl per a les comunicacions (veure plànol de l'Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. ELS PLANS ESPECIALS).

En total, els plans especials han desenvolupat una superfície aproximada de sòl urbà de 46.171 m². És significativa la superfície de sòl aportat als sistemes generals pel Pla Especial "Equipament de la Serra". Aquestes superfícies arriben a 106.800 m² d'espais lliures i 360.000 m² d'equipament. Pel seu emplaçament, aquestes noves peces destinades a sistemes, potencien la relació amb el paisatge i el territori, encara que amb una localització deslligada del nucli urbà consolidat.

Codi	Pla especial	Exp.
69	Illa delimitada pels carrers Florida i Avda. Canal	91/1420
70	Reserva de sòl per a la millora de les comunicacions	91/0565
68	Equipament sector de la Serra	94/0295
67	Modificació de P.E. de "l'illa delimitada pels carrers Florida i Avda. Canal	95/0408
66	Unitat d'actuació numero 7	96/0461
65	Unitat d'actuació numero 3-A	97/0091
64	Unitat d'actuació numero 3	97/0092

2.4.6. Les unitats d'actuació

Tal i com s'explica en el punt 2.4 d'aquest document, les NN.SS. de planejament de 1987 van delimitar vuit unitats d'actuació. Aquestes unitats d'actuació, en general, tenien els següents objectius (veure plànol de l'Avanç de planejament: EL DESENVOLUPAMENT DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT. LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL, 1987):

- aconseguir obertures de vials.
- obtenció d'espai públic, com places i zones verdes.
- urbanització de zones de ciutat inacabada.
- reorganització de l'espai, dels teixits, del parcel·lari i dels volums.
- canvi d'ús: de sòl de industrial a residencial.

Les unitats que es plantejaven en les NN.SS. de 1987, eren les del quadre 1 del punt 2.4 d'aquest document. Les unitats d'actuació UA-7 i UA-8, es van suprimir a instància del recurs d'alçada interposat pel propi Ajuntament, que també va suposar la delimitació d'una nova Unitat d'Actuació (UA-7). En el procés de desenvolupament del planejament tramitat es divideix la UA-3, per a la seva millor gestió. En aquest cas s'observa també, que la divisió es produeix per la complexitat i superfície del parcel·lari preexistent.

Del quadre 1 destaca la superfície de sòl de la UA-6 i, per tant, les significatives aportacions de sòl públic (28.870 m²) i de sòl privat d'ús residencial (21.653 m²).

Les unitat d'actuació previstes a les NN.SS. de 1987, estan executades en la seva totalitat, amb l'excepció d'un carrer que falta per urbanitzar en la Unitat d'Actuació núm. 5.

2.4.7. Els estudis de detall

Des de l'any 1987 fins al 2001 s'han tramitat un total de 13 estudis de detall, dels quals 10 han estat aprovats definitivament, dos resten actualment en espera i un no va prosperar. En general els objectius d'aquestes figures ha estat la regulació de paràmetres d'ordenació, l'ordenació de volums i l'establiment d'alineacions i rasants.

Dels expedients tramitats, només un, tenia com objectiu l'estudi de tipologies edificaries en parcel·les del Subsector 5 (exp.95/0584). S'observa en general, que la tramitació d'aquests expedients no genera augments significatius en l'edificabilitat. Quan es generen augments d'edificabilitat com en el cas de l'expedient 91/0668, té per objecte l'obtenció d'espai públic per a l'ampliació de vial.

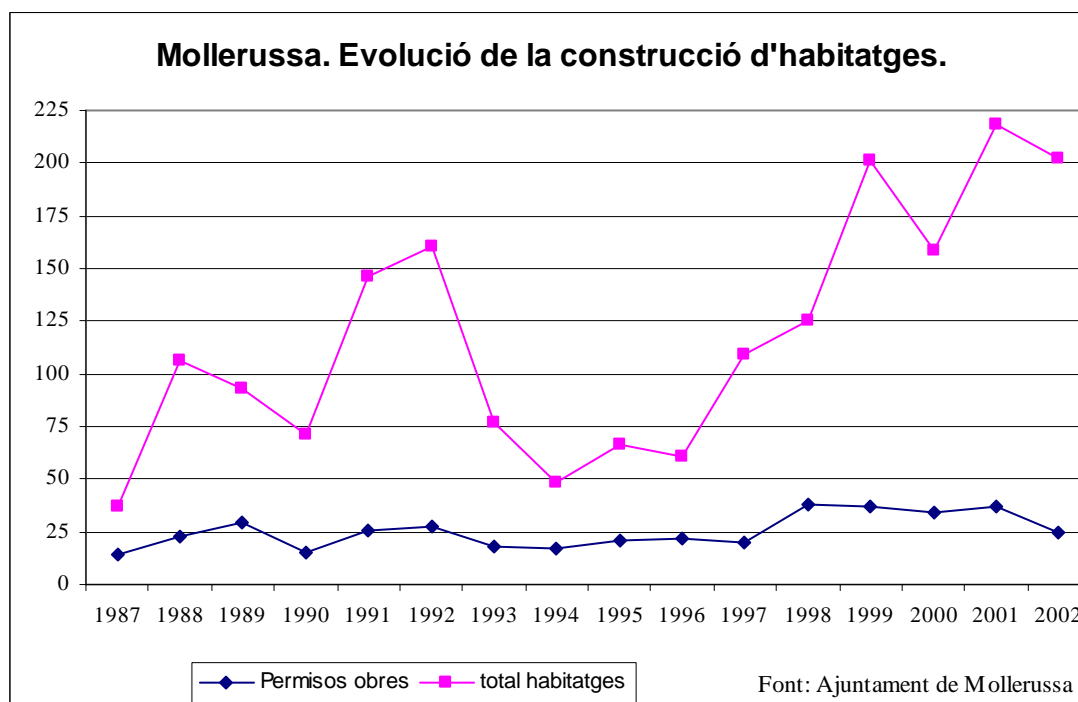
El quadre següent mostra el codi i número de les figures tramitades:

Codi	Estudis de detalls	Exp.
81	Avinguda de la Pau	91/0668
80	Carrer A. Clave i President Macià	91/1031
79	Carrer del Palau i carrer del Firal	93/0016
78	Solar situat a la carretera de Palau	97/0090
77	Ïlla compresa entre el carrer indústria i Canal d'Urgell	97/0642
76	Solar del carrer Abad Oliva (*)	98/0376
75	Parcel·las de subsector 5 (*)	95/0584
74	Solar ubicat al carrer Palau, 13	99/0131
73	Solar ubicat al pla parcial SUB-4, SUB-5 i SUB-5A	99/0467
72	Illes 1,2 i 3 del pla parcial subsector 1 del sector SUB-10	00/0804
71	Solar ubicat al carrer Mallola, 1	01/0152
5	Volums en el Pla Parcial del sector SUB-4, SUB-5 i SUB5A	02/0157
6	Il·la M. de la urbanització "Torre Pintó"	020158

(*) en espera

2.5. La construcció recent de la ciutat. Sistematització de les llicències d'obres 1987-2004

Les NN.SS.-87 han constituït l'eina principal que ha permès modelar la Mollerussa actual. En aquest període, fins l'any 2002, s'han construït un total de 1.879 habitatges que suposen al voltant del 40% del total que tenia Mollerussa l'any 2001.

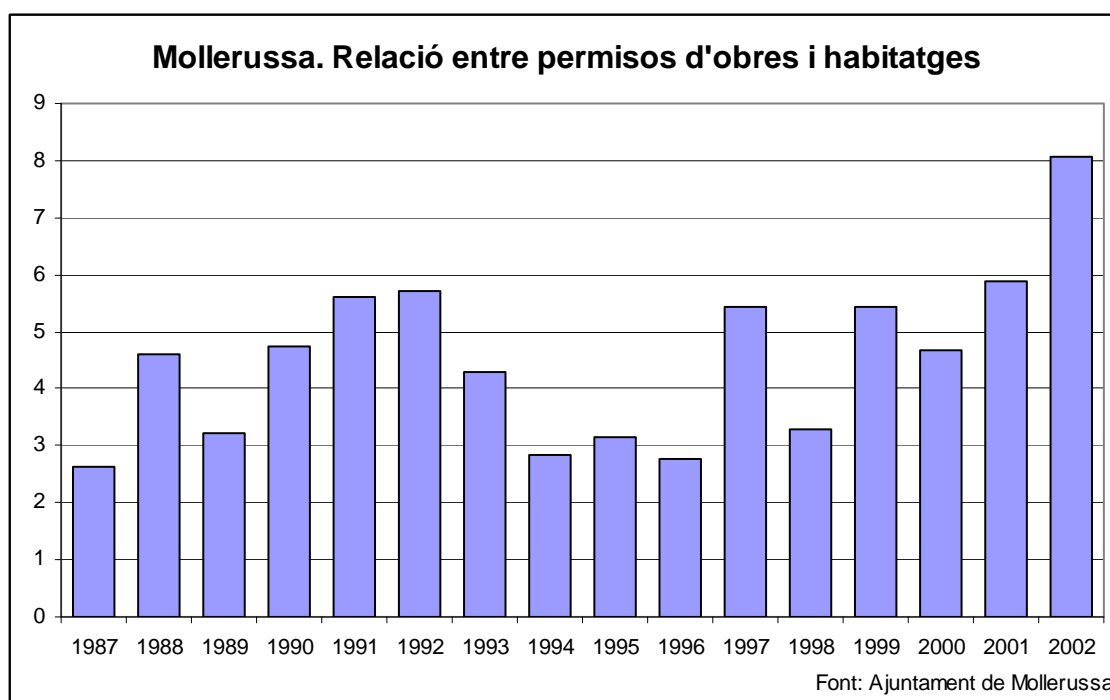


L'augment d'espai urbà s'ha produït a l'entorn del nucli anterior a 1987 i s'ha mantingut la tendència d'anar omplint els espais que quedaven per urbanitzar entre les principals vies d'entrada i sortida de la ciutat. La comparació dels plànols de les Normes Subsidiàries de 1987 i el de la Qualificació del sòl urbà resulta suficientment explícita. Actuacions com les que van afectar la Masia, el sector de l'eixample i el sector que va des de la carretera de Miralcamp fins a Jaume I, seguint el marge esquerra del canal són les més assenyalades, però també s'hi pot afegir la urbanització més recent de la part nord de la via fèrria o l'extensió al sud del parc municipal, amb els carrers Tarragona, Josep Casanoves i Sant Jaume, i la urbanització de la Torre Pintó.

L'evolució dels permisos d'obres i el total d'habitatges en el període 1987 a 2002 no ha mantingut una tendència uniforme. Si bé l'evolució del nombre de permisos han tingut un creixement trencat en alguns anys concrets, com es pot observar al gràfic, el nombre d'habitatges presenta una forma de serra amb alts i baixos significatius. La diferència entre uns anys i els altres s'explica per la producció de blocs d'habitatges que fan que una única

llicència en pugui disparar la suma total. En el gràfic següent es mostra la relació entre permisos d'obres concedits i habitatges.

L'augment de l'activitat constructora, que en els darrers anys ha anat acompanyada d'un augment considerable del preu de l'habitatge, mostra com a partir de 1997 i, sobretot, a partir del 2001, augmenta una altra vegada les promocions amb major número d'habitatges. La mitjana de 8 habitatges per llicència és la més elevada des de l'any 1940, amb l'excepció de l'any 1956, quan amb només set llicències es construeix un total de 165 habitatges. Només l'any 1979 aquesta mitjana es va situar en 5,1 habitatges per llicència, que encara queda lluny de la mitjana de l'any 2002, de 8,1 habitatges per llicència.



D'aquesta activitat, però, cal destacar-ne dos aspectes. El primer és el número de cases, 392 segons dades municipals, que es converteixen en protagonistes de bona part de l'extensió de terreny que s'ha urbanitzat. La producció de cases arriba a representar el 47,2% del total d'habitatges construïts l'any 1998, i en vuit anys diferents aquest percentatge supera el 20% del total dels habitatges construïts. El segon aspecte fa referència a una evolució desigual durant el període entre 1987 i 2002. En un procés d'increment de la construcció, l'any 1992 s'inicia una davallada considerable del número d'habitatges que no començarà a remuntar fins l'any 1997, quan s'inicia una tendència a l'alça només trencada per una minva de l'activitat l'any 2000. Entre els anys 1997 i 2002 s'han construït fins a 1.014 habitatges dels quals 235 són cases, és a dir un 23,2% del total. Si s'observa que durant el mateix període la població creix de 834 habitants, no sembla arriscat suposar que aquest increment de l'habitatge respon, si més no parcialment, a una tendència especulativa que afecta el conjunt de l'estat espanyol en els darrers anys.

3. INCIDÈNCIES DEL PLANEJAMENT TERRITORIAL A MOLLERUSSA. PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE PONENT (TERRES DE LLEIDA)

El Pla Parcial Territorial de les Terres de Ponent (Terres de Lleida) –en endavant PTTP–, aprovat per la Llei 1/1995 de 16 de març i modificat per la Llei 24/2001, de 31 de desembre, ha estat aprovat definitivament per la comissió d'urbanisme el mes de juliol de 2007. L'àmbit del PTTP conté les comarques de les Garrigues, la Noguera, el Pla d'Urgell, la Segarra, el Segrià i l'Urgell.

Aquest document de planejament territorial d'ordre superior respecte del pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Mollerussa defineix els criteris per a el sistema d'assentaments, el sistema d'espais oberts i el sistema d'infraestructures de mobilitat i transport.

3.1 El Sistema d'assentaments:

El PTTP defineix els criteris de desenvolupament que reforcen el model territorial perseguit i que el POUM incorpora i fa coherent en els seus objectius de desenvolupament, entre aquests criteris estan:

- afavorir la cohesió social del territori i evitar la segregació espacial de les àrees urbanes,

- protegir i potenciar el patrimoni urbanístic que vertebra el territori, facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada,

- propiciar la conveniència d'activitats i habitatge i racionalitzar la ubicació de polígons industrials o terciaris,
- aportar mesures de regulació espacial de la segona residència,
- vetllar pel caràcter compacte i continu dels nous creixements,
- reforçar l'estructura nodal del territori a través del creixement urbà.

El PTTP reconeix Mollerussa com un teixit del tipus **nuclis i àrees urbanes**, caracteritzat per la seva naturalesa complexa i multi-funcional, format pel nucli històric i les seves extensions per continuïtat.

Al mateix temps, el PTTP assigna al municipi de Mollerussa el paper de **polaritat comarcal** amb una estratègia de **creixement potenciat**. Amb aquesta assignació i caracterització, Mollerussa està entre els nuclis històrics que pel seu desenvolupament, posició geogràfica i situació, han de fer una aposta decidida de creixement potenciat com a futura **polaritat urbana** que vertebrava el sistema d'assentaments de la comarca del Pla d'Urgell, concentrant els majors creixements, incrementant la seva massa crítica de manera suficient pel desenvolupament adequat del conjunt del sistema, reforçant el seu paper de capital de comarca i de centre urbà de prestació de serveis.

Amb aquesta estratègia de creixement Mollerussa hauria d'augmentar de manera equilibrada la seva capacitat de creixement de població i activitat. L'objectiu és adreçar la major part del creixement urbà a les àrees en millors condicions, per reforçar l'estructura de la ciutat que vertebrava el territori de la comarca i d'aquesta manera, facilitar l'accessibilitat als serveis, reduir les necessitats de mobilitat i evitar la dispersió de la població i l'activitat.

El PTTP, assigna l'estratègia de creixement potenciat a àrees urbanes amb bones condicions de connectivitat i disponibilitat de sòl apte per l'extensió en les quals es valora la presència rellevant, com es el cas de Mollerussa, d'àrees urbanes conurbades o molt pròximes a polaritats territorials significatives amb les quals constitueixen o poden arribar a constituir una realitat urbana supra-municipal amb elevat grau d'integració (Fondarella, Miralcamp, Golmés i Palau d'Anglesola).

Les polaritats regionals i comarcals són centres que exerceixen capitalitats clares, que han assolit una significació urbana destacada, que tenen un pes demogràfic rellevant dins l'àmbit, que gaudeixen d'unes bones condicions d'accessibilitat i connectivitat en el territori i que disposen de prou sòl amb aptitud per absorbir aquest creixement d'una manera sostenible i que, per tant, poden adoptar un paper important en el re-equilibri poblacional del conjunt del territori.

Per tant, en funció de les previsions de creació d'habitatge i llocs de treballs el POUM de Mollerussa, ha de fer majors previsions de sòl de desenvolupament urbanístic que les que resultarien només de les seves necessitats internes. No obstant això, l'ordre de magnitud té uns certs límits aproximats d'aquests creixements potenciats en l'horitzó temporal del PTTP, que és en general, arribar a doblar la seva dimensió actual.

3.2 El sistema d'espais oberts

El PTTP determina que el sòl que conforma aquest sistema és el que pertany al règim de sòl no urbanitzable, segons el planejament urbanístic, considerant aquest no com una reserva de sòl per urbanitzar sinó com a part del patrimoni natural i cultural del territori.

Per aquest motiu el PTTP pren com a objectius els següents: afavorir la diversitat biològica i el manteniment dels processos naturals, evitar la urbanització de sòls sotmesos a riscos naturals coneguts, establir reserves estratègiques de sòl que evitin la seva urbanització i es mantinguin en disponibilitat per a actuacions futures, garantir la coherència del model territorial, mantenir i incrementar la qualitat de vida dels habitants del territori i contribuir al desenvolupament sostenible.

Les Terres de Ponent destaquen per l'alt índex de sòl no urbanitzable, sobre el 98%-96%, amb pendents inferiors al 20% permetent que gran part d'aquesta superfície es destini al conreu. En el cas del Pla d'Urgell la major part del conreu està destinat als herbacis de regadiu degut a la implantació del Canal d'Urgell.

El PTTP estableix en sòl no urbanitzable les proteccions de tipus especial, territorial o preventiva, que comprenen els sòls que el mateix pla considera que cal preservar. A l'entorn i dins del Terme Municipal de Mollerussa només trobem sòls que pertanyen a la primera de les categories. D'aquests hi ha espais que ja pertanyen a alguna de les diferents figures de protecció com el PEIN (Pla d'espais d'interès natural de Catalunya) en concret els Tossals de Torregrossa, amb 69,91 ha, definits com a petits tossals testimoni de les planes centrals no gaire afectats per les transformacions agrícoles i que conserven encara fragments notables del paisatge natural, que es caracteritza per brolle, timonedes i herbassars nitrohalòfils. Dins del terme municipal hi ha dos àmbits objecte de protecció especial:

-l'àmbit més alt **al Pla de La Serra-Miralcamp** com a petit altiplà amb cultius de secà i amb restes de vegetació natural de brollers de romer i maleïda i amb presència d'ocells estèpics com la calàndria, la terrerola vulgar i el torlit.

-els marges de **la Sèquia del Marqués denominat com a "connector de Mollerussa"** pel seu valor d'àmbit de vegetació natural que compleix la funció de connector biològic en una zona molt fragmentada.

En coherència amb el PTP, planejament de rang superior, El POUM de Mollerussa incorpora en la seva Normativa Urbanística a l'article 177, l'àmbit de protecció especial **Pla de La Serra-Miralcamp** com una categoria del sòl no urbanitzable denominada: **Espais de valor natural i paisatgístic, clau 12**. Àmbit que abasta i supera el delimitat pel Pla Parcial Territorial de les Terres de Ponent i es grafia en el plànol 3. (Regulació i ordenació del sòl no urbanitzable).

L'altre àmbit de protecció especial, denominat pel PTP com: "connector de Mollerussa" pel seu valor d'àmbit de vegetació natural, s'incorpora a la Normativa Urbanística del POUM de Mollerussa a l'article 172. La seva delimitació comprèn una franja de 50 metres d'ample a banda i banda de la Sèquia del Marqués, espai on es prohibeixen les edificacions de tot tipus, e inclou una franja de 8 metres més propera a l'eix i a banda i banda del mateix on s'haurà de preservar tot tipus de vegetació i diversitat biològica. Aquesta protecció de la biodiversitat es grafia en el plànol 3. (Regulació i ordenació del sòl no urbanitzable).

3.3 El sistema d'infraestructures de mobilitat i transport

El PTP considera com a infraestructures de mobilitat i transport la xarxa viària, la xarxa ferroviària, el sistema aeroportuari, el sistema logístic i els intercanviadors nodals associats als anteriors. El PTP fa propostes relatives a aquestes infraestructures i estableix criteris per el desenvolupament de les mateixes, per tal d'assolir el model territorial proposat. Entre els criteris d'aplicació més directa a les infraestructures de mobilitat i transport estan els següents:

- Fer de la mobilitat un dret i no una obligació,
- Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i compacitat urbana,
- Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans,
- Integrar els espais del transport i de la logística en la matriu urbana.

Al mateix temps el PTP té com objectius generals a assolir en el seu desenvolupament:

- El millorar la interconnexió de l'àmbit amb la resta del territori,
- Augmentar la cohesió interna de l'àmbit i afavorir la integració territorial de les infraestructures que travessen l'àmbit, en especial pel que fa a les xarxes d'altas prestacions.

En el desplegament de les actuacions i propostes del PTTP, el municipi de Mollerussa té unes incidències que venen a reforçar i millorar les seves condicions de comunicació i accessibilitat, en tant que es proposa consolidar les xarxes viàries i ferroviàries, sobre tot en el principal eix vertebrador de l'àmbit que uneix les ciutats de Lleida, Mollerussa, Tàrrrega i Cervera.

En una altra banda es proposa com a estratègia afavorir la segregació dels trànsits d'agitació local dels de llarg recorregut a l'entorn de les principals aglomeracions urbanes, així com potenciar la integració del sistema d'infraestructures de mobilitat dins la matriu territorial, englobant carreteres, ferrocarrils, terminals de transport, estacions inter-modals de mercaderies i les instal·lacions aeroportuàries.

El pla proposa com a actuacions de les xarxes d'infraestructura viària trams a millorar i de nova creació. D'aquestes afecten directament a Mollerussa les intervencions en les vies estructurants primàries que condicionen de l'itinerari Les Borges Blanques-Bellcaire d'Urgell (C-233 / L-200 / LP-3322), que inclou les noves variants de les Borges, Miralcamp, Mollerussa, el Palau d'Anglesola i enllaç amb l'autovia A-2. Aquest corredor es constituirà en el camí més curt entre les Borges Blanques, Mollerussa i Balaguer. Cal afegir, que aquestes noves variants tenen consideració de prioritats en la implantació del PTTP.

Per altra banda, les actuacions proposades a la xarxa de vies integrades que incideixen directament a Mollerussa comporta el condicionament de la via entre Miralcamp-Mollerussa-El Palau d'Anglesola, actuació que persegueix dotar el recorregut de característiques funcionals de carretera.

Xarxa ferroviària

La proposta de la xarxa ferroviària té clarament una voluntat de integració territorial, el pla estableix amb caràcter general les condicions per a minimitzar els efectes de fragmentació en la seva nova implantació, s'observa que s'han de minimitzar els efectes barrera, procurant la continuïtat dels camins i disposant els passos de fauna necessaris en funció de l'interès dels habitats existents. També s'han de minimitzar els efectes negatius sobre el cicle hidràulic i l'erosió del sòl, així com la intrusió visual com a elements negatius en el paisatge.

En les intervencions de la xarxa ferroviària, el PTTP determina els trams que no requereixen modificacions substancials, els trams que requereixen milloraments significatius i els trams de nou traçat. Per aquestes últimes intervencions el PTTP dibuixa una imatge aproximada del traçat final o indica un esquema de connectivitat orientativa. També el PTTP determina dues tipologies d'intervenció en el que respecta a la xarxa ferroviària: defineix les línies d'altas prestacions i les línies convencionals. Aquestes dues tipologies d'intervenció estan directament en relació amb el terme municipal de Mollerussa: el nou eix transversal ferroviari (ETF) i l'eix mixt (viatger més mercaderies) entre Lleida i Girona, intervenció que

representa l'oportunitat d'oferir un servei de viatgers entre les ciutats Lleida-Mollerussa-Tàrrrega-Cervera-Igualada-Manresa-Vic-Girona.

Per altra banda, el PTTTP proposa al nord del municipi a prop del límit de terme entre Mollerussa i Golmés, una estació de viatgers i terminal de mercaderies sobre el nou ETF. En el mateix document també es fa l'aclariment que adverteix sobre la necessitat de realitzar estudis detallats sobre les mesures de permeabilització més adients als projectes concrets.

La proposta del PTTTP per a la xarxa ferroviària convencional per l'àmbit del municipi de Mollerussa i la comarca del Pla d'Urgell, comporta el condicionament o millora de la línia Lleida-Mollerussa-Tàrrrega-Cervera. La implantació de la línia d'alta prestació –nou eix transversal ferroviari (ETF)- anteriorment esmentat, permetre l'alliberament de la línia convencional actual, possibilitant la reconversió de la línia actual en un servei de tren-tramvia de més altes freqüències de pas i temps de viatges. Tan mateix, les actuacions de modernització de les línies convencionals existents inclouen la supressió de passos a nivell i la millora d'estacions.

4. CARACTERÍSTIQUES DEL TERRITORI MUNICIPAL I EL PAISATGE

Amb les seves 710 hectàrees el terme de Mollerussa presenta unes magnituds petites en relació als termes veïns de la plana. Les seves condicions resulten també força homogènies e idèntiques a la resta de la plana d'Urgell. Amb tot, el territori hi presenta les seves diferències, importants a escala local.

4.1. Les condicions inicials de plana àrida

La diversitat que es pugui presentar en els paisatges rurals del municipi parteix d'uns trets comuns. Per començar es tracta d'un mateix paisatge condicionat poderosament pels elements mediambientals i les formes planes característiques de la plana d'Urgell, amb les connotacions locals derivades del medi ambient i les formes humanes característiques de la plana d'Urgell:

- El domini de les formes planes no mereix gaires comentaris. El relleu ha facilitat la colonització agrària, l'expansió residencial o la implantació d'infraestructures.
- Dins de les condicions de plana els pendents segueixen una inclinació sudest-nord-oest, que és la que determina la direcció de les aigües.
- Un país marcat per la secada extrema estival que vincula la productivitat agrària a la presència de regadiu. Dins la depressió de l'Ebre el municipi no arriba a les condicions d'extrema aridesa de la part baixa del Segre i el Cinca; però presenta, o presentaria si les transformacions no haguessin estat tan fortes, una vegetació natural pobre i poc desenvolupada, la màquia de garric.
- Un territori marcat per la rudesia hivernal i, més incisivament en termes

agronòmics, per l'extensió del període de gelades. El terme municipal no gaudeix de la bonança termomètrica de les planes baixes del Segre; les seves produccions agrícoles no poden gaudir de la sortida primerenca al mercat i es veuen subjectes al risc de gelada primaveral que periòdicament merma les produccions.

- La dinàmica agrària de la regió de Lleida ha determinat de sempre l'activitat agrària de Mollerussa. Avui aquesta activitat ve marcada per l'expansió de la fruita. Per les condicions favorables de disponibilitat d'aigua, l'agricultura és força competitiva en termes de productivitat, però atès el context generalitzat de crisi estructural del sector i la falta de continuïtat de moltes explotacions s'experimenta una tendència a la concentració de la superfície i la gestió.

Actualment, a Mollerussa es pot considerar que romanen cinc explotacions familiars agràries que es dediquen exclusivament a l'agricultura –malgrat les 31 explotacions que recull el Cens Agrari de 1999-, i en la major part dels casos, combinant l'explotació amb terrenys situats en termes veïns. També en alguns casos, alternant l'activitat agrícola i ramadera. Bona part de les finques agrícoles que resten són conreades per empreses agroindustrials –que estarien incloses en les 31 explotacions del Cens Agrari- que apliquen un sistema d'explotació industrial, amb l'alfals com a paradigma.

4.2. Del clot maleït a l'agricultura de regadiu

Dins els relleus planers que caracteritzen la gran depressió central catalana, des de Vic a Fraga i des del Solsonès a la Terra Alta, resulta difícil establir diferenciacions físiques. Molt més ho és encara dins l'extensa part d'aquesta depressió que vessa les seves aigües al riu Segre. Aquest darrer territori és el que ha estat considerat històricament com a l'Urgell o plana d'Urgell, un topònim que s'ha arribat a aplicar fins i tot al municipi de Lleida i que respon a un gran nombre de coincidències de relleu, geomorfològiques o climatològiques que han donat també formes de vida semblants.

En aquest gran Urgell natural i històric la secada estiuenca condicionarà històricament les collites i constituirà una de les principals limitacions de l'economia i la societat locals. Tal com recullen alguns testimonis històrics eren freqüents les collites de cereal que es perdien i això comportava per al país situacions de misèria. Només un de cada deu anys es produïen collites abundants.

Les poblacions de la plana no tenien ni el consol de l'aigua dels petits rierols provinents de la Segarra. L'aigua d'aquests rierols desapareixia pràcticament en arribar a la plana i les aigües subàlvies que alimentaven els pous també arribaven a escassejar. A més a més, quan les precipitacions es feien abundants, l'aigua s'entollava en les depressions tancades freqüents al país i es produïen epidèmies de febres palúdiques.

Fins a la colonització agrària empresa en el segle XVIII la gran plana compresa entre la serra d'Almenara, Tàrraga, Arbeca i el curs del riu Segre constituirà de fet una basta àrea dominada pels erms. En aquesta àrea els estius vindrien marcats per l'incertesa de les collites de cereal i els magres rendiments dels horts i els animals domèstics. Durant el llarg hivern la plana prenia tot una altra fisonomia i els ramats de la muntanya s'apoderaven del país i n'aprofitaven les escasses herbes i farratges dels camps, i les palles i el gra que quedaven de l'estiu.

Les rompudes del segle XVIII marquen el replegament de l'economia pastoral i la transformació de les relacions i pràctiques socials imperants fins aleshores. Les rompudes significaran la progressiva desaparició dels béns comunals i significaran també la desaparició dels erms i terres de tothom, on exercien els seus drets els antics senyors jurisdiccionals. De retop el règim comunalista i senyorial es veuran tocats de mort; avui dia tot just se'n conserva el testimoni de petites parcel·les comunals propietat d'algun ajuntament i alguna petita propietat que es remunta a uns orígens senyorials.

L'arribada de les aigües del Canal d'Urgell no farà sinó completar el procés de colonització i intensificació agrària que ja estava en marxa. Els conreus completen el seu domini sobre les terres ermes que a la segona meitat del segle XX es veuran reduïdes a superfícies insignificants, i al mateix temps es consolida definitivament el plànol parcel·lari i les infraestructures rurals. Amb els millors rendiments que possibilita el regadiu augmenta també extraordinàriament el consum d'adob, inicialment orgànic i, a partir dels anys 1950, químic.

L'any 1865, un cop acabades totes les obres per a la distribució de l'aigua, es regaven aproximadament 16.500 ha en tot l'Urgell i en els anys immediats la superfície abastada no arribarà a una tercera part de les 90.000 hectàrees considerades inicialment com a regables. Josep Zulueta apunta que de les 64.345 hectàrees que l'any 1898 es consideraven afectades pel canal, se'n conreava efectivament un 63%, mentre que la superfície regada es reduïa a la meitat de la que era conreada.

L'adaptació a l'economia de regadiu no serà fàcil i a final del segle XIX l'agricultura urgellenca era encara fonamentalment una agricultura de secà. En el trencant de segle els conreus ocupaven les dues terceres parts de la terra i no arribaven a una tercera part les terres convertides al regadiu. Per altra part, dins el regadiu, els conreus estiuencs, bàsicament farratges, representaven només un 12% de la superfície de regadiu.

4.3. La transformació dels paisatges de regadiu

Per molt temps el regadiu urgellenc constitueix simplement una agricultura de secà de rendiments millorats basada en el conreu dels cereals d'hivern. Els progressos d'aquesta

agricultura es basen substancialment en l'extensió de la superfície regada i en la bona productivitat del cereal, basada en l'adobat i la rotació millorant del cereal amb els farratges.

Cap a l'any 1932 la superfície conreada en regadiu tot just assolirà les 39.000 hectàrees, per bé que la xarxa de distribució de l'aigua es trobava ja molt desenvolupada. Caldrà esperar als anys 1950 i 1960 per a que la mecanització, que facilita els replanaments de finques i la realització d'obres generals de transformació en regadiu, permeti el regatge efectiu de les finques abastades per la xarxa secundària de distribució existent.

Per altra part, el patró del conreu de la zona regable mostra clarament als anys 1930 una agricultura marcada encara per les orientacions típiques del secà, escassament diferent de la de finals de segle i de l'existent abans del Canal, amb el predomini del cereal d'hivern en el regadiu i la presència encara d'una forta arboricultura de secà (vinya i olivera). La superfície dedicada a l'alfals i el panís, conreus més intensius de regadiu destinats a l'alimentació animal, era en aquells moments encara molt discreta. Aquesta situació no començaria a canviar fins els anys 1950, i en el decenni següent es dibuixaria la nova agricultura urgellenca, marcada per la pràctica desaparició de l'arboricultura de secà, una forta presència dels conreus herbacis d'estiu destinats a l'alimentació animal, i, sobretot, l'expansió de l'hortifruticultura moderna.

És simptomàtic veure com a final del segle XIX, després d'uns 35 anys de regadiu, els conreus d'estiu del regadiu, representats sobretot per les plantes farratgeres, representaven tot just un 12% de la superfície regada dins la zona regable pels canals d'Urgell. Al cap de 30 anys la proporció pujava a un 26%, i la superfície dedicada al blat de moro començava a atansar-se a la de l'alfals. Al cap de 40 anys, a mitjan dels anys 1970, la proporció dels conreus estiuencs pujava ja a un 65%, i el blat moro era l'espècie estiuenca més conreada, seguit a distància per l'alfals i els arbres fruiters. Només a finals de la centúria, quan l'embassament de Rialb ha permès començar a gaudir d'una major dotació estiuenca, s'ha pogut arribar al 90% de presència de conreus d'estiu que assegurin majors rendiments i la verdor generalitzada de l'Urgell regat.

Així, doncs, només en els anys 1960 desapareixen les oliveres i la vinya característics de l'Urgell secaner tradicional, i es completa l'extensió del regadiu per gairebé tota la superfície que podien abastar els canals. L'any 1980 es comptaven 73.807 hectàrees de regadiu en el conjunt de la zona regable dels canals d'Urgell, xifra que l'any 1990 pujava a 76.767 hectàrees, i d'aquí pocs augments es poden esperar. L'extensió del regadiu es deu fonamentalment, en els darrers decennis, a l'extensió del reg hivernal a les terres situades en el marge esquerre del canal principal. D'aquests regadius destaquen els del Canal de l'Alt Urgell, que pot abastar unes 4.527 ha situades bàsicament en els termes de Tàrrega i Vilagrassa, els de la sèquia del Corb de Belianes i els de l'elevació d'Anglesola. Tots ells, situats dins la comarca de l'Urgell, requereixen l'elevació d'aigua del Canal Principal i es troben destinats a integrar-se en els nous regadius del canal Segarra-Garrigues.

La intensificació agrícola promoguda pel regadiu comportarà també un desenvolupament de les activitats de transformació i dels serveis a l'agricultura en els ciutats de regadiu. Els canals, al mateix temps, són aprofitats a finals del segle XIX en petits salts per a la producció d'energia, i la disponibilitat d'aigua fa possible l'aparició d'algunes indústries no vinculades expressament amb les activitats agràries. Tot plegat, això farà que apareguin i es consolidin al Pla d'Urgell nous grups socials diferenciats de la pagesia i que es desenvolupi una certa vida urbana.

Amb totes les limitacions que es vulgui, el desenvolupament del regadiu crearà una diferenciació social i econòmica important entre els municipis amb terme de regadiu i els municipis que continuen al secà. La població dels primers augmentarà i experimentarà un enriquiment important, mentre els ciutats de secà entraran en una decadència inexorable. El canal principal d'Urgell es constitueix en una nova frontera; a la seva esquerra els secans pobres, a la seva dreta el reg de promisió. L'àrea abastada pel canal comprèn la major part de la plana; però no tota, i això modificarà fins i tot les identitats basades en les comarques naturals anteriors.

Quadre. Creixement demogràfic secular del Pla d'Urgell en relació a la regió de Lleida i Catalunya

Any	Pla d'Urgell	Regió de Lleida	Catalunya	Pla d'Urgell	Regió de Lleida	Catalunya
1860	11.767	197.589	1.673.842			
1877	11.727	189.899	1.752.087	-0,02	-0,23	0,27
1887	14.064	194.735	1.844.019	1,83	0,25	0,51
1900	16.783	197.603	1.966.382	1,37	0,11	0,50
1910	19.080	208.686	2.084.868	1,29	0,55	0,59
1920	23.558	235.241	2.344.719	2,13	1,21	1,18
1930	22.846	233.409	2.791.292	-0,31	-0,08	1,76
1940	23.015	224.136	2.890.974	0,07	-0,40	0,35
1945	23.859	237.848	3.073.254	0,72	1,19	1,23
1950	24.741	242.766	3.240.313	0,73	0,41	1,06
1955	25.261	247.638	3.534.184	0,42	0,40	1,75
1960	26.500	253.605	3.925.799	0,96	0,48	2,12
1965	27.254	256.580	4.493.699	0,56	0,23	2,74
1970	28.075	279.273	5.122.567	0,60	1,71	2,65
1975	28.246	284.836	5.660.393	0,12	0,40	2,02
1981	28.806	289.799	5.956.414	0,33	0,29	0,85
1986	28.675	290.481	5.978.638	-0,09	0,05	0,07
1991	28.802	292.746	6.059.494	0,09	0,16	0,27
1996	29.116	294.058	6.090.040	0,22	0,09	0,10
2001	29.723	299.079	6.343.110	0,41	0,34	0,82

* Tot i les revisions anuals, els padrons i censos són les dades més fiables com a referència demogràfica

La implantació dels regadius del canal d'Urgell haurien de suposar a la llarga la transformació econòmica i demogràfica del municipi; però l'arribada de les aigües l'any 1863 no suposà grans alteracions. Al principi més aviat foren problemes sanitaris, les febres

pal·lúdiques. La implantació de les infraestructures de regadiu, sèquies i desguassos, havia de ser progressiva, així com el replanament i l'adaptació de les finques a la nova situació.

La gran transformació del paisatge agrari del municipi i del conjunt de l'Urgell es realitza a banda del regadiu i es produeix en el període que va de la meitat del segle XVIII a la meitat del XX. En aquest període culmina la colonització agrària del territori i desapareixen gairebé els erms; mentre els aprofitaments ramaders es troben en retirada en benefici de les activitats agràries, i durant aquests mateixos anys es produirà la distribució de la propietat i la consolidació del parcel·lari actual, afavorits pel progrés econòmic i per l'abolició dels senyorius i la desamortització.

En un territori absolutament condicionat per la secada, l'arribada del regadiu comportarà, en qualsevol cas, una transformació mediambiental radical, malgrat que el canal d'Urgell no hagi acabat de portar fins avui els 33 m³/segon que se li havien assignat i malgrat que els dèficits estiuencs d'aigua hagin durat també fins avui dia.

- Abans de l'arribada de l'aigua del canal el regadiu era absolutament precari i es limitava als horts situats a tocar del reguer de la població. El subministrament d'aigua es feia fonamentalment per pous, que fins i tot podien arribar a assecat-se.
- El regadiu implica, d'entrada, la construcció de la xarxa general de subministrament, que en el municipi es troba representada per la Sèquia Tercera Principal del canal d'Urgell. Aquesta sèquia, amb les dues banquetes plantades d'arbres (plataners) i els camins laterals de servei constitueix, encara, un autèntic corredor verd.
- A la xarxa general segueixen les sèquies de servei a les finques. Aquestes implicaren la construcció d'una espessa xarxa de sèquies, fruit de les necessitats d'abastir un parcel·lari molt fragmentat. Aquestes petites sèquies han constituït durant molts anys un medi viu que s'ha anat en orris en els darrers vint anys amb l'entubament de totes les sèquies.
- El regadiu implicà també l'organització de la xarxa de desguassos on abans no circulava pràcticament aigua durant tot l'any. Aquests desguassos, que en molts casos s'estenen cap a les finques per a complir la funció de drenatge de les terres, constituïren també durant molt temps un medi viu i equiparable en molts elements al bosc de ribera. L'entubament també ha donat compte de molts dels desguassos, dels quals se'n conserven tanmateix, trams a cel obert. Dels més importants: el reguer del Marqués i el desguàs general, que s'adreça a Sidamon.
- El sistema hídic local es completa finalment amb els pantans reguladors i les basses, que hom ha construït per a facilitar i millorar la regulació de la disponibilitats i rotacions dels torns de rec agrícola. A primers dels anys 90, la col·lectivitat de regants i també un particular, van a construir sengles pantans reguladors.

4.4. Les geografies resultants; Mollerussa centralitat regional

Fins a l'arribada del canal, la comarca natural de l'Urgell tenia una característica ben destacada que la diferenciava de les altres comarques catalanes; la manca d'una vila amb funcions de centre. Des dels diversos indrets de la plana, relativament pobra i poc poblada, s'acudia a les viles més pròximes situades en els seus límits; Lleida, Balaguer, Tàrraga i, fins i tot, les Borges Blanques.

Sobre la plana les funcions de centralitat prenen un caràcter difús, amb funcions que s'intercanvien entre els ciutats, i amb un pes demogràfic i polític i una capacitat d'atracció limitats. Així, per exemple, Miralcamp exerceix funcions de notaria dels encontorns durant els segles XIV i XV, fet relacionat amb la presència del castell de la casa d'Anglesola. A Linyola, la població històricament amb un major pes dins la comarca, se li concedeix, per la seva banda, la celebració d'un mercat setmanal i diversos privilegis com a vila durant el segle XII i apareix posteriorment com a baronia al costat de Bellpuig.

Enmig de la plana destacava la vila de Bellpuig d'Urgell, que es constituí en seu d'una baronia; però Bellpuig no arribà a tenir un gruix social i econòmic prou important. De fet, els habitants de la part oriental de la plana acudien al mercat de Tàrraga i es trobaven en la seva àrea d'influència, mentre els de la part occidental es repartien entre Balaguer i Lleida. Aquestes influències romandran durant temps després de construït el canal i quedaran recollides per les delimitacions dels partits judicials i per les mateixes comarques aprovades l'any 1933.

De les viles que exerceixen la seva primacia sobre la plana serà en particular Tàrraga qui capitalitzarà la representació de la comarca natural de l'Urgell. El mercat de Tàrraga atreu un gran nombre de ciutats urgellencs i els comerciants de Tàrraga seran en l'època moderna els intermediaris més significats de les produccions urgellenques. Tàrraga serà també el centre de les activitats encaminades a la realització del mateix Canal d'Urgell.

Amb el regadiu s'haurien de trencar aquestes relacions territorials precedents, fet que exposava clarament Josep Vallverdú a principi dels anys 1970. "Quant a l'Urgell, és interessantíssim que, darrerament, s'hagi produït com una escissió de dret allí on ja existia de fet: vull dir entre l'Urgell regat -o Pla d'Urgell- i Urgell de secà. Fins i tot la bufada incipient de Mollerussa permet d'endevinar que aquesta població es constituirà en capital del Pla d'Urgell, mentre Tàrraga sembla renunciar a la capitania de l'Urgell globalment considerat i reduir-se a la zona de secà".

La concentració d'activitats econòmiques va aparellada al creixement urbà de Mollerussa, i aquests dos processos creen noves relacions i incideixen en les poblacions dels encontorns de característiques més rurals. Mollerussa es desenvolupa enmig un territori absolutament ruralitzat, el pla o la plana d'Urgell, i es constitueix en l'aglutinador urbà d'una bona part d'aquest territori. Sobre la comarca natural se sobreposa aleshores el component que havia

estat absent, la centralitat urbana, que és una característica comuna de les comarques catalanes.

L'àrea d'influència del mercat setmanal que servi a la Ponència de 1933 per concretar econòmicament el fet comarcal té avui dia un pes més aviat escàs. El mercat setmanal constitueix encara un punt de trobada de la població comarcal; però els tractes comercials, les compres de roba, atuells i altres bens es fan bàsicament en altres indrets i moments. La capital comarcal ha perdut les seves connotacions de centre tradicional, però ha reforçat el seu paper com a centre quotidià de desplaçaments pels motius i activitats més diversos.

A través de les enquestes sobre desplaçaments per diversos motius de compra efectuades l'any 1986 es posava de relleu una primera pinya de 9 municipis, que tenia Mollerussa com a primer centre de compres quotidianes; Sidamon, el Poal, el Palau d'Anglesola, Fondarella, Miralcamp, Vilanova de Bellpuig, Castellnou de Seana, Golmés i Vila-sana. Les poblacions més grans, Ivars d'Urgell, Linyola i Torregrossa, satisfien la major part de les compres quotidianes en el mateix ciutat i després acudien a Mollerussa. En el cas de Bellví i Bell-lloc d'Urgell Mollerussa apareix després del mateix ciutat i de Lleida.

Al costat dels desplaçaments per compres hi ha els desplaçaments motivats pels serveis, alguns d'ells condicionats per una adscripció i delimitació prèvia de tipus administratiu. Des d'aquest punt de vista, i tenint en compte els serveis que corresponen a l'esglaió comarcal l'any 1986 apareixen vinculats a Mollerussa 13 municipis; Bell-lloc d'Urgell, Bellví, el Poal, Linyola, Torregrossa, Sidamon, el Palau d'Anglesola, Fondarella, Miralcamp, Golmés, Vila-sana, Castellnou de Seana i Vilanova de Bellpuig. Amb el reconeixement actual de la comarca administrativa s'ha recolzat la funció de centre de prestació de serveis de Mollerussa (no solament dels generats entorn el Consell Comarcal), de manera que s'hauran d'afegir dos municipis més a la llista anterior, Ivars d'Urgell i Barbens.

Pel que a una de les relacions més importants i conegudes estadísticament, els desplaçaments entre el lloc de residència i el lloc de treball, dins la regió de Lleida, Mollerussa apareix com un municipi particularment obert i relacionat amb els municipis dels encontorns. Després de Lleida ciutat Mollerussa és el major receptor de població treballadora de fora del municipi, i és el municipi que té una major proporció de llocs de treball ocupats per treballadors de fora, un 26,6%. Aquestes magnituds deriven en part de la petitesa del terme de Mollerussa i de l'expansió de les seves activitats cap als termes veïns; però representen també la potència del procés industrialitzador-urbanitzador comarcal.

Quant a la base industrial, Mollerussa resisteix millor que altres centres comarcals la crisi de la segona meitat dels anys setanta i durant els anys 1980 destacarà com el segon centre industrial de la regió de Lleida, darrera de Lleida, i just per davant de Balaguer i Tàrraga. Les indústries mollerussenques sumen uns 1.200 llocs de treball localitzats; però se superen els 1.500 llocs de treball quan es compten les indústries situades en la immediatesa de l'àrea urbana mollerussenca.

Quadre . Evolució de la jerarquia urbana a les planes de Ponent 1860-1996 *

	1860	1930	1960	2001		
1	Lleida	19.557 Lleida	38.868 Lleida	63.850 Lleida	Lleida	11.199
2	Fraga	7.013 Fraga	7.397 Fraga	8.691 Tàrrega	Tàrrega	12.848
3	Balaguer	4.895 Balaguer	5.700 Balaguer	8.342 Balaguer	Balaguer	12.798
4	Tamarit	4.668 Tàrrega	5.438 Tàrrega	7.317 Fraga	Fraga	12.100
5	Cervera	4.325 Tamarit	5.093 Mequinensa	6.378 Mollerussa	Mollerussa	10.004
6	Tàrrega	3.844 Borges	4.586 Cervera	5.330 Cervera	Cervera	7.917
7	Borges	3.408 Cervera	4.554 Borges	5.086 Almacelles	Almacelles	5.623
8	Mequinensa	2.822 Mequinensa	3.139 Tamarit	4.707 Borges	Borges	5.143
9	Seròs	2.819 Juneda	3.403 Almacelles	4.537 Alcarràs	Alcarràs	4.788
10	Àger	2.803 Mollerussa	3.185 Mollerussa	4.848 Agramunt	Agramunt	4.759
11	Agramunt	2.789 Almacelles	3.128 Alcarràs	3.678 Alpicat	Alpicat	4.416
12	Arbeca	2.713 Arbeca	3.118 Juneda	3.306 Bellpuig	Bellpuig	4.088
13	Almenar	2.448 Alcarràs	3.053 Agramunt	3.282 Guissona	Guissona	3.581

Font: elaboració pròpia a partir dels Nomenclàtors de població, INE.

4.5. El fenomen urbà supera els propis límits municipals

La relació entre Mollerussa i els municipis de la comarca mostra tota la seva importància a través de l'anàlisi dels desplaçaments per motius de treball. En un medi encara fortament agrari com el Pla d'Urgell, on l'activitat agrícola tradicional implica que les persones visquin i treballin en el mateix municipi, els desplaçaments intermunicipals tenen encara poc pes si es compara amb àrees molt urbanitzades. Les indústries i serveis localitzats a Mollerussa i els seus encontorns mouen, però, cada cop més població treballadora, i fan es doni una major integració urbana a l'interior de la comarca.

Els desplaçaments laborals municipals remarquen la forta imbricació dels municipis centrals del Pla d'Urgell. Golmés, Fondarella, Miralcamp, Mollerussa, el Palau d'Anglesola i, en menor grau, Sidamon tenen una elevada proporció de població que treballa fora del municipi, sobretot a Mollerussa. Tots aquests ciutats limítrofs amb Mollerussa tenen, per altra part, petites fàbriques o empreses que apareixen com a receptores de població dels encontorns. El mateix municipi de Mollerussa, que enviava 55 treballadors a Lleida ciutat, n'enviava un total de 104 (any 1986) a les poblacions veïnes anteriors.

Proximitat física i interconnexió laboral donen idea de l'amplitud del fenomen urbà que es desenvolupa a la part central de la comarca, on es troben implicats almenys els sis municipis esmentats. Els desplaçaments quotidians per compres, estudis i altres serveis donen fe també de la intensitat de lligams humans existents en aquesta àrea.

Quadre. L'evolució de la població de Mollerussa i àmbits pròxims, 1860-2001

Any	Resta de			Resta de		
	Mollerussa	1a corona	municipis	Mollerussa	1a corona	municipis
1860	841	2.653	8.273			
1877	996	2.676	8.055	1,00	0,05	-0,16
1887	1.464	3.016	9.584	3,93	1,20	1,75
1900	1.759	3.225	11.799	1,42	0,52	1,61
1910	1.940	3.555	13.585	0,98	0,98	1,42
1920	3.015	4.378	16.165	4,51	2,10	1,75
1930	3.185	4.307	15.354	0,55	-0,16	-0,51
1940	3.290	4.142	15.583	0,32	-0,39	0,15
1945	3.400	4.239	16.220	0,66	0,46	0,80
1950	3.705	4.422	16.614	1,73	0,85	0,48
1955	4.076	4.300	16.885	1,93	-0,56	0,32
1960	4.848	4.439	17.213	3,53	0,64	0,39
1965	5.557	4.603	17.094	2,77	0,73	-0,14
1970	6.685	4.672	16.718	3,77	0,30	-0,44
1975	7.508	4.717	16.021	2,35	0,19	-0,85
1981	8.350	4.675	15.781	1,79	-0,15	-0,25
1986	8.462	4.628	15.585	0,27	-0,20	-0,25
1991	8.966	4.720	15.116	1,16	0,39	-0,61
1996	9.400	4.806	14.910	0,95	0,36	-0,27
2001	10.004	4.952	14.767	1,25	0,60	-0,19

La imbricació no arriba encara al punt de constituir un mateix espai o continu urbà general; però el fenomen es troba prou en marxa. El creixement urbà de Mollerussa desborda els propis límits municipals i envaeix els termes de Golmés i Fondarella, de manera que comença a alterar les dades d'aquests dos municipis. Però, tant els nuclis tradicionals d'aquests dos municipis com la resta presenten uns preus del sòl, i un creixement urbà i demogràfic molt més semblant a la resta de municipis rurals de la comarca que no pas al de Mollerussa, de tipus urbà.

El Poal, Vila-sana i Vilanova de Bellpuig constitueixen un segon grup de municipis amb unes relacions laborals i comercials intenses amb Mollerussa. Aquestes poblacions, més aviat petites, tenen un caràcter més agrari i tancat, a mig camí de la resta de municipis de la comarca, amb un mercat laboral centrat en el propi municipi. Altres poblacions pròximes, com Bellví, Castellnou de Seana, Ivars d'Urgell, Linyola i Torregrossa, que són relativament grans, tenen més serveis i activitats locals i presenten una petita proporció d'habitants que van fora del municipi a treballar, i la destinació d'aquests treballadors tampoc mostra unes preferències molt clares.

4.6. La xarxa viària i de camins i les seves funcions actuals

Tal com s'ha assenyalat, els condicionaments naturals com ara la topografia i, sobretot, el procés històric de colonització del territori han portat a la configuració de la xarxa viària que avui organitza tot el territori. En relació a aquesta xarxa es plantegen algunes insuficiències o necessitats que el planejament podria ajudar a resoldre.

- L'amplària insuficient dels camins, que esdevé especialment problemàtica amb l'ús de maquinària agrícola més especialitzada i més gran. Des d'aquest punt de vista es planteja una amplària mínima indicativa que asseguri el funcionament dels camins
- Conflictes i dificultats de pas que s'accentuen amb la implantació d'infraestructures de servei que aprofiten la xarxa viària, en particular les infraestructures de regadiu. Pel que fa al cas i partint del respecte d'una calçada mínima, les sèquies (entubaments) i desguassos podrien aprofitar la zona de domini públic.
- Conflictes puntuals de policia dels camins: estacionaments en la via pública, desperfectes provocats per la inundació amb aigües de reg, embrutiment per vessaments de terres i/o residus.

El tractament dels camins es troba en relació, en qualsevol cas, amb les seves característiques funcionals. La interpretació de les funcions actuals d'aquesta xarxa porta a diferenciar necessitats diferents de tractament i disseny, així com de les proteccions a establir en el seu entorn.

4.7. Xarxa viària intercomarcal: carreteres i ferrocarril

S'hi consideren les vies asfaltades i línies de ferrocarril de llarg o mitjà recorregut i competència supramunicipal:

- Autovia A-2. Barcelona- Madrid. Principal eix de comunicació entre Catalunya i l'Estat, ha substituït a l'antiga N-II, i transcorre gairebé 1 km per l'extrem septentrional del terme, uns 300 m en contacte amb Vila-sana i uns 650 m en contacte amb Palau d'Anglesola. Està tancada i presenta un carril de servei i incorporació per ambdues bandes. La construcció de la futura Via Orbital suposa la necessitat d'ampliar els laterals i la construcció de noves rotondes d'intercanvi, en un àmbit que per la seva lògica funcional, supera els límits del terme municipal.
- N-IIa. Barcelona- Madrid. Antic Camí Reial que des de Lleida i en direcció Tàrrrega seguia cap a Igualada, Martorell i Barcelona, convertit durant el segle XX en el principal eix de comunicació interior- litoral, abans que entrés en funcionament l'autopista de peatge A2. Hi transcorre pel municipi en 1600 m travessant pel bell mig

el nucli urbà. La secció i el disseny actual d'aquestes vies resulta força adequat a la seva funció i només falta la realització de la Via Orbital que ha de treure el trànsit pesat del centre de la ciutat de Mollerussa i la primera corona del Pla d'Urgell.

- L-200 Mollerussa- Les Borges Blanques: transcorre en 1,5 km pel municipi i comunica la ciutat amb la capital de les Garrigues i per tant amb la N-240, Tarragona- Sant Sebastià i la AP-II, Madrid- Barcelona. Passa per Miralcamp, encara al Pla d'Urgell i per Puiggròs.
- LP-3322 Mollerussa- Belcaire d'Urgell: Aquesta carretera traça una línia recta en sentit N-S i comunica la ciutat amb Belcaire (Noguera) per on passa la C-53 que comunica Tàrrrega i Balaguer. Transcorre en 1 km pel municipi. Passa per Linyola.
- LV-2001 Mollerussa- Juneda: Aquesta carretera fa un arc que comunica Mollerussa amb Juneda (Garrigues) passant per Torregrossa encara al Pla d'Urgell. Ofereix una sortida alternativa a la N-240. Transcorre en 3 km pel municipi en sentit NE-SO.
- L-334 Mollerussa- Vila-Sana: Aquesta carretera comunica Mollerussa amb la localitat veïna de Vila-sana sense passar per cap altre ciutat o municipi. Transcorre en 0,650 km pel municipi en sentit SO-NE i ha de travessar la A-2.

En funció de la seva freqüentació i les condicions de servei es fa difícil compatibilitzar aquesta xarxa de menor jerarquia amb el servei directe a finques i granges i l'ús per mitjans lents.

- Línia de ferrocarril Lleida- Manresa, representa un traçat alternatiu al traçat Lleida-Valls- Barcelona, per a la connexió Lleida- Barcelona i l'únic que permet accedir des de les comarques de Lleida cap a la Catalunya Central. Té una estació a Mollerussa on s'aturen tots els trens que diàriament transcorren durant els 1500 m de línia que recorren el municipi.

Com escenari futur cal comentar la proposta alternativa del nou eix transversal ferroviari d'alta i mitja velocitat, dedicat al transport de mercaderies i passatgers i que enllaçarà la Catalunya interior: Lleida, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Olot i Figueres. Aquest nou tren es pensa projectar amb ample internacional i amb velocitat de 200 i 250 km/hora. La previsió es que en una primera fase de realització s'executi el tram Lleida-Vic, per continuar amb la connexió fins Figueres. Aquest projecte pretén superar la situació actual del transport de mercaderies basat en el transport exclusiu per carreteres, a més pretén superar la dependència de la xarxa viària actual de la connexió entre Barcelona i las capitals de província. El projecte es complementa amb la proposta d'un Port Sec d'activitats logístiques, que eleva la competitivitat comercial, industrial i d'activitats portuàries en la Catalunya interior. En aquets marc la mobilitat per Mollerussa es previsiblement positiva i el seu polígon industrial es veurà afavorit per la renovació i modernització de la infraestructura ferroviària.

4.8. Xarxa viària rural

Es pot establir una classificació de la xarxa viària rural, formada per camins, en funció de l'ús principal, la intensitat de pas i les seves característiques, generalment de terra, encara que darrerament es tendeix a asfaltar els principals. Es pot diferenciar entre:

- **Xarxa Bàsica.** Es refereix a aquella xarxa vial amb poblacions veïnes, amb les quals es mantenen fluxos en funció de l'existència de les vies més ràpides i l'estat del ferm. S'estructura com una xarxa radial i d'ella n'arrenquen altres camins de menor amplada que, en algun cas, connecten vials principals entre si. Formen part del domini públic i per aquest motiu, el manteniment és a càrrec de l'ajuntament.
- **Xarxa secundària.** No constitueix un enllaç preferent entre nuclis, però es refereix a camins que reben una intensitat notable de trànsit agrícola, que comprèn turismes, motocicletes, tractors i altres tipus de maquinària, que en alguns casos, comuniquen vials de la xarxa bàsica. També formen part del domini públic i per això, també són arranats a càrrec de l'ajuntament.
- **Camins de servei.** Camins que menen a finques o granges, i que arrenquen de les xarxes anteriors. Solen ser camins de titularitat privada amb un dret de pas constituït sobre ell en favor de tots els veïns, per la qual cosa també s'anomenen veïnals.

Taula 33. Xarxa viària rural bàsica (2005).

Destí del camí	Sentit	Km totals ¹	Km dins municipi	Ample calçada	Tipus paviment
Camí Vell de Miralcamp	NE-SO	2,100	0,500	5	graves compactades
Camí de Belianes	NO-SE	14,500	0,550	6	aglomerat asfàltic
Golmés- Miralcamp	SO-NE	5,000	0,440	6	graves compactades
Miralcamp- Fondarella	S-N	3,100	1,000	5	aglomerat asfàltic
Miralcamp- Sidamon	SE-NO	4,500	1,000	6	graves compactades
Marge dret 3 ^a Sèquia	SE-NO	8,000	0,650	5	graves compactades

La xarxa de connexió amb les poblacions de l'entorn, amb les quals es mantenen fluxos diversos, en quant a motius i a medis utilitzats, poden ser força canviants en el temps. Aquesta representa també, d'alguna manera, la xarxa radial més important de Mollerussa, que serveix també per als mitjans agrícoles o industrials que han d'accedir a finques i granges. D'acord amb aquestes condicions de servei, les seccions i el disseny de les vies no ha de ser especialment generós, ni afavorir les velocitats. Simplement es plantejaria acabar-ne la millora del ferm i l'asfaltat i una possible millora de l'ample de calçada ideal fins a 6 metres.

- Camins veïnals. (xarxa secundària.) Sense constituir un enllaç preferent amb nuclis, apareixen els camins que reben una intensitat important de trànsit agrícola, en el qual es compten els turismes dels usuaris, els tractors amb els seus complements i camions. L'ús de maquinària cada cop més pesant complica el manteniment d'aquests camins i augmenta les necessitats de secció, de manera que es plantegen alternatives que no necessàriament han de passar per

¹ Només per les vies on queda clarament determinat l'origen i fi.

l'asfaltat i es poden preveure seccions d'uns 5 metres.

- Camins de servei. Finalment queden els camins de servei a un nombre reduït de finques o a alguna granja, que generalment conflueixen en la xarxa anterior. Aquests camins presenten en alguns casos dificultats d'accés per a la maquinària moderna i els propietaris haurien d'acordar-se per aconseguir seccions d'un mínim de 3,5 metres i garantir un cert manteniment periòdic. Entre aquests camins s'inclouen també els camins de servei de les sèquies i canals principals, regentats per la Comunitat General de Regants dels Canals d'Urgell.

Vies pecuàries. Segons l'únic registre oficiós existent, elaborat per E. Martín Lamich, a mitjans dels anys 10 del segle XX, en el cas de Mollerussa, apareixen dues carrerades: una de caràcter general o més regional. Travessava el terme procedent de Miralcamp en direcció al terme de Fondarella per la partida de la Serra, i la seva amplada era de 24 metres; l'altra carrerada que detectà era de caràcter local i comunicava Mollerussa amb Torregrossa, amb una amplada de 12 metres. Podem deduir que la primera carrerada podria correspondre a haver estat substituïda per l'ample camí que transcorre en sentit SE-NO per la part més alta de la Serra, l'indant amb el TM de Torregrossa. La segona correspondria amb tota possibilitat al primer tram de la LV-2001 i per tant, no hi ha cap possibilitat de recuperar-la. En tot cas, segons fonts del DMAH –consulta a la delegació territorial en 25/05/05-, en el TM de Mollerussa no consta cap carrerada classificada, desllindada ni registrada. No obstant això, el present POUM reconeix com a via pecuària, la carrerada Reial, traça que transcorre per el límit de terme amb Torregrossa, i la incorpora com les proteccions establerts segons la Llei 3/1995, de 23 de març, de vies pecuàries. Aquesta via es grafia en el plànol d'ordenació 3. Regulació i ordenació del Sòl no urbanitzable, escala 1/5.000.

Aquests criteris hauran de ser majoritàriament recollits en la futura ordenança de camins del municipi de Mollerussa que establiria categories en funció de la jerarquia i del rol que s'atribueixi a cada camí, determinant amplades i espais de servitud en funció d'aquesta jerarquia. Les esmentades regulacions es recullen en la normativa del present POUM.

5. ELS ESPAIS NATURALS I D'INTERÈS CULTURAL

Enmig les grans unitats paisatgístiques del territori es descobreixen determinats elements amb un interès especial per les seves qualitats ambientals i/o pel seu valor de referència cultural.

5.1. Testimonis de vegetació autòctona i fites paisatgístiques

El caràcter sec i continental del clima, unit al predomini de tipus de sòls també molt especials, semblants als que es troben en terres desèrtiques i estèpiques, fa que, dins la regió biogeogràfica mediterrània, les planes de l'Ebre mitjà, a on pertany en l'aspecte fisiogràfic el Pla d'Urgell, tinguin una vegetació molt particular rica en espècies nordafricanes. Com a la resta de les planes de l'Ebre, el substrat geològic conté carbonat càlcic. En formar-se els sòls, sota el clima sec predominant, no sols no desapareixen els carbonats, sinó que sovint també es mantenen els sulfats (guixos) i es donen així fenòmens d'endorreïsmes, dels quals l'exemple més remarcable seria l'antic estany d'Ivars situat només 5 km al N del límit de terme.

El clima mediterrani de tendència continental de la plana urgellenca provoca, a partir de les acaballes de la primavera i sobretot a l'estiu, una notable evaporació que es tradueix en la formació de crostes salines sobre la superfície del sòl, que en punts concrets no intervinguts, determina extremament les espècies de flora que apareixen.

Les condicions de plana i les expectatives productives obertes pel regadiu han fet que pràcticament tot el sòl no urbà, es transformés en camps de cultiu.

Les successives transformacions i els canvis d'ús del sòl practicats per l'home al llarg dels segles, que inclou la transformació en conreus, primer de secà i després en conreus de reg, han configurat un paisatge vegetal molt diferent del potencial amb predomini de terrenys de conreu (fruiters, farratges i cereals de rec) i amb marges subespontanis de vegetació ruderal i arvense. Altrament, al capdamunt de la Serra trobem espècies pròpies de prats secs amb presència d'espècies ruderals.

Així, actualment la vegetació natural queda relegada als marges dels conreus, a les parcel·les no conreades, i les ribes dels ambients aigualosos com les clamors, els desguassos i l'entorn dels pantans de regulació.

- Als marges dels conreus les espècies característiques són les espècies nitròfiles, halòfites, nitrohalòfiles, i de tendències gipsòfiles, com el siscall, la barrella punxosa, *Kochia sp.*, trincola, salats, blets i en general, comunitats arvenses d'horts i camps de regadiu mediterranis. També molt esporàdicament apareixen comunitats pròpies de prats secs com espècies de la comunitat *Agropyro-Lygeion*.
- Les clamors no canalitzades, els marges dels pantans i les banquetes dels canals acullen alguns prats humits formats per l'herba presseguera, canyís i en algun punt *Potamogeton pectinatus*. El canyís també és present en abundància al llarg de les sèquies i marges d'alguns conreus. En aquests punts també es localitzen, tot i que de forma dispersa per la pressió de tala a que es sotmeten, xops, plataners, freixes de fulla petita, àlbers, salzes, oms i tamarius.
- En algun secà molt localitzat (partida de la Serra), s'hi pot trobar una barreja d'espècies pròpies dels prats secs, espècies mediterrànies xerofítiques anuals i vivaces, i altres espècies ruderals i arvenses pròpies de les comunitats i *Roemerio* i, com a espècies característiques s'hi troben: l'espart, el timó, la botja pudenta, *Marrubium vulgare*, *Cynoglossum cheirifolium*, *Limonium catalanicum*, *Salvia verbenaca*, *Asphodelus fistulosus*, *Plantago albicans*, *Euphorbia serrata*, *Euphorbia helioscopia* i *Eryngium campestre*.

Segons informació de la Direcció General de Boscos i Biodiversitat de la Generalitat de Catalunya, a la zona d'estudi no s'hi troba cap arbre o arbreda monumental o d'interès declarat per l'Ordre de 8 de febrer de 1990, segons la que es declaren arbres i arbredes monumentals i es dona publicitat a l'inventari dels arbres i les arbredes d'interès comarcal i local.

No obstant, per la seva notorietat, antiguitat, valor o interès paisatgístic o natural al TM de Mollerussa poden destacar-se algunes arbredes i exemplars aïllats que en bona part quedaran afectes a l'eventual desplegament del POUM. Les arbredes més importants, no obstant estan constituïdes per masses arbrades que no es veuran afectades per aquest fet, com ara la Banqueta de la Tercera Sèquia al tram primer del terme, els parcs urbans de la

Serra i els franges de protecció de la Nufri. En els casos en que les arbredes o exemplars estiguin compresos en un sector de sòl urbanitzable previst pel POUM, caldria tenir en compte la possibilitat d'integrar-lo a la zona verda o l'espai per a equipaments.

5.2. Hidrogeologia i xarxa hidràulica.

Segons la zonació d'Àrees Hidrogeològiques de Catalunya del Servei Geològic de Catalunya [1992], ens situem en la unitat hidrogeològica número 206 (plànol 5), corresponent a l'Àrea de l'oligocè detrític de Lleida i dins la conca hidrogràfica del Segre. Aquesta àrea se circumscriu en el sector hidrogeològic segon, és a dir, en les anomenades àrees centrals enclavades entre l'anticlinal de Sanaüja i els dipòsits lacustres.

Gairebé tot el TM queda inclòs íntegrament en la subunitat A-20, és a dir, en els dipòsits quaternaris indiferenciats. A grans trets i segons el medi litològic, es tracta d'aqüífers en formacions de graves, sorres i argiles, en profunditat, podent considerar-la una zona poc permeable amb aquífers locals. Tanmateix i segons la zonació esmentada constitueix una zona amb una potencial afecció per adobs agrícoles en àrees de regadiu. La segona meitat de la falca O del terme, des del capdavant de l'Escola de Capacitació Agrària fins a l'extrem occidental, comprèn una franja de la subunitat E-12, caracteritzada per aquífers en formacions de conglomerats, gresos i margues, i més concretament, de dipòsits detrítics oligocens argilosos.

L'àmbit d'estudi de la xarxa hidràulica, pertany a la conca hidrogràfica de l'Ebre, a la subconca del Segre, amb la qual es relaciona mitjançant una densa xarxa de canals, sèquies i clamors.

Si s'observa conjuntament amb els TM veïns, la configuració topogràfica del territori fa de Mollerussa un lloc de pas d'aigües d'una àrea més extensa conformada per Golmés, Vilanova de Bellpuig, Miralcamp i l'extrem septentrional d'Arbeca. El municipi recull les característiques pròpies de la plana: pendents molt febles en sentit E-O lleugerament inclinats a NO, i predomini de les formes planeres. A escala més detallada s'observen dues suaus conques -poc pronunciades, atesa la topografia d'un territori amb les línies de drenatge molt modificades per la colonització agrícola de més d'un segle- de drenatge sentit SE-NO, formades per la circulació d'aigües sobrants:

Per la part SO, una fondalada procedent del Barranc de les Borgetes, s'eixampla i entra al terme de Mollerussa per llevant del nucli de Miralcamp, pren direcció N i es bifurca entre dues imperceptibles subconques, el reguer del Marqués, que s'adreça a Fondarella (la major part, entubada) i, l'altra, el Desguàs General, que s'adreça a Sidamon a cel obert.

Pel municipi no hi circula pròpiament un dels principals rius que travessen la plana, el Corb, el curs del qual sembla que hauria estat modificat segles enrera, almenys a partir del segle XVI². Actualment però, aquesta llera es manté amb un altre nom i la part N de Mollerussa hi segueix abocant les aigües d'aquella banda tot i tractant-se d'un ramal del Corb actual al qual s'acaba unint a ponent de la Novella Baixa, tan sols 2 km més amunt al N del límit de terme.

Aquests cursos d'aigua o escorrenties naturals, que en èpoques passades podien mostrar-se secs en superfície una part de l'any, actualment recullen aigües que provenen dels drenatges i les aigües sobrants de les finques.

Quant a la xarxa hidràulica, cal destacar la construcció del Canal Principal d'Urgell (1863), les sèquies principals i el canal Auxiliar d'Urgell (1932) que han permès irrigar amb les aigües del Segre més de 70.000 ha que fins al segle XIX constituïen un secà rigorós. El terme de Mollerussa es troba inclòs des del principi en l'àmbit de la zona regable dels Canals d'Urgell. L'obra del Canal, amb els anys ha anat acompanyada de la construcció d'una complexa xarxa de sèquies i drenatges que arriben a irrigar fins al nivell més menut de parcel·lació. Molts dels turons i ondulacions que antigament formaven part del paisatge han esdevingut camps de conreu i les lleres naturals han estat modificades, sovint soterrades.

De la complexa xarxa dels Canals d'Urgell, pel terme de Mollerussa concretament hi transcorre en sentit SE-NO la Sèquia Tercera Principal dels Canals d'Urgell que aporta l'aigua a la xarxa de distribució per al rec de les finques d'aquest sector de comarca. Tot i que inicialment aquesta transcorria a migdia del nucli i tombant cap a ponent per dirigir-se a Palau, els diferents eixamples urbans de la ciutat, han arribat a envoltar la 3^a Sèquia a les dues bandes fins al punt que avui dia, ha esdevingut un parc urbà en gairebé la meitat del seu traçat pel TM, i ho esdevindrà pràcticament tot, amb el desenvolupament del POUM.

En efecte, el conjunt d'infraestructures hidràuliques són importants en nombre i tipus: en primer lloc, la Tercera Sèquia del Canal d'Urgell que, com s'ha referit a l'apartat anterior, travessa el TM en 3,7 km. Es deriva del Canal Principal a 1,4 km al S del nucli de Vilanova de Bellpuig, salta al TM de Golmés i s'endinsa a Mollerussa per continuar cap a Palau d'Anglesola, Bellví i Vilanova de la Barca (Segrià) on desemboca al Canal de FECSA; en segon lloc, al esmentar, la xarxa de distribució secundària, formada per una xarxa de sèquies principals don en deriven una infinitat de sèquies menors, avui gairebé totes canalitzades (entubades), que condueixen l'aigua fins a l'última parcel·la, on el rec majoritàriament sempre és per inundació (a manta). Cada finca acostuma a tenir una trama menor de clamors, que drenen la parcel·la i aboquen les seves aigües als desaigües generals.

² En un principi la llera natural sembla que procedia de Belianes i entrava al Pla d'Urgell en direcció SE-NO, en paral·lel entre la carretera que uneix Golmés i Vilanova, travessava Golmés i seguia per la partida dels Merlets, que comparteixen Golmés i Mollerussa, fins a creuar l'actual Autovia A-II a sols 400 m al N del límit amb Vilanova.

El sistema hídric local es completa finalment amb els pantans reguladors i les basses, que hom ha construït per a facilitar i millorar la regulació de les disponibilitats i rotacions dels torns de rec agrícola. A primers dels anys 90, la col·lectivitat de regants nº 13 la principal que opera a Mollerussa, i també un particular, van construir sengles pantans reguladors. Els pantans són infraestructures d'emmagatzematge d'aigua que han anat construint les Col·lectivitats de regants i les propietats més grans per a una millor gestió de l'aigua. Permeten l'acumulació d'aigua per uns dies, la possibilitat de regar simultàniament per diferents llocs i eviten la incomoditat del reg nocturn. En funcionament, n'hi ha un total de dos, tot i que al terme en trobaríem altres basses més antigues i de menor cabuda.

5.3. Paisatge i qualitat visual

El paisatge de l'àmbit d'estudi es caracteritza per la seva planura i vocació agrícola, i més en concret, pel tipus de conreus, parcel·lació, xarxa viària i infraestructures hidràuliques característiques dels recs històrics de l'Urgell. En efecte, la transformació important es va portar a terme a finals del segle XIX, amb la construcció dels Canals d'Urgell. El canvi ha estat progressiu i ha anat lligat al treball que des de llavors han realitzat els pagesos fins a l'actualitat: aplanament de finques, construcció de sèquies, primer a cel obert i després canalitzades, clamors, dessecació de "patamolls" i estanys (com el d'Ivars). Així s'ha arribat a la situació actual on a nivell de paisatge es poden destacar com a elements característics:

Els conreus de regadiu típics: pomeres i pereres, panís, alfals, cereals de rec,.. que dominen la major part del paisatge i darrerament, plantacions de xops per a aprofitament forestal.

La parcel·lació d'aquestes finques força gran, la majoria són d'1 a 2 ha. És significatiu com l'orientació i la disposició d'aquestes en el territori respon a l'eix d'inclinació S-N que permet equilibrar la recepció de radiació solar a les dues bandes dels rencs de fruiters o altres conreus (evitant una radiació excessiva a la cara S i insuficient a la banda N).

El territori s'organitza en una xarxa radial de camins, que partint del nucli, comuniquen amb les ciutats veïnes i les principals partides. D'aquesta xarxa en deriven els camins de finca i camins transversals. La xarxa de carreteres ha modificat parcialment aquesta radialitat perquè la via més important interfereix el TM per la banda N.

La xarxa de recs, sèquies i pantans, i en especial la banqueta de la Sèquia Tercera del Canal d'Urgell, que amb els seus plataners, el camí de servei i els trams de canal sense revestir, aporten relleu i idiosincràsia al paisatge.

El serrat que va de l'extrem del TM de Puiggròs a Sidamon, l'últim gran reducte no transformat en regadiu, en el qual s'acumulen elements d'interès natural i cultural (grans

alzines, erms, pantans, pastures seques, conreus de secà) al costat d'usos més intensius en progressió (graveres i transformació frutícola).

Edificacions rurals, bàsicament coberts i construccions relacionades amb l'activitat agrícola: magatzems, coberts i granges de vegades acompanyades de l'habitatge que han proliferat entre la dècada dels 70 i 90. En general, l'edificació més recent no ha vingut acompanyada per cap criteri d'integració paisatgística.

Àrees i recintes industrials, que concentren l'activitat industrial del municipi. Actualment se situen gairebé al voltant de tot el nucli (Pujol i Permici al S, Paprinsa, Campofrio i Ondupackart i noves àrees industrials a l'E, Nufri al N i Castelló, Codís i Colomer Quadra – aquests en TM de Golmés- a l'O), i es caracteritzen per estar localitzats a prop de vies de comunicació, per tant amb una alta densitat de tràfic i infraestructures, la qual cosa suposa una evident transformació del territori. Darrerament ha aparegut una nova implantació industrial a l'accés a l'autovia A-II.

En aquest paisatge d'elements característics i estructuradors, l'antropització ve caracteritzada per:

Ruralitat, l'activitat agrícola també influeix el paisatge urbà i encara més, el periurbà: la vegetació dominant són conreus, la major part d'elements antròpics (camins, cabanes, marges, desguassos,...) presents pel terme es vinculen a l'activitat agrícola, la presència d'aigua, ... Per això, per garantir la qualitat del paisatge cal mantenir els elements vertebradors del caràcter rural del terme.

Elements naturalitzats, com la vegetació arbrada que separa les parcel·les i les finques i les basses de rec. La vegetació del canal d'Urgell i de les basses d'aigua ha estat un element introduït i naturalitzat per l'home en un ambient de secà, que ha cobrat un alt valor ecològic i paisatgístic.

Elements accessoris, indústries, magatzems, estacions de servei i grans vies de comunicació, etc. introduïdes per l'home que disminueixen la qualitat visual del paisatge en introduir elements aliens a l'estructura del territori que eliminen la coberta vegetal, impermeabilitzen el territori visualment, i n'augmenten la fragilitat visual. Per tant, per a mantenir la qualitat d'aquest paisatge, cal assignar els usos residencials, industrials i viaris tenint en compte tècniques d'integració i minimització de l'impacte visual.

Per a la determinació de la qualitat visual del paisatge s'utilitzen alguns dels elements bàsics que el componen, és a dir, vegetació, aigua, elements antròpics, horitzó i intervisibilitat. Com s'ha dit, el paisatge local es caracteritza per ser un paisatge fortament antropitzat i també per les diferències entre les diferents zones del TM. Així, mentre la falca O i SO i als extrems S i NE del TM, presenten un aspecte d'espai agrari en bon estat de conservació, a la part més important del terme que envolta el nucli urbà, cal parlar d'un paisatge urbà i

periurbà totalment transformat respecte el de fa uns 25-30 anys. Altrament, l'existència de conques visuals molt planes dona amplitud de panoràmiques, apropa l'horitzó i contribueix a millorar l'estat de salut dels ciutadans.

En tot cas, la capacitat d'absorció d'impactes en aquesta zona és mitjana o alta atesa la baixa fragilitat paisatgística d'un medi en el qual la presència d'elements de distorsió ja és alta. També cal dir que els elements constructius utilitzats permetrien minimitzar i integrar en bona mesura les instal·lacions o noves edificacions.

5.4. Elements remarcables del patrimoni històric i edificat en sòl no urbanitzable

La primera vegada que Mollerussa surt documentat és a l'any 1079 en motiu de l'atorgament d'una porció de territori per part del comte de Barcelona, Ramon Berenguer II a Berenguer Gombau, iniciador de la nissaga dels Anglesola. Aquests iniciarien la colonització i el conreu de les terres conquerides en el terme castral dels Anglesola. La desprotecció del lloc, situat al mig de la plana i la falta de corrents fluvials, fa que no s'hagin localitzat restes més antigues, tot i que cas d'haver-n'hi és probable que fa molts anys que hagin estat destruïts per acció de les replanacions i rompudes que han acompanyat la transformació de secà a regadiu. A les proximitats del TM, si que s'han localitzat alguns jaciments, com a Sidamon (Tossal de les Tenalles, la Carrerada), Golmés (Tossal de les Forques), Torregrossa (Margalef) o el Poal (Tossal del Molinet). Les intenses transformacions sofertes per aquest territori fan gairebé impossible de preveure noves troballes. En aquest sentit, la Carta Arqueològica³ del municipi no contempla l'existència d'elements en sòl no urbanitzable, en el qual d'altra banda, no consten elements o fitxes incloses a l'inventari del patrimoni del Departament de Cultura.

Fora del nucli urbà, cal esmentar com a elements singulars o característics del patrimoni:

- **Elements estructurals de suport a la Tercera Sèquia dels Canals d'Urgell.**
La construcció del Canal necessàriament anava acompanyada d'una sèrie d'elements destinats a la regulació i distribució de l'aigua que, en estat variable, han perdurat fins als nostres dies. En un principi a partir de la segona meitat del s. XIX, un dels materials utilitzats fou la pedra (ponts, salts, comportes, recobriments dels trams previs als salts i comportes, pous de finca, etc. i fins i tot, alguns mòduls) i les totxanes d'argila fonamentalment, per als mòduls de regulació. En el supòsit del ple desenvolupament del POUM, hi ha un element que pot desaparèixer, un d'ells, el mòdul del camí de Palau, d'un valor paisatgístic i arquitectònic mig.

³ Font: Delegació Territorial de Lleida (Departament de Cultura).

Com a altres elements d'interès més genèrics també es poden destacar:

- **Cabanes de tàpia.** Es tracta de construccions de terra, argila i grava que simbolitzen el sistema de construcció rural històric característic d'aquest territori. Aquestes cabanes tenien feien funció de cobert, lloc de descans i l'utilitzaven els pagesos quan les feines del camp requerien romandre-hi més hores i les finques eren lluny del nucli urbà. També s'utilitzaven com a lloc de descans pels animals de tir. En planta acostumen a tenir uns entre 20 i 25 m² de superfície, i una única porta amb una o cap finestra. Dins del terme en queden poques (al voltant d'una dotzena) algunes de les quals, externament no es reconeixen perquè han estat arrebossades a fi de consolidar els paraments. Fins fa pocs anys en restaven més que s'han anat enderrocant perquè han perdut la funció original, i per manca de sensibilitat dels propietaris, en replanar-se les finques. Moltes altres han estat arrebossades i actualment, la seva naturalesa és indistingible.
- **Fites de terme.** Aquests elements de pedra, habitualment en forma rectangular de 0,50 a 1,20 m d'alçada, i 0,25-0,40 x 0,15-0,20 m d'amplada, aproximadament, recolzades per dues contrafites soterrades a banda i banda, s'han utilitzat des de molt antic per situar els límits municipals. Al llarg dels segles, el procés de delimitació ha passat per diferents moments de determinació o revisió, el darrer dels quals dataria de la segona dècada del segle passat. A les zones agrícoles transformades on l'ús de la terra més s'ha intensificat, l'aprofitament màxim de l'espai ha suposat sovint la liquidació d'aquests elements funcionals i històrics, normalment ubicades en els extrems de les finques fins al punt que, actualment, sols restaria una part del patrimoni original. En el treball de camp, se n'han localitzat concretament catorze (14), de diferent tipologia, època i en estat de conservació i notorietat diversa. En el supòsit del ple desenvolupament del POUM, hi ha quatre fites que podrien rehabilitar-se amb la implementació dels nous sectors de sòl urbanitzable, dues de les quals, la 12 i la 13, presenten un alt interès patrimonial, i una tercera, la 11, un valor mig.

6. DEMOGRAFIA I PERSPECTIVES DEL CREIXEMENT RESIDENCIAL LOCAL

6.1. El creixement demogràfic

La dinàmica demogràfica, econòmica i urbana de Mollerussa es troba estretament relacionada amb dos elements territorials: la comarca del Pla d'Urgell, de la qual n'és la capital, i la proximitat de les ciutats de Lleida, Tàrrrega i Balaguer que actuen com a pols propers de dinamisme territorial de diferents intensitats. Ultra aquests elements, cal considerar que la dinàmica demogràfica i urbana de Mollerussa es produeix a partir de les transformacions econòmiques que estan associades, inicialment, al Canal d'Urgell. Mollerussa s'ha convertit en un dels motors de l'àrea regada pel canal i la seva dinàmica afecta no només el seu nucli urbà, tant pel que fa a la població com a la ciutat en sí mateixa, sinó també a la resta de la comarca, amb qui estableix un conjunt de relacions econòmiques, demogràfiques i de fluxos territorials.

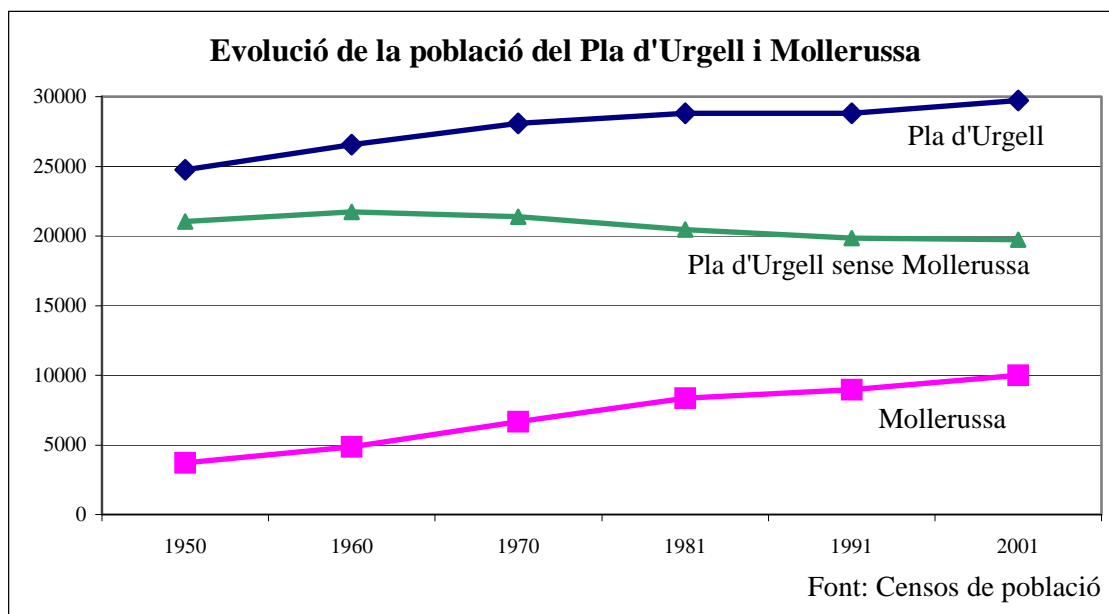
El predomini demogràfic de Mollerussa es troba en relació a la seva activitat econòmica. La capital concentra la major part de l'activitat industrial i terciària de la comarca i això, unit al fet de disposar d'un petit terme municipal, fa que els municipis més propers acullin part de les funcions residencials, industrials i de serveis que marxen de Mollerussa a la recerca d'espais adients a les seves necessitats. Al Pla d'Urgell s'ha consolidat un model econòmic fonamentat en tres pilars bàsics: l'agroindustrial, l'industrial i el de serveis. L'any 2002, l'aportació de l'agricultura al PIB comarcal era del 19'8%, front a l'1'7% de la mitjana catalana; la indústria suposava el 26'5%, la construcció el 8'6% i els serveis el 44'8%, per sota de la mitjana catalana. En els últims anys la indústria, fins ara concentrada bàsicament a Mollerussa, s'ha anat deslocalitzant cap a dos polígons propers, un al municipi de Vilassana i l'altre a Golmés. Destaca el polígon situat a Fondarella, l'elaboració de pinsos a

Ivars d'Urgell, l'activitat tèxtil i de confecció desenvolupada a Bellvís i Linyola. Pel que fa als serveis, destaquen l'hostaleria, el subsector de sanitat, AAPP, educació pública i privada i sobretot el transport i les comunicacions. Mollerussa, concentra l'oferta comercial i de serveis més important, generant una atracció d'abast supracomarcal. Un dels efectes del creixement de Mollerussa en un terme relativament petit és que a més de part de la indústria s'ha desplaçat, principalment cap a Golmés, una part de les funcions terciàries. Així s'ha creat, al terme de Golmés, però més proper al nucli urbà de Mollerussa, una àrea de comerç amb diferents establiments de mitjana superfície, alguns dels quals realitzen funcions de serveis de tipus mecànic. El procés també afecta, amb menor mesura, el terme de Fondarella. Aquesta deslocalització ha tingut en la NII la via de comunicació l'eix de comunicació principal que ha servit per a les noves ubicacions.

El procés de creixement econòmic i demogràfic ha anat acompanyat d'un increment significatiu de l'espai urbanitzat, principalment a Mollerussa, però també a la major part dels municipis de la comarca. Mollerussa dedica poc menys de la meitat del seu terme al conreu, essent el seu nucli urbà el més important del Pla d'Urgell. Aquest nucli ja traspasa els límits municipals al llarg de l'antiga carretera N-II, per Fondarella i Golmés, i s'està estenent cap a Miralcamp i Palau d'Anglesola. Però els efectes de Mollerussa també es deixen sentir a Sidamon i Vilasana principalment.

Després d'haver-se beneficiat durant les tres darreres centúries de l'expansió motivada per la colonització agrària, la transformació en regadiu i l'agroindustrialització, el creixement demogràfic comarcal ha arribat a l'estancament en els darrers vint anys. L'evolució de la població mostra com dels 2.500 habitants de les primeries del XVIII s'ha passat als 11.000 a mitjan del XIX, a les portes de l'inici del reg. Els efectes de la transformació en regadiu es deixen notar quan a l'any 1920 s'arriba als 23.558 habitants. A partir d'aquí, s'inicia un procés d'alentiment en l'increment demogràfic comarcal que suposa uns 24.741 habitants l'any 1950, i que en la mateixa tendència fa que l'any 1981 siguin 28.445, i que a l'any 2003 s'arribi als 30.934 habitants.

De tota manera, no tots els municipis de la comarca tenen la mateixa tendència. En el gràfic que mostra l'evolució de la població del Pla d'Urgell es pot observar com si es descompta Mollerussa la comarca hauria perdut població des de l'any 1960. De fet, i com mostra el gràfic de l'índex de variació poblacional, des de l'any 1950 hi ha la meitat dels municipis del Pla que perden població mentre que en l'altra meitat creix. En aquest comportament diferencial cal fer esment del creixement important de Mollerussa, que va consolidant una posició dominant dins de la comarca. A part de la capital, els municipis que més creixen són Fondarella i Sidamon seguits per Miralcamp, el Palau d'Anglesola, Bell-lloc i Linyola. Golmés és el municipi proper a Mollerussa que creix menys en aquest període. En aquest cas, l'expansió de Mollerussa ha aportat a aquesta localitat tot un conjunt d'espais dedicats a instal·lacions de serveis i industrials més que d'espais residencials.



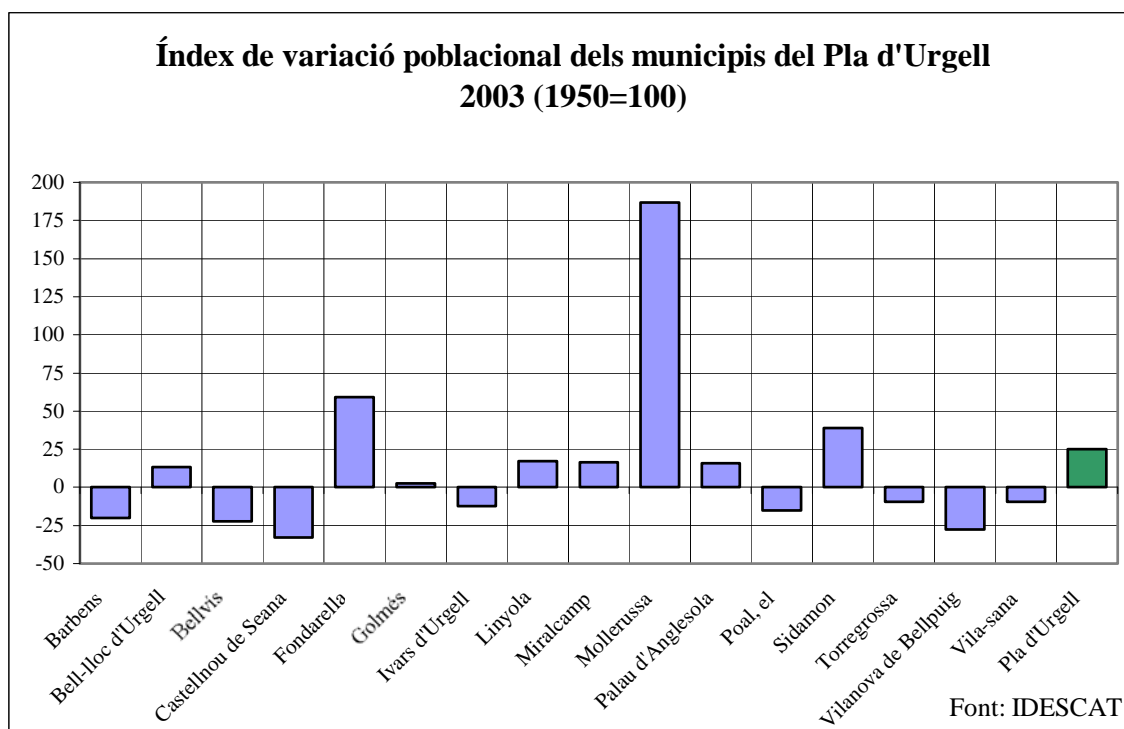
Per davall d'aquest cert estancament es produeix una pèrdua de dinamisme demogràfic, que tindrà conseqüències radicals en el futur. La població comarcal perd a partir de 1991 la capacitat d'autosostenir-se i amb les taxes actuals de mortalitat i fertilitat la població total comarcal es reduirà en un 13,5 % en l'horitzó 2020. Per altra part, són els grups d'edat més joves els més afectats per la davallada demogràfica, amb el que això implica en el mercat laboral i en el dinamisme social. Els naixements del 2020 podrien encara reduir-se a un 30% dels actuals de no existir la correcció de la immigració, i en el mateix horitzó 2020 la disminució afecta sobretot els grups que aleshores tindran entre 15 i 35 anys, que es veuran reduïts a gairebé la meitat del contingent actual d'aquestes edats.

Tot i la immigració, la població haurà de continuar envellint-se i aquesta serà una component decisiva de les dinàmiques i demandes socials futures, per bé que l'envelliment tardí encara en fer-se efectiu en arribar les generacions plenes actuals a la maduresa.

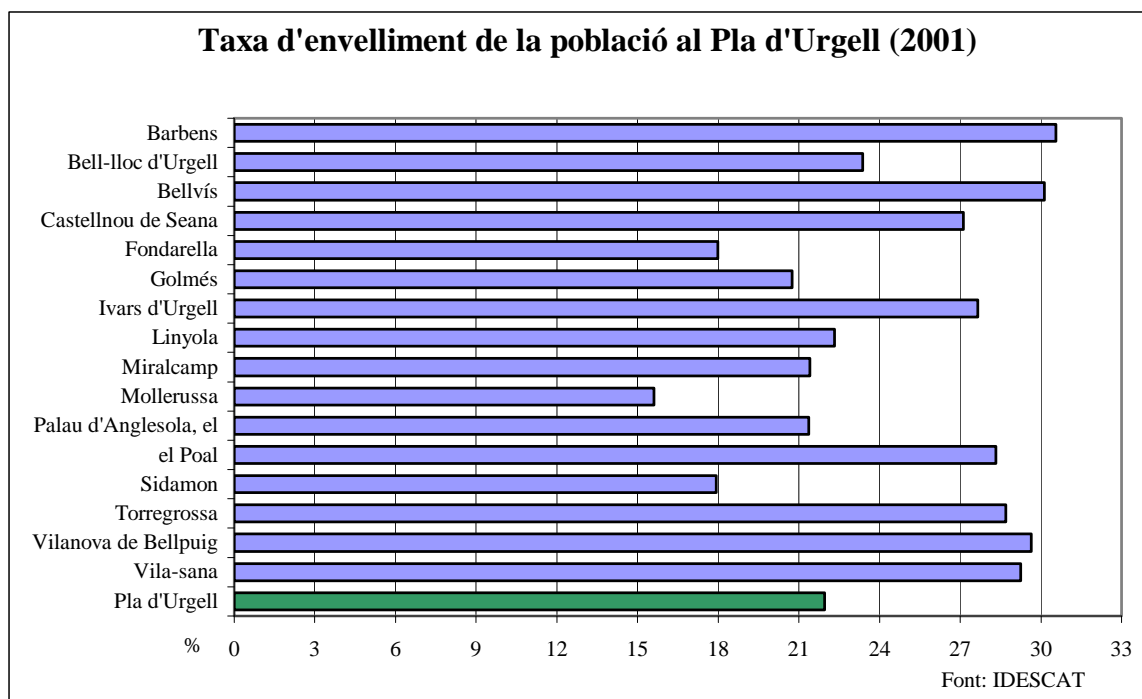
Aquestes dinàmiques presenten, en tot cas, contrastos significatius entre els 16 municipis de la comarca, que responen a expectatives econòmiques molt diferents:

Com s'ha vist més amunt, el creixement demogràfic provocat per la transformació en regadiu de les primeries de la centúria afecta, naturalment, totes les poblacions de la plana. Però a partir de 1950 es planteja la divergència entre Mollerussa, que focalitza el creixement urbà i industrial a un ritme força elevat, i la resta de la comarca, que afluixa i perd, fins i tot, població a partir de 1960. La diferència entre Mollerussa i la resta de nuclis es manté a partir de 1981, per bé que el creixement demogràfic de Mollerussa sigui més reduït. Des de 1960 els petits municipis pròxims i, en algun cas, pràcticament contigus a Mollerussa aguanten millor la recessió que la resta de municipis rurals i creixen clarament a partir de 1986. Es tracta de Fondarella, el Palau d'Anglesola, Miralcamp i Golmés, en menor importància, on

es produeix la implantació de nous atrets per les condicions de l'habitatge. Aquest radi d'influència de Mollerussa cal allargar-lo fins a Sidamon, que és el municipi que creix més després de Fondarella.

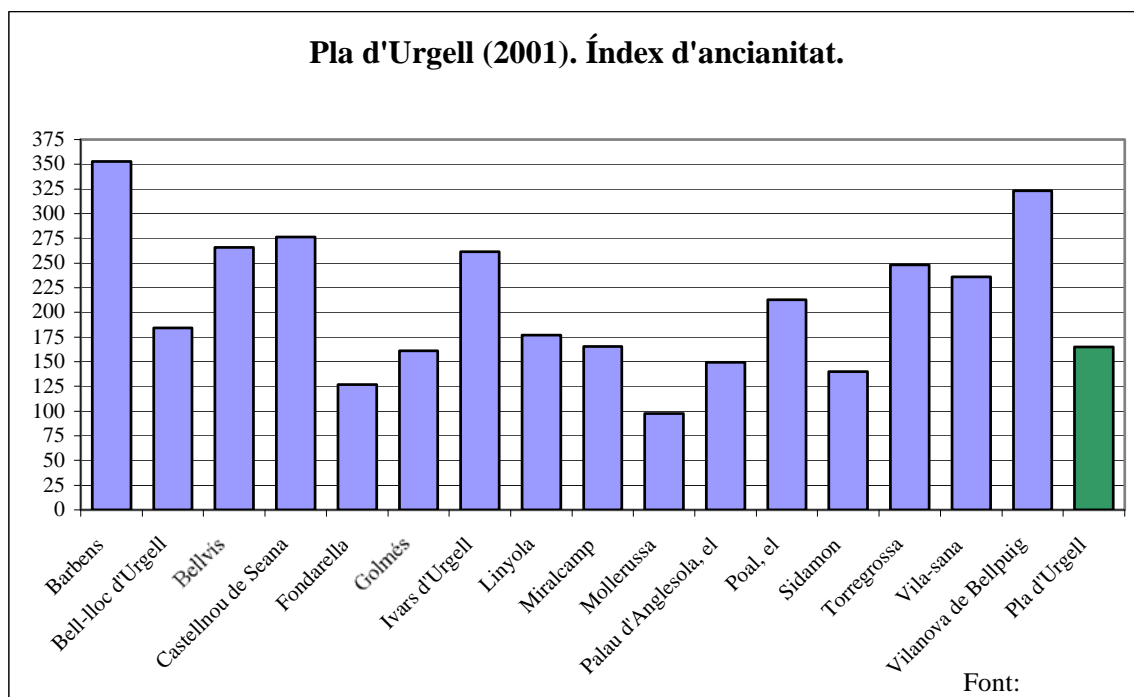


Un contrast radical entre Mollerussa, de població més jove, i la resta de ciutats de la comarca, més envellits. En els ciutats més recessius, com Bellví, el Poal, Torregrossa o Vilanova de Bellpuig, la població de més de 65 anys dobla i quasi triplica la dels menors de 15 anys.



El gràfic mostra l'índex d'envelliment de les localitats del Pla d'Urgell. Comparant-lo amb l'anterior és fàcil observar que els municipis que més creixen són els que tenen un índex d'envelliment més baix. Així, al costat de Mollerussa, es troben Fondarella, Sidamon, Golmés, Miralcamp i el Palau d'Anglesola, seguits per Linyola i Bell-lloc. De tota manera la major part dels municipis de la comarca superen de llarg la mitjana catalana de l'envelliment.

L'augment de l'envelliment suposa una menor quantia de població jove que ha d'entrar en fase de procreació. En el gràfic següent es pot observar com en alguns municipis el nombre de vells (persones majors de 65 anys) triplica els dels joves (persones menors de 15 anys). Aquestes dades ajuden a entendre el procés d'estancament de la població del Pla d'Urgell, on només Mollerussa i alguns municipis propers trenquen aquesta dinàmica. Mollerussa és l'única població on aquest índex té un valor inferior al 100. és a dir, a l'únic municipi on per cada 100 persones majors de 65 anys hi ha més de cent persones amb edats inferiors als 16 anys. A la capital la segueixen Fondarella, Sidamon i el Palau d'Anglesola. A l'extrem oposat hi destaquen Barbens i Vilanova de Bellpuig.



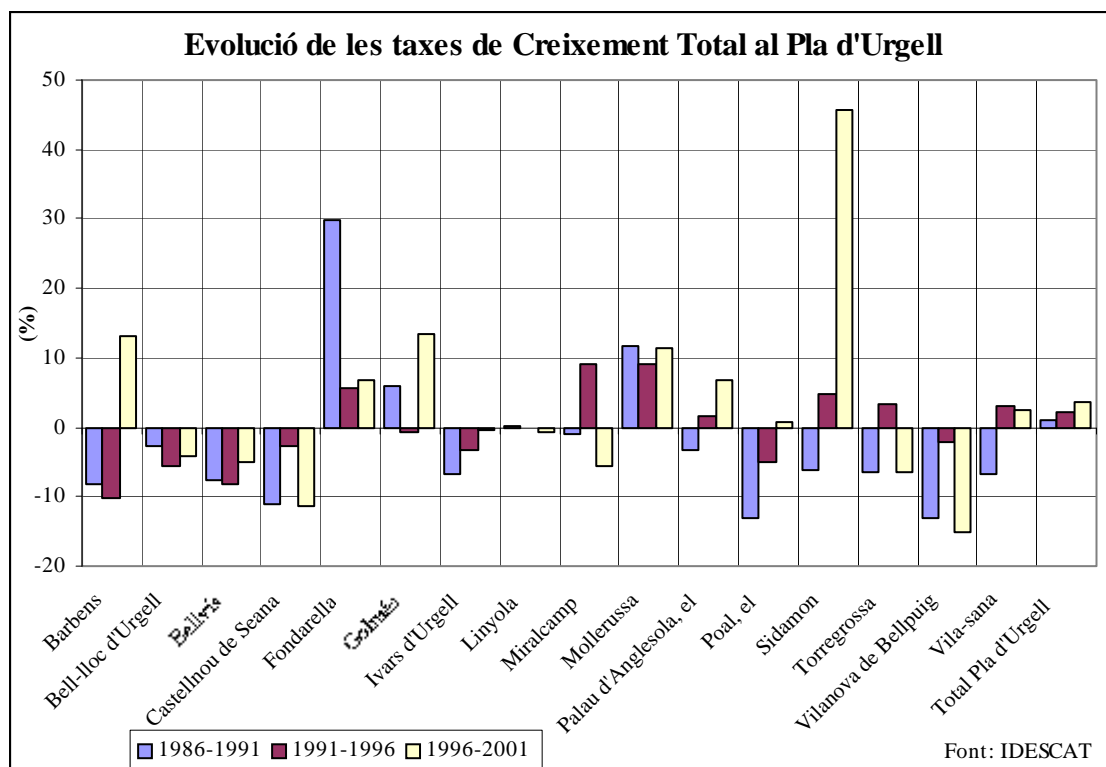
Com a causa i conseqüència del procés d'envelliment es pot observar com el Creixement Natural és negatiu en totes les localitats de la comarca a excepció de Mollerussa entre els anys 1986 i 2001. Fondarella i Gormés mantenen una diferència positiva entre els naixements i les defuncions en el quinquenni 1996-2001, però la resta de municipis que han tingut una variació positiva només ha estat en un dels quinquennis anteriors, tal com s'observa en el gràfic.

D'altra banda, en el decenni dels noranta la immigració ha permès mantenir el contingent demogràfic comarcal i es planteja com la variable clau de l'evolució demogràfica futura. El padró de 1996 sumava ja 409 persones d'origen estranger, majoritàriament magribins, als quals caldria afegir els no regularitzats, mentre el creixement del padró de 1991 respon de manera exclusiva a la immigració, que s'ha diversificat en el seu origen. De tota manera, l'efecte de les noves onades migratòries es pot deixar sentir en un futur proper. En aquest sentit, l'evolució de les migracions recents és important. Mentre que l'any 1991 els residents del Pla que eren de fora d'Espanya representaven un insignificant 0'35%, l'any 2001 ja representaven el 4'32%. En el cas de Mollerussa es passa, pels mateixos anys, d'un 0'51% a un 6'60%. Tot sembla indicar que en l'actualitat aquestes dades han augmentat considerablement, ja que des de l'any 2000 les persones que comptabilitzen per canvi de residència han aportat un saldo migratori positiu i creixent que arriba a 517 persones l'any 2003, segons dades municipals. La manca de disposició de dades actualitzades per alguns municipis de la comarca no permet analitzar-ne l'evolució en conjunt.

Les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya mostren com els saldos migratoris generals són positius en 11 dels 16 municipis de la comarca en el quinquenni 1996-2001. Cal destacar la importància del saldo migratori positiu en algun dels municipis més propers a

Mollerussa. El trasvassament d'habitants des de municipis amb poca població cap a Mollerussa i, principalment, municipis que ofereixen un conjunt d'avantatges per establir-hi la residència es pot observar en el gràfic. La diversitat de causes que acompanyen els moviments migratoris es poden anar aplicant als diferents casos que es poden analitzar al Pla d'Urgell. Així, destaquen els municipis de Sidamon i Barbens, amb un important saldo migratori positiu, seguits per localitats molt properes a Mollerussa. En aquesta tendència, només Miralcamp, com a municipi veí de Mollerussa, té un saldo migratori negatiu en el darrer quinquenni.

L'estancament de la població del Pla d'Urgell i el comportament diferenciat d'algunes de les localitats que el formen fa que cinc dels municipis tinguin un Creixement Total negatiu, cap d'ells limítrof amb Mollerussa. En l'evolució que mostra el gràfic següent es pot observar com els dos únics municipis que han tingut un creixement total positiu entre els anys 1986 i 2001 són Mollerussa i Fondarella. Aquesta darrera localitat va tenir un creixement important entre 1986 i 1991 a causa dels saldos migratoris que va experimentar i que la van portar a formar un continuum urbà amb Mollerussa.



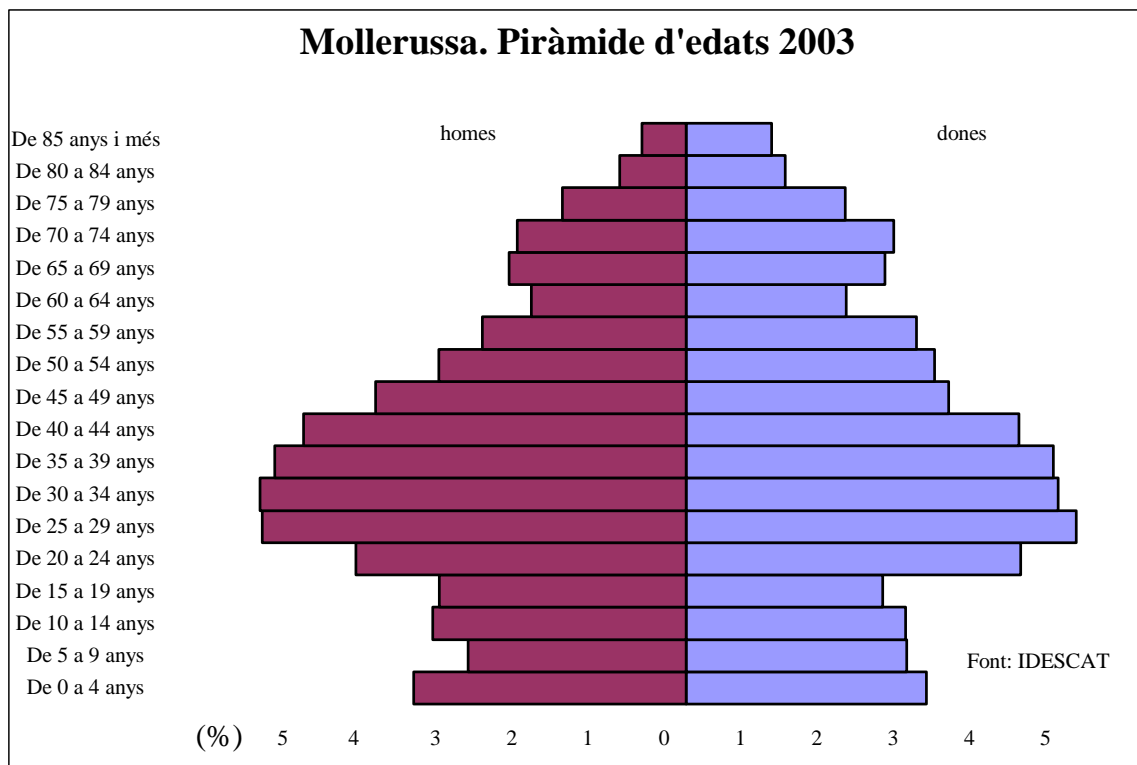
El Creixement Total del darrer quinquenni (1996-2001) mostra com amb l'excepció de Miralcamp, que presenta un creixement negatiu, i de Barbens, que és l'únic que l'experimenta positiu estan allunyat de Mollerussa, la resta de les localitats que creixen són molt properes a la capital.

En conjunt, doncs, l'evolució de la població del Pla d'Urgell ha anat configurant Mollerussa com un centre d'atracció que afecta a algunes de les localitats més properes que creen el

que es pot anomenar una primera corona de la capital. A banda d'aquest nucli, que es pot allargar fins a Sidamon, cal destacar l'existència de dos focus secundaris, com són Bell-lloc i Linyola que mantenen una capacitat d'atracció i una dinàmica que encara que és negativa o estancada en els darrers quinze anys, han mantingut un creixement considerable al llarg de la segona meitat del segle XX. Les darreres tendències, però, semblen indicar que fins i tot a aquests municipis els ha arribat l'estancament i fins i tot, com en el cas de Bell-lloc, una petita disminució de població en els darrers anys.

En el conjunt del Pla d'Urgell, Mollerussa ha anat consolidant un paper diferent al de la resta de municipis. No només ha crescut més que la resta de les localitats que conformen la comarca, sinó que a més a més ha anat concentrant població de la resta de la comarca, i ha exercit de pol d'atracció de pobladors de fora de la comarca. En aquest procés, també ha aportat habitants als municipis del seu voltant, conformant una corona de poblament central al Pla que acull la meitat de la població comarcal. De tota manera, cal observar com Mollerussa ha mantingut un creixement total situat al voltant del 10% en els darrers quinquennis, i que és el quart municipi en taxa de creixement entre els anys 1996 i 2001, per darrere de Sidamon, Golmés i Barbens.

Mollerussa segueix essent la localitat amb un major percentatge de població jove de la comarca. Aquest fet s'acompanya d'una taxa de natalitat de l'11,9 per mil per l'any 2001, superior en un 2,3 per mil a la de la comarca. Tenint en compte la importància del creixement i les característiques de la seva piràmide d'edats, tot sembla indicar que les tendències de creixement s'han de mantenir en els propers decennis.



Ara bé, si les dades sobre població són indicatives d'una tendència de creixement, un fet important és el repartiment de la població en la localitat. Mollerussa ha anat expandint el seu nucli urbà per donar cabuda a l'increment demogràfic. Aquest fenomen s'acompanya de dos processos diferents i complementaris: la modernització tecnològica dels processos de construcció i el canvi de gustos del públic a l'hora d'escollir el lloc i el tipus d'edifici per a residència. Aquests canvis han comportat l'aparició d'àrees diferenciades a l'interior del nucli urbà ja que la distribució de la població no és uniforme. Encara que avui no es pot parlar amb propietat de diferenciació social i demogràfica per barris, sí que es pot observar com la població ocupa l'espai urbà a partir de criteris que acompanyen els processos d'expansió del nucli urbà.

6.2. Demanda d'habitatge i creixement residencial

Malgrat els factors que incideixen en la demanda d'habitatge són força diversos, es poden concretar diverses causes principals:

- factors demogràfics, com el creixement natural i la immigració, els canvis de comportament en relació a la tipologia de les llars, etc.
- factors sociològics que incideixen en les preferències de la tipologia de l'habitatge, posada en valor de determinats elements que incideixen en la qualitat de vida, etc.
- factors econòmics que incideixen en els preus del sòl i de l'habitatge, la dinàmica econòmica, la facilitat d'accedir a recursos de finançament, etc.

A més a més cal comptar amb altres factors que poden alterar una dinàmica en un moment concret. La facilitat de treure rendiments elevats en una inversió immobiliària, l'especulació, poden actuar com a reclam i com a refugi dels estalvis o de rendes disponibles provocant un augment dels preus i un increment en l'activitat constructora. També hi pot influir una política encaminada a potenciar o dificultar el lloguer d'habitatges. De tota manera, si les previsions en quantificar l'increment de la població són complexes i difícilment encerten, els factors esmentats, a més d'altres que s'hi podrien afegir, fan més difícil la previsió de la demanda d'habitatge. Per aquesta raó s'analitzarà l'evolució de la creació d'habitatges comparant-la amb l'evolució de la població i d'alguns dels seus comportaments.

Hi ha, però, elements que dificulten l'anàlisi i que només permeten fer una aproximació a les necessitats que es poden suposar. Un exemple seria la quantificació real i actual dels habitatges buits, o l'evolució dels preus de l'habitatge en relació a l'evolució dels rendiments per treball. D'altra banda, un municipi com Mollerussa s'insereix en un sistema urbà que ha mostrat el seu dinamisme principalment a conseqüència de l'increment de la facilitat de mobilitat. En aquest sentit, qualsevol projecció de la demanda passaria per conèixer la

direcció d'aquest dinamisme intermunicipal i els interessos dels promotors de la resta de municipis del sistema per promocionar habitatge a preus diferents dels de Mollerussa.

Malgrat tot es poden apuntar alguns dels seus trets característics pel que fa a Mollerussa i la comarca. La construcció d'habitatges a nivell de comarca segueix, d'entrada, l'evolució general de la conjuntura econòmica, però amb un retard important. El número d'habitatges acabats toca fons en el període 1984-1989 i es recupera immediatament fins a l'actualitat, amb una fase d'estabilitat entre 1992-1995. A partir del 1997 se superen els 150 habitatges acabats enregistrats a la comarca.

Mollerussa concentra més de la meitat dels habitatges nous acabats; una mitjana oficial de 89 en els darrers cinc anys, per 66 a la resta de poblacions de la comarca (les xifres es troben clarament infravalorades, especialment als ciutats). Entre aquest darrers, els nuclis situats a l'entorn de Mollerussa són els més dinàmics. En relació als 1980, els anys 1990 representen una pèrdua de pes notòria de l'habitatge de protecció oficial, que deixa pas a l'habitatge de promoció lliure.

La segona residència té una importància molt reduïda i això té molt a veure amb la poca atracció turística de la comarca. Tot i amb això, la segona residència pot jugar un paper prou més important en un futur amb la disminució de la distància a Barcelona o amb la compra d'habitatge amb finalitats especulatives.

D'altra banda, el parc d'habitatges buits resulta per la seva banda reduït si es compara amb el que es troba habitualment a les ciutats; però les proporcions superiors al 10% d'alguns nuclis petits comencen a assenyalar una problemàtica en augment de cases velles que es deterioren i acabaran enrunades.

Tret de Mollerussa, que exemplifica el fet urbà amb el seus blocs d'habitatges, a la resta de nuclis la població viu en habitatges unifamiliars i, com a molt, una casa es divideix entre l'habitatge dels pares i el de la parella jove que es casa. En relació amb aquesta circumstància i els usos agraris que inclouen, els habitatges dels ciutats resulten, lògicament, més grans i tenen més habitacions.

També assenyala la presència del fet urbà el major pes dels habitatges de lloguer a Mollerussa i la seva incidència marginal als ciutats.

La proximitat dels nuclis i l'elevada mobilitat existent fan que el desenvolupament residencial, de l'activitat o de les infraestructures dels diferents nuclis estiguin molt interrelacionats; però, com es pot comprovar, els atractius o avantatges de localització no són els mateixos i els nuclis allunyats de Mollerussa i de la N-II pateixen clarament aquesta situació.

Tant en els ciutats com en el mateix Mollerussa, una de les dificultats principals amb les quals topa el creixement urbà és la poca disponibilitat dels propietaris de solars cèntrics a vendre. En el cas de Mollerussa, la major edificabilitat, els preus de l'habitatge i la major capacitat de gestió urbanística, ofereixen majors possibilitats per a desencallar la situació, mentre en els ciutats la dificultat resulta sovint insuperable.

La retenció de solars unida a les preferències per l'habitatge aïllat fan que es trenqui el model de creixement compacte dels ciutats i que es plantegin molts dubtes i enfrontaments a l'hora de definir els límits del sòl urbà i d'establir les formes de creixement; els encontorns dels ciutats ofereixen una imatge força caòtica.

L'aparició de la promoció professional en els nuclis petits ajuda a superar els anteriors entrebancs i facilita molt l'accés a l'habitatge, en particular de les parelles joves, que altrament es veurien obligades a emigrar cap a la ciutat. L'inconvenient és que aquestes promocions segueixen models mimètics (la majoria de les cases adossades en filera) que no encaixen ni amb la tradició constructiva, ni amb l'urbanisme local, circumstància que es repeteix a Mollerussa.

Fora de Mollerussa i per motius tant tècnics com sociopolítics, la capacitat de desenvolupament del planejament de segona escala per part dels ajuntaments ha estat, tradicionalment, molt reduïda o inexistent, i aquesta circumstància, unida a les dinàmiques de la construcció privada, dificulta el creixement equilibrat dels nuclis i accentua els conflictes en els límits del sòl urbà, l'urbanitzable i el no urbanitzable.

Els nuclis urbans partien fa 20 anys d'un grau d'urbanització molt deficient i els ajuntaments democràtics han cobert els dèficits bàsics. Ara es plantegen obres de millora qualitativa de la urbanització que requereixen una capacitat i sensibilitat especials, que són les més difícils d'aconseguir.

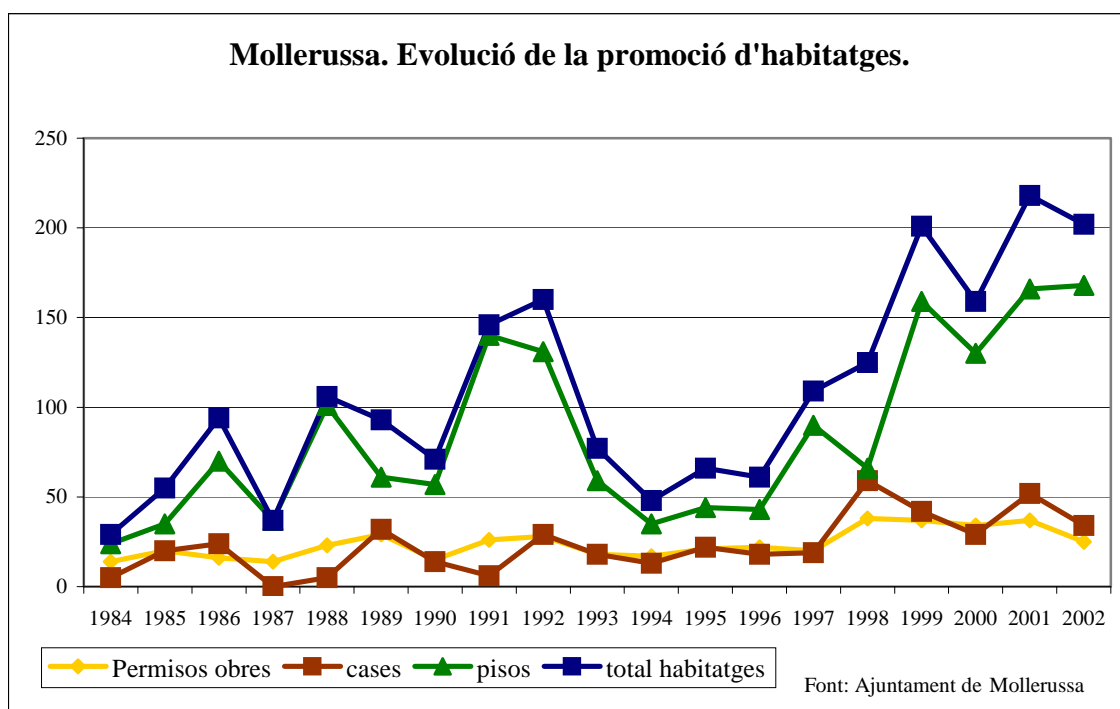
En relació amb la millora qualitativa de l'espai públic, és el moment també de soterrar o millorar les xarxes urbanes convencionals d'electricitat i telèfon i de preparar les més modernes de gas i fibra òptica, que podrien escometre's de manera conjunta i servir per a una millora general de la urbanització dels carrers i places, amb un estalvi notable de temps i costos.

Avui tot just incipient, la intervenció pública en el sòl rústic o agrari haurà de fer-se notar en un futur. Avui aquest és un espai estrictament concebut pels usos agraris i controlat en molts casos per les entitats del sector; però el desenvolupament d'usos lúdics, conservacionistes i altres ha de canviar les seves referències.

D'altra banda, les dades del cens d'habitatges de l'any 1991 indiquen que la comarca presentava un parc de 10.678 habitatges, 3.291 per Mollerussa. Segons el cens de l'any 2001, els habitatges per a la comarca eren 12.739, dels quals 4.575 eren a Mollerussa.

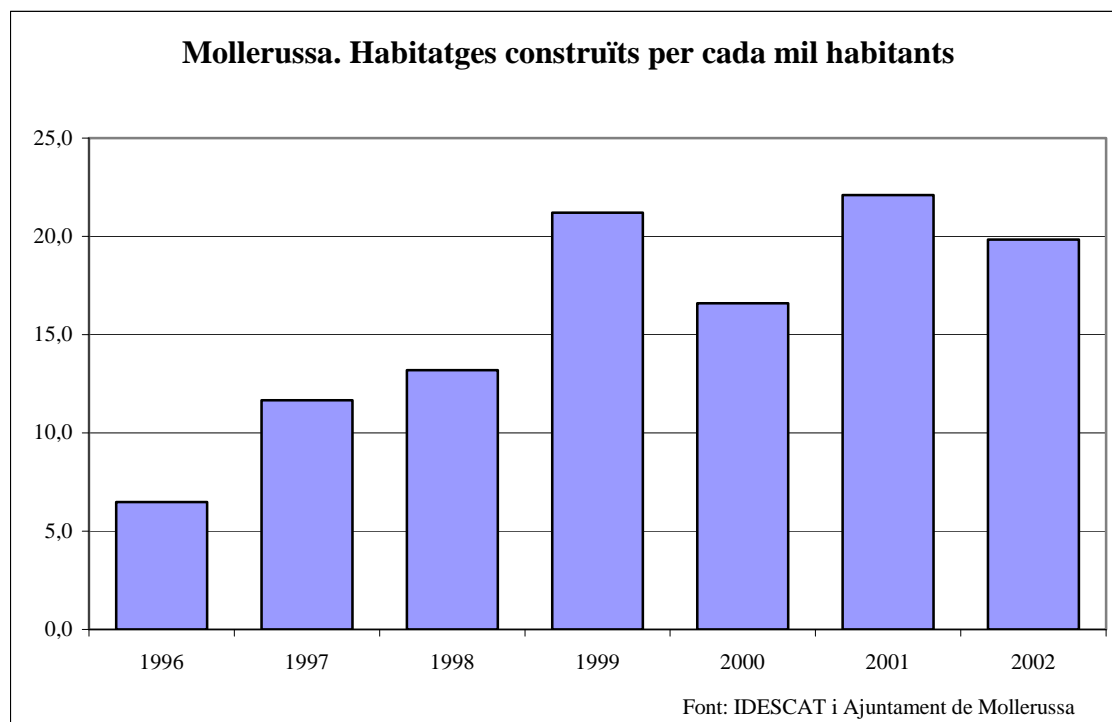
L'any 1991 Mollerussa tenia un total de 504 habitatges buits, fet que suposava un 38% dels de la comarca, mentre que els habitatges secundaris eren quasi inexistent a la ciutat i, en canvi, suposaven un 4,1% del total per la comarca. L'any 2001 els habitatges vacants de Mollerussa eren 961, que suposaven el 50,9% del total de la comarca.

L'evolució en la construcció d'habitatges mostra un gràfic en forma de serra que indica la poca regularitat en aquest sector. Els anys vuitanta varen iniciar-se amb una crisi que afectà el sector tant en el nombre d'habitatges construïts com en el canvi de les tipologies. Es venia d'un període en el qual es construïa, amb alguna excepció, més de 100 habitatges l'any i l'any 1981 es va iniciar una davallada que no va començar a repuntar fins l'any 1984. A partir d'aquest any, tal i com recull el gràfic, s'inicia un nou període de gran activitat constructiva amb l'excepció dels anys 1993 a 1996. De fet, entre 1984 i 2002 es van construir un total de 2057 habitatges nous a Mollerussa segons els permisos d'obres municipals.



D'altra banda, des de 1981 fins l'any 2002 Mollerussa va passar de 8.350 a 10.184 habitants. És a dir, el nombre d'habitatges nous, 2.057, va superar el de l'increment d'habitants, 1.834. A aquest fet cal afegir que si es divideix la població amb el nombre d'habitatges del cens de 1991, resulta que a Mollerussa hi havia un habitatge per cada 2,7 persones.

Des de l'any 1996, moment de la darrera davallada important en l'activitat constructiva, fins al 2002 s'ha anat construint una mitjana de 15,9 habitatges per cada mil habitants. Amb aquesta activitat, però, no s'ha superat els anys punta com van ser 1965, amb 26 habitatges construïts per cada 1.000 habitants i s'arriba a igualar la relació de l'any 1970.



En relació a l'habitatge cal considerar que s'està produint un canvi en el comportament. Sigui a causa d'un procés d'envelliment, que a Mollerussa encara no es pot considerar massa elevat, sigui a causa de la cada vegada més tardana emancipació dels fills, sigui a causa de les separacions i divorcis, o a altres causes, s'està incrementant el nombre d'habitatges unipersonals. Entre 1991 i 1996 aquesta tipologia d'habitatge va augmentar d'un 4,5%, arribant a tenir un valor del 14,8% sobre el total. Aquesta dinàmica, unida al d'un corrent d'immigració tant important com el que s'ha exposat en pàgines anteriors, pot fer augmentar la demanda d'habitatge, si bé, en consonància amb el procés que es viu a Catalunya i a bona part de l'estat espanyol, sembla que la demanda en aquests moments està més en funció de la inversió que de la necessitat d'habitatge. Cal no oblidar que l'any 1991 a Mollerussa hi havia un 15,3% dels habitatges vacants i que la producció d'habitatge ha estat superior al de l'increment de la població en aquests darrers anys. Aquest fet ha evolucionat fins que l'any 2001 els habitatges vacants fossin 961, és a dir el 21% del total, segons el darrer cens, quan a Mollerussa hi havia 4.575 habitatges per a un total de 10.004 habitants. (Veure gràfic: Mollerussa. Evolució de la promoció d'habitatges. pag. 26)

Cal tenir en compte que l'any 2001 el percentatge d'edificis que acollien un sol habitatge principal per edifici ha augmentat fins al 30,9% del total dels de Mollerussa, un 2,7% més que l'any 1991. Mentre ha augmentat en una proporció menor el nombre d'edificis que acollien dos habitatges principals, però ha disminuït en un 4% el percentatge dels edificis amb 3 i més habitatges principals per edifici.

En aquest sentit, i malgrat la renovació que ha afectat una part del parc d'habitatges del centre urbà, cal comptar que mentre es va creixent cap a la perifèria es pot produir un

envelliment i degradació de parts del centre de la localitat, amb els riscos socials i econòmics que això comportaria. Per altra banda, si les onades migratòries que van afectar Mollerussa en la dècada dels seixanta i setanta van comptar amb la promoció d'habitatge públic i d'altre de privat a cost econòmic, cal preveure que en l'actualitat la demanda d'habitatge per part de la nova població s'està cobrint amb el mercat i contràriament al que succeí en aquelles dècades, la resposta de la promoció privada posa l'accent en una promoció de baixa intensitat que ocupa gran part de les noves àrees urbanitzades. Aquest comportament té efectes sobre el conjunt del terme municipal i, de manera especial, sobre la qualitat de vida del nucli urbà.

7. PERSPECTIVES DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA, EL SECTOR TERCIARI I ELS SERVEIS MUNICIPALS.

Aquí, tant o més que en d'altres capítols, per analitzar les perspectives de Mollerussa es fa necessari tenir en compte l'activitat del conjunt del seu entorn. No solament la ubicació de les empreses industrials i de serveis associades a Mollerussa ja no troba sòl al seu propi terme i ha d'anar de reubicar-se als termes veïns (o simplement s'instal·la de nou en aquests), sinó que els mateixos pagesos que encara subsisteixen a Mollerussa exploten majoritàriament terres de termes veïns, la mateixa indústria agroalimentària de Mollerussa es troba íntimament associada a la de l'entorn, l'origen i la residència dels empresaris locals salta per damunt dels termes municipals i el mateix s'ha de dir dels treballadors, i així un altre grapat d'interrelacions. Es fa necessari prendre, doncs, un àmbit supramunicipal de referència, circumstància que ve forçada, en molts casos, pel fet que les estadístiques disponibles es queden en l'àmbit comarcal.

7.1. La dinàmica econòmica i la base agrària

Observant el progressiu encongiment de l'activitat agrària, tant a nivell d'ocupació com a nivell de valor afegit, hom es troba temptat de pensar que aquest té poca cosa a dir en el futur econòmic del territori. El 16,1 % d'ocupats en el sector agrari comarcal i la proporció encara inferior que representa en el valor afegit brut comarcal presenten certament un sector de dimensions reduïdes. Però l'activitat agrària incideix en altres branques de l'economia i resulta essencial per a les exportacions comarcals.

La raó de l'evolució econòmica a nivell de macromagnituds té encara molt a veure amb el pes que hi conserva el sector agrari, que és un dels menys dinàmics i productius de l'economia. En aquest cal destacar, amb tot, algunes particularitats:

- L'evolució del sector agrari comarcal no és massa diferent de l'evolució que s'enregistra en el conjunt de Catalunya a nivell d'ocupació; en vint-i-cinc anys, 1975-2001, es perd més de la meitat dels ocupats. El futur presenta, amb tot, una perspectiva menys recessiva per al conjunt de la mà d'obra agrària, si s'inclou dins d'aquesta els treballadors fixes i eventuais immigrants, mentre els empresaris del sector continuaran davallant.
- Enmig de grans variacions anuals degudes a les oscil·lacions de les collites i els mercats, la producció del sector agrari presenta una tendència general més aviat a la baixa, que no acaba d'afectar la productivitat o rendibilitat "per càpita" del sector precisament gràcies a la disminució constant de la població que s'hi ocupa.
- Cal matisar, en contra de la perspectiva tan negativa que ofereixen l'agricultura i la ramaderia, que el pes econòmic del sector agrari resulta, com a mínim, el doble d'allò que deixa a entendre l'aportació al PIB, si es tenen en compte els sectors que s'hi relacionen estretament i que, d'alguna manera en depenen. Així, la indústria alimentària representa la tercera part del PIB industrial de la comarca. Agricultura i indústria alimentària sumen entre un 20% i un 30% del PIB comarcal segons els anys, i a aquesta proporció caldria afegir-hi la indústria de maquinària agrícola, el comerç a l'engròs i altres serveis agraris per entendre que l'agricultura juga encara un paper decisiu en l'economia comarcal.
- En conjunt s'ha de destacar, també, que de les llars amb persones actives, gairebé la tercera part tenen algun membre ocupat en el sector agrari, circumstància que referma el pes real d'aquest sector i introdueix també el tema de la complementaritat i la pluriactivitat en les feines agràries.
- Un altre cas és el de la gent gran, que viuen de la pensió de jubilació i en bastants casos tenen encara ingressos agraris.

L'aprimament del sector agrari es fa, com arreu del país, en benefici fonamentalment del sector serveis, però amb algunes diferències destacades:

- En contra d'allò que s'esdevé en el conjunt de Catalunya, l'ocupació en el sector industrial comarcal no para de créixer en els darrers decennis i el pes relatiu de l'ocupació industrial supera el del conjunt de Catalunya, amb un 25,8% %. Això ve a ser el resultat de les transformacions tecnològiques i econòmiques del conglomerat agroindustrial, que impliquen la transferència de valor afegit i ocupació des del sector agrari cap a la indústria del mateix ram, que constitueix el principal sector industrial de la comarca. L'augment del valor afegit de la indústria en termes reals resulta també una de les millors aportacions a

l'evolució positiva del PIB comarcal en els últims anys.

- Tot i el creixement, el sector dels serveis a la comarca és encara un sector relativament feble, sense una dinàmica tan destacada com la del conjunt de Catalunya. Són circumstàncies que cal atribuir a un desenvolupament urbà relativament feble i a la concentració de serveis a la ciutat relativament pròxima de Lleida.
- A l'escala decennal el sector de la construcció ha experimentat una relativa estabilitat en el passat a la comarca, tant en termes absoluts com relatius. Però, de manera similar, però encara més accentuada que a Catalunya, l'activitat s'ha disparat a partir de mitjan dels anys 1990, i el sector de la construcció apareix avui per avui com un sector comarcal destacat.

Quadre . L'ocupació de la població resident per grans sectors d'activitat, 2001*

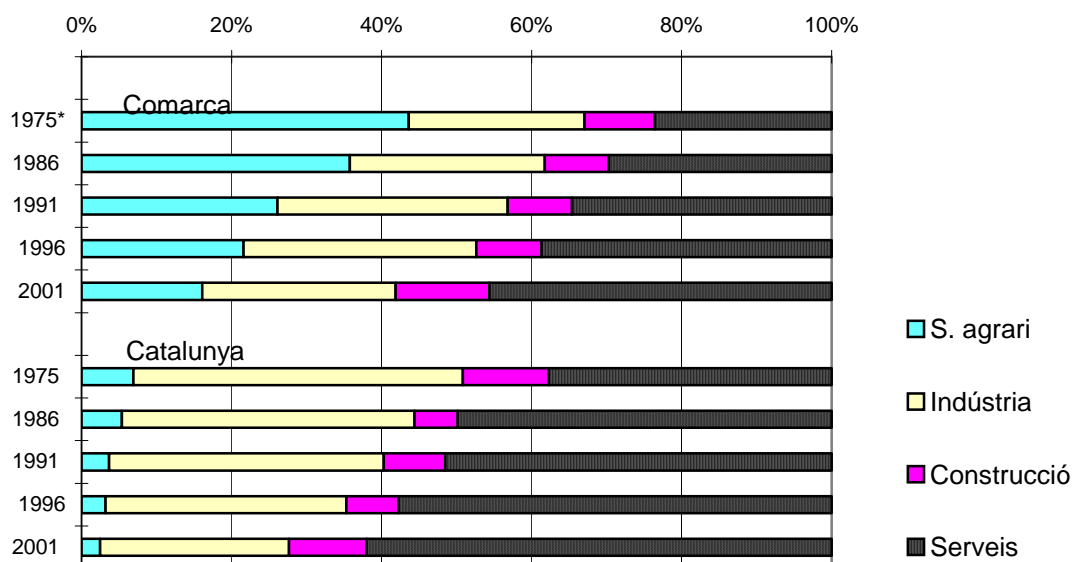
	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total	% serveis
Barbens	96	64	26	141	327	43,1
Bell-lloc d'Urgell	154	202	92	429	877	48,9
Bellvis	168	214	127	356	865	41,2
Castellnou de Seana	85	60	33	88	266	33,1
Fondarella	27	86	26	151	290	52,1
Golmés	104	130	64	284	582	48,8
Ivars d'Urgell	174	128	104	290	696	41,7
Linyola	210	240	175	380	1.005	37,8
Miralcamp	116	113	84	227	540	42,0
Mollerussa	256	1.455	571	2.387	4.669	51,1
Palau d'Anglesola	130	244	94	260	728	35,7
Poal, el	59	49	30	82	220	37,3
Sidamon	39	79	29	144	291	49,5
Torregrossa	278	133	85	380	876	43,4
Vila-sana	56	36	25	85	202	42,1
Vilanova de Bellpuig	120	88	49	195	452	43,1
Comarca	2.072	3.321	1.614	5.879	12.886	45,6

Font: padró d'habitants 2001, Institut d'Estadística de Catalunya

Naturalment, en el context comarcal, Mollerussa presentat un perfil d'activitat lleugerament diferent, d'acord amb les seves condicions més urbanes que la resta del territori. Aquest perfil queda perfectament reflectit en el perfil de la població resident, amb un pes relatiu

superior de l'ocupació en els serveis i les activitats industrials, que tenen una ubicació preferent en el seu municipi.

Cal afegir, també, que en funció de la composició sectorial i de la forta especialització productiva agrària, les conjuntures econòmiques incideixen a la comarca de manera molt més accentuada que no en el conjunt del país.



Gràfic. Evolució dels grans sectors d'activitat, 1975-2001, Pla d'Urgell i Catalunya

7.2. L'estructura de les explotacions

L'evolució dels darrers tres decennis és arreu la mateixa; si les rendes del sector agrari es mantenen o progressen lleugerament en el temps, això és possible per la disminució del nombre d'explotacions agràries i d'ocupats en el sector. A la comarca del Pla d'Urgell se n'han perdut la meitat en els darrers 25 anys i els 2.072 ocupats que queden (l'any 1986 eren 2.309 ocupats) presenten un grau d'envelliment que fa previsible que el procés continuï en el futur per raons purament biològiques.

Davant la disminució general del nombre d'explotacions i la disminució de la mà d'obra familiar disponible per al treball agrari, les empreses del ram han de recórrer a la contractació de treball exterior, que a hores d'ara només es pot trobar en mà d'obra immigrada, donat el caràcter temporal i la remuneració relativament baixa de les feines del camp. El treball en algunes granges, les empreses de viver i alguna plantació fructícola més gran comencen a donar feina permanent a alguns immigrants; però les necessitats es concentren ara per ara en el moment de la recol·lecció de la fruita en els mesos d'estiu.

La presència creixent d'assalariats d'origen magribí o de l'Àfrica equatorial explica que en els darrers anys se susciti un manteniment i un rejuveniment de l'ocupació agrària en general. En realitat, el grup dels empresaris no para de davallar i és el qui presenta un grau d'envelliment més notori, que condiciona el futur del sector.

Com a efecte i, alhora també, com a causa de l'abandó d'explotacions o de les explotacions que passen a ser a temps parcial, proliferen cada cop més les empreses de serveis que assumeixen des de labors puntuals de conreu fins a la gestió completa de finques. En el cas de la comarca el protagonisme donat pels ajuts comunitaris a la indústria secadora d'alfals ha incentivat extraordinàriament aquestes fórmules.

Els ajuts de la PAC a l'alfals o als cereals incideixen, a més a més, en la valoració de la renda agrària i l'evolució de l'estructura de la propietat. En el seu moment, per exemple, els ajuts a l'alfals feren pujar el preu de la terra i han interessat alguns pagesos en edat de jubilació o amb una altra activitat dominant a mantenir viva l'explotació. Les 180.000 pessetes/ha de lloguer que paguen les empreses alfalceres (157.500 pessetes de renda neta) marquen el llindar mínim de la renda agrària.

Les empreses de serveis als propietaris o petits agricultors introdueixen de facto la reforma de l'estructura de la terra i l'adapten a les exigències dels mercats agraris, sense necessitat de modificar la propietat. Però la fragmentació i repartiment del parcel·lari es manté intacta i els sobrecostos que això comporta per a la gestió són molt grans. No és estrany que poblacions com Linyola o Bellvís hagin intentat la concentració parcel·lària, que no acaba de tirar endavant per l'envelliment dels mateixos pagesos i perquè s'ha d'adaptar al mapa de les propietats i no al de les explotacions amb futur.

Un dels reptes més importants de l'agricultura local és, en qualsevol cas, la modernització dels regadius del Canal d'Urgell, que encara avui es realitzen a manta i sense control dels consums. Al mateix temps, s'haurà de veure com s'adapten les parcel·les a la modernització i a la pressió per l'augment de productivitat del sector.

7.3. Les orientacions productives

L'evolució de les orientacions productives ha decantat el sector agrari de la comarca del Pla d'Urgell més cap a les produccions típiques de l'Europa atlàntica, que no pas les de l'Europa mediterrània. L'especialització hortofructícola característica dels països mediterranis no arriba al Pla d'Urgell a adquirir el pes del veí Segrià i es queda en una tercera part del marge brut total. Pel que fa a la ramaderia i al cereal i farratge destinats a l'alimentació ramadera, aquests arriben a sumar prop de les altres dues terceres parts del marge brut total (quadre 6).

L'orientació productiva general de l'agricultura urgellenca porta immediatament a plantejar-se les dificultats de competir en el camp comunitari amb unes àrees de produccions molt més adaptades a les pròpies condicions agronòmiques. Tanmateix, cal precisar més la natura dels subsectors productius locals, que presenten algunes singularitats dins el quadre comunitari.

Els conreus ocupen una part destacada del marge brut del Pla d'Urgell, i el cereal (panís sobretot) i la fruita dolça sumen per ells sols més de la meitat del marge brut agrari, exclòs el forestal). En el context comunitari l'agricultura del Pla d'Urgell, igual que la de les comarques veïnes, se singularitza pel pes de la fructicultura dins el conjunt de la producció final agrària. En relació a la fruita les hortalisses tenen un pes molt baix, característica que només es repeteix a Alemanya. La cerealicultura, per altra part, no arriba a tenir el pes que té a les regions tradicionalment productores del centre de França, el sud d'Anglaterra o la meseta castellana, però supera el que tenen la major part de les regions mediterrànies i àrees menys productores del nord.

Tots els sectors ramaders sumats no arriben a una tercera part del marge brut, i dins la ramaderia el bestiar petit destaca per damunt del de peu rodó. Cal tenir en compte, però, que el bestiar porcí i l'aviram es troben lleugerament infravalorats en les dades censals que serveixen de referència, de manera que el seu pes real, es una mica superior al que deixa entendre el quadre. Tal com s'assenyalava en un estudi anterior sobre l'agricultura lleidatana en el context comunitari, el pes de la porcicultura a Lleida, i al Pla d'Urgell, supera de bon tros el que té en països amb una especialització important com ara els del Benelux, Dinamarca o Alemanya, i també es dona una especialització local destacada en l'aviram. En canvi, el bestiar de peu rodó, i en particular la producció de carn bovina i llet, tenen un pes baix en relació les regions productores del nord de la Comunitat.

A l'hora d'avaluar el que les produccions locals signifiquen en el context de la producció comunitària, l'ordre de magnituds fa difícil establir qualsevol conjectura. Inclòs en el cas de les produccions més remarcables, el porcí i la fruita dolça, la producció del conjunt de la província de Lleida arriba, tot just, a un 2% de la corresponent comunitària. Cal fixar-se en les tècniques productives i la situació estructural de cada sector per a aventurar algunes hipòtesis sobre les perspectives de les produccions agràries del Pla d'Urgell.

7.4. El futur del sector agrari comarcal

El futur del sector agrari comarcal depèn de factors en bona part externs, i en primer lloc se'n pot recordar un de determinant; l'estancament de la despesa alimentària als països desenvolupats. Si a aquesta s'hi afegeix l'augment de productivitat constant de l'agricultura, trobem la situació d'excedents que tendeix a afectar tots els sectors (els nínxols que no es troben saturats atreuen ràpidament els productors a la recerca de negoci).

L'evolució dels models de consum a escala mundial ha de ser decisiva, en qualsevol cas, per promocionar unes determinades produccions agràries per damunt d'unes altres, circumstància que afavorirà els territoris més aptes per les produccions demandades. En aquest marc, les condicions agroecològiques comarcals es troben més pròximes a les de l'Europa temperada que no a les de la mediterrània, fet que d'entrada implica menor singularitat i major competència, sobretot amb els productors europeus més pròxims.

La potència comercial regional, entesa com a volum productiu, consolidació industrial i aptitud exportadora de Catalunya i zones immediates, resulta decisiva per a encarar el futur dels diversos subsectors agraris locals. En aquest sentit i en relació a les altres regions europees, la ramaderia intensiva apareix com l'opció productiva més ben situada, mentre la fructicultura haurà d'encaixar més en les estructures de l'àmbit mediterrani peninsular, on es troba la principal reserva i potència hortofructícola europea.

Pel que fa a les ajudes públiques, l'agricultura comarcal beneficia escassament dels ajuts comunitaris i podria perfectament prescindir-ne si es tractés de competir en igualtat de condicions amb els altres productors europeus.

- Els sectors agraris econòmicament més importants de la comarca, el porcí i la fructicultura, tenen un nivell de protecció molt baix i això resulta positiu en una perspectiva de futur de reducció dels ajuts; les retirades de poma i pera es fan a un preu d'intervenció força inferior al preu de cost i les ajudes al porcí es concreten únicament en unes quantitats limitades de restitucions a l'exportació.
- Els productes de la comarca més subvencionats són els herbacis extensius, els cereals i farratges, que per la grandària de les finques característiques de la zona avui dia no permeten subsistir les explotacions familiars que s'hi especialitzen.
- El conreu de l'alfalç, que té un gran interès agronòmic a la comarca (adaptació ecològica i aportació de nitrats), s'ha recuperat en els darrers anys gràcies als ajuts comunitaris, que en algun moment han equivalgut al preu de venda del productor. Però l'extensió del conreu cap a d'altres zones de l'estat fa que els ajuts tinguin una incidència cada cop menor i, per altra part, la subvenció al secatge, que provoca un dispendi energètic absurd, ha afavorit de manera preferent als industrials, que a través d'empreses de serveis porten la gestió de la producció i fan innecessari el pagès.

A diferència d'altres comarques veïnes, el Pla d'Urgell no disposa pràcticament de productes agrícoles diferenciats i de qualitat dels quals prevaler-se. No és que aquests productes no existeixin; malgrat la relativa brevetat del regadiu se'n poden descobrir. Més aviat la conformació històrica del pagès i l'agricultura de regadiu fan difícil descobrir aquesta via.

Fins i tot, restringint-se a les definicions de qualitat que es fan des d'un punt de vista del marketing comercial, les produccions locals no compleixen o segueixen amb dificultats els criteris que s'estan imposant de manera general en els mercats agroalimentaris, avalats sovint per normatives comunitàries: calibres, producció integrada, benestar animal,...

La intensificació de l'agricultura reposa tant o més que en l'aigua en els adobs, l'ús dels quals s'estén a mesura s'estenia el regadiu. En contrapartida, els adobs han comportat la contaminació progressiva dels sòls i les aigües, que s'accentua a partir dels anys 1960 amb l'ús massiu d'herbicides i plaguicides. Amb aquests no solament ha desaparegut la potabilitat de les aigües, sinó que s'ha eliminat una bona part de la fauna preexistent en les sèquies i desguassos. En l'anàlisi d'aigua de pous es detecta una mitjana de 77 ppm de nitrats, amb extrems que esdevenen limitants per al mateix reg. L'excessiva presència de nitrat ha fet que la comarca hagi estat declarada com a Zona Vulnerable per la Generalitat de Catalunya (Decret 283/1998).

Els efectes més negatius de l'agricultura sobre el medi provenen, encara, de l'excessiva densitat assolida per la ramaderia intensiva i de la mala gestió del cicle productiu d'aquesta, en particular del porc. La desaparició dels fems tradicionals i l'augment de la cabanya han comportat l'aparició del problema dels excedents de purins que contaminen aigües i sòls. Es calcula una producció anuals d'uns 800.000 m³ de purins que superen llargament les possibilitats d'utilització com adob a la mateixa comarca, i es preveuen dues centrals de cogeneració amb capacitat per a processar un total de 300.000 m³. Per altra part, la construcció de granges dins o a la vora dels nuclis urbans ha afectat les condicions de vida de la població, que ara es troben en vies de corregir-se a través del planejament urbanístic o d'ordenances reguladores.

Els desajustos provocats per l'agricultura intensiva van una mica més enllà i es converteixen en maldecap econòmic per als productors quan es troba en joc la sanitat animal general i la salut de les persones. Aquesta és una de les incertituds principals que pesen sobre l'esdevenidor immediat de la ramaderia intensiva i, en menor grau, també de la fructicultura. No es tracta d'un problema específic de l'agricultura comarcal, però aquesta es fonamenta en aquests sectors més sensibles.

7.5. La base exportadora local, la indústria agroalimentària

La força del sector agrari ve en últim terme determinada per la capacitat de transformació i comercialització dels propis productes. El Pla d'Urgell presenta, en aquest sentit, una potència important per les indústries que s'hi troben instal·lades i Mollerussa constitueix una ubicació agroindustrial amb una notable història.

Les dimensions de les empreses agroalimentàries són més aviat reduïdes, per bé que amb un gran contrast. Entorn d'un 70 % de les empreses agroalimentàries no passa del llindar de 10 treballadors; però, al mateix temps, tres empreses (Nufri i Castelló a Mollerussa i Hespèria a Miralcamp) tenen més de 100 treballadors i representen un 70% de l'ocupació de la indústria agroalimentària.

Fruit de la febre d'unions i absorcions empresarials cara a augmentar la rendibilitat a base d'augmentar l'escala, en un context de demanda estagnant, algunes empreses grans d'origen local passen i/o acaben en una òrbita espanyola o multinacional enmig de canvis i provatures; l'escorxador Ilercesa es troba avui en l'òrbita aragonesa després de passar per Campofrio i la lactària El Castillo en la de Puleva-Ebro Agrícolas. L'entrada massiva de capitals multinacionals que experimenta el sector agroalimentari, però, tot just ha tingut una presència temporal a Hesperia-Argal de Miralcamp.

Mollerussa i els municipis contigus continua essent el centre agroalimentari però s'aprecia també un desenvolupament industrial a municipis més allunyats com Bell-Lloc d'Urgell, amb centres de tradició com Damm i llavors Batlle, Ivars d'Urgell, amb la Cooperativa i Catalana de Farratges en plena expansió, Torregrossa, amb dues alfalceres, o Linyola, amb petites activitats transformadores.

En la dinàmica i futur de la indústria alimentària comarcal pesa força el fet que aquesta incideix bàsicament en les activitats anomenades de primera transformació (emmagatzematge, conservació i transformació inicial de la matèria primera), que són aquelles que tenen un menor contingut tecnològic, requereixen mà d'obra poc especialitzada i generen un valor afegit brut menor.

La dinàmica de l'agroindústria varia, per altra part, segons la pròpia activitat empresarial, que es pot classificar en quatre grans grups directament relacionats amb els principals sectors agraris:

- El desenvolupament de la ramaderia va intrínsecament lligat al de la indústria del ram. La principal indústria, la pinsaire, té una presència reduïda a la comarca. En canvi, la transformació compta amb empreses arrelades, entre les quals les grans empreses del sector carni (escorxador Ilercesa, embotits Argal) o lacti (Castillo), a banda de petites indústries.
- L'increment progressiu de les plantacions fruteres ha conduït a la proliferació d'instal·lacions d'emmagatzematge i la dinamització de l'activitat comercial en la majoria de nuclis, amb poblacions destacades com Golmés o, en menor grau, Barbens. A més a més, en aquests darrers anys la producció de suc concentrats ha tingut una empenta considerable a través de les empreses més grans del sector, Nufri i Moleva.
- Un cas particular és el de les plantes deshidratadores de farratge, que han florit

arrel dels ajuts comunitaris a la deshidratació de farratges i que més recentment han trobat una gran font de beneficis també en la instal·lació de centrals de cogeneració. Torregrossa, Ivars d'Urgell i també Linyola representen els centres per excel·lència.

- Altres indústries transformadores de productes agrícoles se situen en la tradició de la producció de conserves, licors, oli o farina. En aquest àmbits els centres de producció són molt reduïts.

7.6. La diversificació del teixit industrial

Fora del sector agroalimentari, el pes de la resta de sectors és molt menor i hi tenen encara molt més pes les petites empreses i la iniciativa local, mentre la presència multinacional resulta pràcticament nul·la. Cal destacar, en qualsevol cas, que mentre el sector agroalimentari es troba més aviat estancat, augmenta el pes de la indústria en base al creixement del metall i altres sectors menors, com el de la fusta i moble o el químic.

- El metall constitueix el segon sector industrial en importància, molt per davall de l'alimentari; poc més d'un 10 % del valor afegit brut i l'ocupació. Es tracta d'un sector extraordinàriament dispers en petites indústries moltes d'elles familiars, que cobreixen les necessitats de productes comuns i/o a mida dels mercats de proximitat, relacionats amb l'agricultura, la construcció, altres indústries o els consumidors domèstics.
- A banda de la presència d'algun fabricant de maquinària especialitzada i/o de precisió procedent de l'àrea metropolitana, dins el sector del metall s'ha de destacar la fabricació de maquinària especialitzada per a l'agricultura o la ramaderia, que ha reviscolat en els cinc darrers anys. Bell-lloc representa un nucli important d'aquest tipus d'activitats, al quals s'afegeixen altres petits tallers escampats per petits nuclis.
- Molt més important que no ho deixen entendre les estadístiques oficials d'assalariats i a pesar de la seva davallada continuada, el tèxtil seria el tercer sector industrial de la comarca en termes d'ocupació i valor afegit. Es concreta en la confecció, que opera en subcontracte i ocupa la mà d'obra femenina dels petits nuclis, a base d'una baixa remuneració i una situació laboral precària. Els baixos costos productius dels països del tercer món creen una incertitud permanent en el sector, que ha anat passant per diverses fases d'aprimament.
- La construcció genera també a la comarca un volum d'activitat important, que afecta tant les indústries de materials de construcció, com les extractives (graveres), com les de la fusta (portes, finestres,...), com algunes del metall abans apuntades (muntatges metàl·lics).

- El sector del paper i les arts gràfiques té també certa tradició a la comarca a partir de La Forestal de Urgell avui desapareguda. Les dues fàbriques de cartró presents a Mollerussa venen a trobar el seu origen en aquesta empresa.
- La relació s'acabaria amb les empreses del sector del moble i la fusta que compren una gran diversitat d'activitats (envasos per a l'agricultura, mobles estàndard, fustes de construcció, fusters de mobles a mida,...) i de tamany empresarials.

Siguin les activitats relacionades amb la primera transformació de la matèria primera agrària, siguin les activitats relacionades amb acabats i muntatges diversos, una característica generalitzada de la indústria comarcal és la implantació en sector madurs, amb una baixa intensitat en capital, que es troba en consonància amb un contingut tecnològic relativament reduït i poc dinàmic.

En consonància amb el tipus de labors a realitzar, la mà d'obra és poc qualificada i presenta un nivell de formació baix. Les llargues jornades i els salaris relativament baixos constitueixen de fa temps la base de la rendibilitat de les empreses i, en aquest sentit, les empreses de treball temporal han tingut una incidència relativament limitada, malgrat tenir un terreny abonat per implantar-se.

Les circumstàncies anteriors es tradueixen en un valor afegit generat baix, sobretot si es relaciona amb la mà d'obra ocupada en el sector. Aquest valor afegit condiona la riquesa disponible a la comarca, que diverses estadístiques situen bastant per davall de la mitjana catalana.

Quadre . Distribució sectorial de la indústria comarcal; nombre d'empreses i treballadors, 1984-1999.

Sector	1984			1991			1999		
	Empr.	Treball.	%	Empres.	Treball.	%	Empres.	Treball.	%
Extractiu *							4	109	3,9
Energia i aigua	9	119	6,3	16	118	4,4	18	129	4,6
Agroalimentari	36	926	48,5	40	1212	45,2	37	996	35,6
Tèxtil	2	50	2,6	3	65	2,4	4	71	2,5
Confecció i pell	20	119	6,2	36	292	10,9	25	189	6,8
Fusta i mobles	17	153	8	37	240	9	39	303	10,8
Paper, arts gràfiques	7	144	7,6	13	198	7,4	23	221	7,9
Químic	2	2	0,1	3	17	0,6	6	95	3,4
Materials de Construcció	11	177	9,3	11	228	8,5	12	180	6,4
Metall	46	217	11,4	67	310	11,6	76	502	18,0
Total	150	1.907	100	226	2.680	100	244	2.795	100

*Les activitats extractives s'han de sumar dins el sector primari.

Font: COCIN de Barcelona, Departament de Treball i Institut d'Estadística de Catalunya.

7.7. La correspondència del model indústrial i el territori

En preguntar-se per la industrialització de Mollerussa o del conjunt de la comarca, destaca un fet decisiu; el motor de la industrialització prové majoritàriament de les iniciatives i capitals de la comarca. Al respecte, apareixen diferents processos de creació d'empreses, que expliquen la dinàmica que en un futur pot continuar tenint l'activitat industrial:

- Els cabalers de les famílies pageses de la comarca han jugat un paper essencial en la creació de grans empreses com Nufri o Pujol. Mollerussa ha ofert les condicions idònies de ciutat nova, sense massa traves, ni controls, ni entreteniments per al floriment d'aquestes iniciatives a l'origen de múltiples petites empreses. Amb la demografia actual s'ha estroncat pràcticament la beta dels cabalers, però ara hi ha els hereus que també proven sort en les empreses industrials o els serveis.
- Un paquet important d'empreses agroalimentàries de Mollerussa (Agrusa, Foa, Molnar, Ilceresa, Sagra) provenien de la iniciativa d'un conjunt de terratinents locals que pujaren al tren de les innovacions dels anys 1960, i el mateix s'esdevingué amb les cambres frigorífiques o les deshidratadores dels nuclis petits. La sort d'aquestes empreses ha estat diversa i les capacitats d'innovació o creació de noves empreses per aquesta via apareixen avui dia força limitades.
- Els oficis inicialment artesanals existents als ciutats o al mateix Mollerussa, en particular els ferrers, fusters, sastres i modistes i, fins i tot, algun paleta, han estat la base d'algunes de les petites empreses del ram del metall, el moble, la confecció o els materials de construcció que es troben escampades per la comarca, i aquest és un procés que no es troba del tot acabat.
- L'aprenentatge i estimulació dels mateixos encarregats o operaris de les empreses industrials inicials ha jugat un paper decisiu en la creació de noves empreses. Aquesta circumstància explica l'aparició de les papereres actuals, a partir de La Forestal d'Urgell avui desapareguda, d'alguns tallers de confecció, a partir de tallers descentralitzats de l'àrea metropolitana, o el reguitzell de petites empreses del metall de Bell-lloc, a partir d'un taller de maquinària agrícola inicial. Són processos encara plenament vigents actualment.
- Finalment, actualment comença a detectar-se l'aparició de professionals titulats que opten per la creació de la pròpia empresa; per bé que aquesta sortida té sobretot incidència en l'àmbit dels serveis.

Tampoc s'ha de menystenir la presència de capital i iniciativa forana, que correspon sobretot a les empreses de més grandària. La relativa absència actual d'empreses exteriors s'hauria d'atribuir en bona part a la manca d'esforços de captació per part local, tant o més que a la manca d'oferta de sòl industrial en condicions. De fet, el fenomen descentralitzador de

Barcelona ha arribat a Cervera i, com a molt, a Tàrrrega, circumstància que en el futur podria variar amb la millora de les comunicacions i les transformacions urbanes en curs.

L'anterior univers d'iniciatives dóna, en conjunt, un panorama d'indústries més aviat petites que tenen una gran capacitat d'adaptació i autoregeneració. Si, en principi, els sectors econòmics dominants a la comarca podrien considerar-se com a conjunturalment sensibles, la petita dimensió i les característiques familiars, units a una diversificació productiva important, fan que el teixit empresarial de la comarca sigui força elàstic i adaptable als canvis de conjuntura.

Cal tenir en compte que la petita empresa fonamenta la seva estabilitat en el treball directe i la presència constant de l'amo, que en molts casos ocupa altres membres de la família i que transmet la seva capacitat de sacrifici al conjunt de la mà d'obra ocupada. Els coneixements tècnics i les relacions personals de l'amo són l'altre punt clau.

Comercialment, la petita indústria es troba també a l'abric de la competència de la indústria més gran per diversos motius; d'entrada pel fet que alguna d'elles opera en subcontracte; però, sobretot, perquè s'ocupen nínxols de producció molt específics que van destinats al mercat de proximitat, les comarques de Ponent, i que requereixen labors i habilitats de muntatge.

Per les mateixes circumstàncies anteriors, la capacitat de creixement de moltes de les petites indústries resulta limitada per la pròpia demanda, i quan es planegen oportunitats d'ampliar mercats apareixen limitacions estructurals que fan difícil el salt d'escala d'aquestes petites indústries. Aquí rauen les seves limitacions principals: manca de gestió professionalitzada, capacitats tècniques limitades, manca d'hàbit per al finançament exterior, desconfiança i manca d'hàbit en ajuts oficials i programes de qualitat.

7.8. Oferta de sòl i tendències en la implantació industrial

A Mollerussa, com a la comarca, fins als anys 1990 l'activitat industrial ha seguit un únic model d'implantació espontani i, fins a cert punt, convencional: les petites indústries s'establien dins de les zones urbanes, mentre la gran indústria ho feia en les grans finques agràries de l'entorn. Aquest model, que presentava algunes petites variacions, es troba ara en un procés de regularització urbanística i alhora també de canvi.

La implantació del Parc Agroalimentari per part de l'Incasol a Vila-sana representa la primera operació de polígon industrial convincent a la comarca; fins aleshores només havien existit petites operacions privades, algunes d'elles amb serveis deficients i il·legals. Darrera seu venen les operacions recents més petites del Polígon industrial de l'Ajuntament de Mollerussa a la cruïlla de la carretera de Torregrossa i el de l'Ajuntament de Fondarella a

tocar del nus de l'autovia. Aquestes actuacions acullen bàsicament indústries i activitats actualment ubicades en el centre urbà de Mollerussa.

El desenvolupament i localització de sòl industrial per a Mollerussa funciona de manera integrada amb les àrees municipals immediates i és en aquest marc que s'han de fer les previsions . En conjunt s'ha de tenir en compte:

- Al costat de l'oferta de sòl urbanitzat per indústries, no s'ha d'oblidar l'oferta de naus industrials que acullen el mateix tipus de demanda i que fins ara s'ha formalitzat en petits polígons de promoció privada. A les primeries dels anys 1990 es construïren el del camí d'Arbeca i el de la carretera de Miralcamp, avui colmatats, i en els anys 1970 s'havien implantat ja, en una ubicació aleshores il·legal o precària, els de Tumsa (Mollerussa) i la Quadra (Golmès).
- Com a reserva de futur, en la línia dels plans parcials que desenvolupen sòl industrial, l'oferta més important es produeix actualment a l'entorn de l'antiga N-II i en l'àrea contigua del nucli de Mollerussa, que pertany als municipis de Golmès i Fondarella. Aquests dos municipis podran aprofitar d'aquesta manera la posició que ja gaudeixen a l'hora d'absorbir indústries i serveis de la capital.
- La implantació de l'autovia ha vingut a trencar, en qualsevol cas, la lògica inicial d'implantació industrial a l'entorn de la N-II i ha introduït una certa dicotomia i embroll. La creació del polígon de l'Incasòl a Vila-sana ha obert la veda i, darrera d'ell, totes les poblacions amb contacte a l'autovia pensen aprofitar la seva situació: Castellnou de Seana (amb el polígon a mig desenvolupar), Golmès (amb una indústria inicial il·legal), Fondarella (amb el nou polígon en marxa i altres activitats previstes), el Palau d'Anglesola, Bell-lloc (que vol reubicar el seu pla parcial industrial) o el mateix Mollerussa, on el creixement de Nufri es fa menjant tota la façana del terme que dona a l'autovia. Només falta també que Sidamon trenqui la seva aposta tradicional, aposta condicionada per implantacions privades espontànies, per l'entorn de la N-II.
- Les indústries més grans han pres gairebé totes posicions estratègiques amb la compra de finques veïnes que poden cobrir les seves necessitats d'expansió futures. En el cas de Mollerussa, Nufri i Pujol, que ja han colmatat els plans parcials d'ampliació recents, controlen les àrees d'expansió urbana entre l'enllaç de l'autovia i la carretera de Linyola, el primer, i entre la carretera de Borges i el camí de Belianes, el segon. L'empresa Pujol, per la seva banda, soluciona la seva demanda d'espai físic amb l'ampliació de facto al voltant de la carretera de Mollerussa a Miralcamp (Mollerussa a Borges).

En relació als municipis una mica més allunyats de Mollerussa, que eventualment poden representar ubicacions alternatives es presenten petites ofertes de sòl industrial.

- Més enllà de la N-II o l'autovia, Miralcamp disposa de terrenys urbanitzables al

costat de la futura variant de la carretera Mollerussa-Borges. En el cas de Linyola el sòl urbanitzable industrial previst es configura com àrea d'expansió de la cooperativa i a Bellvís es configura al voltant de les naus de mobles.

- A la resta de municipis de la comarca no es pot parlar d'una oferta específica i la implantació d'indústria s'ha d'enquibir en el sòl urbà previst, si és que aquest ho permet. Quan no, cal recórrer a la confecció d'un Pla Especial per a ubicar indústria en no urbanitzable, com ha estat el cas del Poal davant la captació d'una empresa multinacional.

7.9. El Model territorial i perspectives del sector industrial

Guiada per la lògica del preu del sòl, la implantació industrial a Mollerussa ha configurat una anella industrial a l'entorn del nucli urbà, que limita pràcticament el creixement residencial en totes les direccions. Més enllà de l'anella industrial s'acaba el terme de Mollerussa i en el termes veïns es dona una prolongació de les implantacions més adaptada a la direcció que marquen els grans eixos de comunicacions. Aquest model d'implantació dona per tancat el creixement residencial de Mollerussa i suggereix un creixement urbanístic per a tot l'entorn en base a la centralitat dels nuclis històrics; amb tot es plantegen diferents alternatives i variacions puntuals.

Donades les fronteres i competències municipals, les inèrcies per al manteniment de l'anella industrial actual són moltes; però tanmateix els agents privats de l'àrea tenen una capacitat important de transformació, que pot implicar la reassignació d'usos. En aquest context es pot plantejar:

- Explotar el creixement residencial en alguna direcció on l'anella industrial no s'ha acabat de tancar, com és el sector norddest.
- Aprofitar qualitats ambientals i d'entorn a partir d'elements que trenquen la concèntricitat com pot ser el canal.
- Reforçar l'orientació industrial de determinats àmbits.
- Interrogants i alternatives diferents (i alhora complementaris) planteja la ubicació en eixos, fonamentalment l'autovia i l'antiga N-II, que representen l'altra cara del model d'implantació industrial. La importància i característiques dels eixos introdueix, en aquest cas, una diferenciació en les implantacions, que implica també alternatives i tractaments urbanístics diferenciats.
- L'antiga nacional II s'ha anat configurant com un eix central de serveis comercials especialitzats de mitjana i gran superfície (alguns relacionats amb serveis de tipus industrial); però l'accessibilitat i altres condicions puntuals, plantegen dubtes sobre la ubicació.

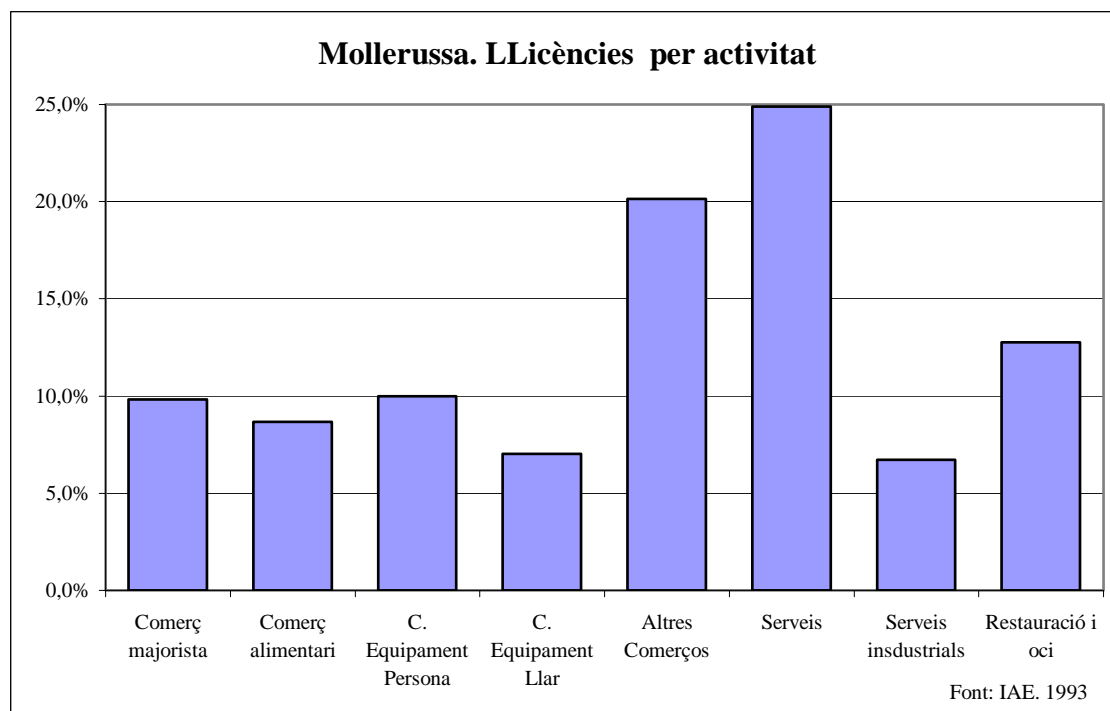
- L'autovia és la peça més important d'accessibilitat territorial i la presència dels carrils laterals mou a la instal·lació a freqüència d'autovia; però el gran potencial de sòl es planteja a l'entorn de les vies que hi donen accés.
- Les activitats de característiques més logístiques i de servei són les que més valoren l'accessibilitat i la ubicació, doncs, en els eixos anteriors, mentre molts establiments industrials no la necessiten.
- Com a façana exterior principal de l'àrea urbana de Mollerussa, la implantació indiscriminada d'establiments industrials a l'entorn de l'autovia planteja alguns interrogants.

7.10. L'estructura del sector terciari

El sector terciari de Mollerussa neix com a conseqüència del paper de centralitat que inicia a mitjan segle XIX. La seva consolidació, especialment a partir de la segona meitat del segle XX, ha col·laborat amb el sector industrial, conferint a Mollerussa un paper de centralitat que posteriorment s'ha vist reforçada en el vessant polític, amb la creació de la comarca del Pla d'Urgell. D'altra banda, cal no oblidar que Mollerussa es troba equidistant de tres municipis amb un pes important dins del sector terciari com són Lleida, Tàrrrega i Balaguer, i que d'una o altra manera ha de competir amb ells per mantenir un sector de mercat a les terres de ponent.

El sector de serveis es pot diferenciar en tres subsectors: el del comerç, el dels serveis de titularitat privada, i el de serveis de l'administració pública, que es tractarà en pàgines posteriors. Cadascun d'aquests subsectors té un pes i una funció específica i diferent en el conformació del paper de Mollerussa, tant a nivell intern com d'àmbit d'influència territorial.

A Mollerussa, segons les dades de l'IAE de 1993 hi ha 611 establiments de comerç i serveis. El 55,6% de les llicències corresponen a l'activitat comercial, mentre que la resta es distribueix entre els diferents tipus de serveis. En l'activitat terciària hi té un paper destacat el comerç al detall estructurat en petites empreses, la majoria d'elles de tipus familiar. La població ocupada en el sector terciari ha augmentat en quasi un 4% entre els anys 1996 i 2001, i en aquest darrer any ja havia superat el 51% del total de la població ocupada, mentre que al conjunt de la comarca la població ocupada en el sector terciari només arriba al 45,6%, mercès al pes de la capital.



En relació al subsector del comerç es poden observar diferents elements que ajuden a explicar la seva estructura.

- Un primer element que destaca és el dinamisme en l'obertura i tancament d'empreses de comerç i de serveis. Aquest dinamisme, que ja s'havia observat a Mollerussa en anys precedents, té diverses causes. La primera es troba en relació a la renovació dels edificis de part del centre històric i a l'obertura de nous carrers. Principalment al centre, però no exclusivament, la renovació d'edificis suposa la creació d'espais aptes per al comerç i serveis.
- Una segona causa es troba en relació a l'augment de població, més intens en els darrers anys, que ofereix noves possibilitats i una major demanda. Un altre element a considerar és el preu dels locals, que genera una certa mobilitat a causa dels costos de vegades difícils de mantenir. Aquest element també és el responsable de l'existència de nombrosos locals buits, principalment en les vies d'obertura més o menys recent.
- Ultra altres causes, entre les quals es podria considerar la no sempre ideal preparació professional, cal tenir en compte l'obertura de nous espais de comerç i serveis als límits del terme municipal, principalment en els municipis de Golmés i Fondarella. Aquest darrer aspecte es troba relacionat amb el valor que el sòl ha anat adquirint a Mollerussa. En el que es pot considerar un procés de deslocalització del comerç i dels serveis hi intervenen diferents elements a més a més del preu del sòl. Les polítiques municipals, de Mollerussa i dels municipis veïns, han estat les responsables d'aquesta tendència, que es va iniciar a

Fondarella però que s'ha consolidat a Golmés des de l'obertura d'un establiment per part de Caprabo. Així, en aquests espais s'hi poden trobar empreses de nova creació al costat d'empreses que han canviat de municipi creant un pol d'atracció a nivell comarcal. A partir d'aquest motor d'atracció altres empreses de comerç i serveis han buscat aquests espais fora del nucli urbà, reproduint un model important d'Europa i del món anglosaxó.

En l'estructura del comerç hi té un paper important el comerç de proximitat i, especialment, l'alimentari. Aquesta tipologia de comerç ha experimentat grans canvis en els darrers decennis. Les cadenes de comerç d'alimentació han proliferat, competint i superant en molts aspectes a la botiga tradicional. Mollerussa no ha estat l'excepció. L'obertura d'un centre PRYCA, avui Carrefour, a Lleida, i la posterior obertura d'un establiment Caprabo a Golmés han ajudat a estancar i a limitar el radi d'acció de les petites botigues tradicionals en el camp de l'alimentació. Generalment, només aquells establiments especialitzats han pogut mantenir l'activitat. Un exemple d'aquest procés es pot observar a Mollerussa on en el centre històric, que ho és també comercial, s'hi mantenen un número insuficient de comerços d'alimentació per a satisfer la demanda potencial. En aquest sentit, l'obertura d'un establiment de la cadena Mercadona al costat d'aquest centre històric, ha tingut dos efectes. El primer és el de afegir pressió al comerç alimentari tradicional, i el segon, de tipus urbanístic i comercial, és el d'haver generat un nou pol d'atracció en una part de Ferrer i Busquets que quedava molt buida d'activitat comercial.

Per últim, i relacionat amb el que s'acaba de tractar, cal considerar que en l'estructura del sector terciari de Mollerussa s'hi reproduïx un panorama que resulta habitual en les ciutats de Catalunya. El sector terciari privat, el comerç i els serveis, té un elevat grau de modernitat i d'atractiu fruit de la necessitat de competir amb altres centres propers i de l'augment d'una demanda cada vegada més exigent. Així, al costat del comerç i empresa de serveis familiar hom pot trobar establiments que formen part de cadenes, franquícies i sucursals d'empreses que han considerat interessant la plaça de Mollerussa.

7.11. El comerç i l'espai urbà

Dins de l'espai urbà, el comerç i els serveis de titularitat privada es distribueixen a partir de tres elements clau:

- Per un costat, el pes de la tradició situa el principal nucli comercial en una part del centre històric, on s'apleguen un gran nombre de comerços i serveis, tant públics com privats.
- En segon lloc es pot considerar les vies de comunicació d'aquest centre amb l'exterior, principalment al tram central de Ferrer i Busquets i al carrer Arbeca, que en l'actualitat té continuació en procés de consolidació al camí d'Arbeca, o

en diversos trams del carrer Domènec Cardenal.

- Hi ha el comerç i els serveis localitzats en zones de nova creació on destaquen l'illa situada entre l'inici de la carretera de Miralcamp, conformat com un nou petit centre, l'avinguda del Canal i els carrers Llorenç Vilaró i el carrer Ramon Viladrich. Aquests és una zona actualment consolidada ja que es va formar a la dècada dels anys setanta i aquesta illa concentra un percentatge important de la població de Mollerussa.
- A més, hi ha l'Avinguda de la Pau, que connecta amb el principi de l'Avinguda del Canal i amb el camí de Belianes, que s'està formant com un nou espai de comerç, actualment en vies de consolidació.
- Per últim, cal comptar, també, la localització de petits comerços i serveis en molts carrers i places de la localitat que en pocs ocasions conformen el que es podria considerar una àrea de comerç. Són casos com el de l'Avinguda de Catalunya, però també altres comerços aïllats que es troben en molts carrers de fora i dins del nucli històric.

Així, doncs, a Mollerussa conviuen en aquest moment quatre tipologies de localització comercial:

- La primera, de tipus concentrat, que manté dos nuclis importants de comerç de proximitat i de complements;
- la segona, de tipus mig dispers que arriba a produir petites concentracions de comerç i serveis i inclouria aquelles àrees en actual procés de consolidació;
- la tercera de tipus dispers que actua com a comerç de proximitat o especialitzat amb diferent capacitat per atreure clientela.

Les dues primeres tenen capacitat per emprendre accions de dinamització i col·laboració entre els diferents establiments i promocionar parts o el conjunt de la localitat.

- El quart i últim tipus de comerç es troba fora del límit municipal, en les localitats de Golmés i de Fondarella. Especialment el primer, per la magnitud i tipus de comerç i serveis, conforma una àrea d'atracció i nova centralitat seguint un model de comerç deslocalitzat en una àrea funcional on no hi tenen cabuda altres activitats, especialment la residencial.

Davant de la conviència d'aquests models es fa necessari tenir present que el comerç actua en un procés de retroalimentació amb la ciutat construïda. El comerç i els serveis tenen una doble funció, a més de la de satisfer una demanda. La funció d'atracció de públic a determinats espais del nucli urbà crea una funció de centralitat que beneficia el dinamisme del propi nucli, atraient inversions i focalitzant la demanda. A partir d'aquí, l'existència del

comerç i dels serveis en el centre urbà pot generar un procés de manteniment i modernització d'aquest espai públic.

L'aplicació de mecanismes del que s'ha anomenat urbanisme comercial, a més de d'altres accions a realitzar per altres agents, ha de permetre millorar i mantenir el comerç de centre vila com un dels elements de dinamització de la localitat, al mateix temps que s'ha de potenciar el comerç de proximitat en les àrees residencials de nova creació per ajudar a fer més sostenible la ciutat i mirar de minimitzar la presència de trànsit rodat a l'interior del municipi i entre les diferents parts d'aquest.

D'altra banda, la concentració de la demanda en els espais centrals de la ciutat pot generar un conjunt d'inconvenients. Entre aquests hi ha els relatius a l'accessibilitat, principalment a través del trànsit rodat, o el perill de foragitar la funció residencial del centre. Aquest segon cas s'ha produït en diferents ciutats i ha col·laborat a generar una imatge negativa del centre comercials, principalment en hores en què el comerç està tancat. Cal buscar vies de solució per si es presenta aquest problema, i una manera és la d'afavorir i promocionar, des de l'administració, els processos de renovació dels edificis del centre i participar, amb altres agents, en l'aplicació de plantejament d'urbanisme comercial per evitar un procés de degradació residencial. Pel que fa a l'accessibilitat, cal comptar amb la necessitat de generar fluxos de transport públic, l'increment de les vies per a vianants, element que ha resultat ser una gran afavoridor del comerç, i la necessitat de condicionar espais d'aparcaments propers al centre.

7.12. El mercat setmanal i les fires

El mercat setmanal i les fires que es celebren a Mollerussa constitueixen un reclam per al públic forani i són un element de dinamisme per la localitat. Les dues activitats es vénen celebrant des de la segona meitat del segle XIX i han anat canviant d'espai, ocupant-ne més, conforme la ciutat ha anat creixent i ha canviat el contingut de l'oferta. En l'actualitat els dos esdeveniments tenen un pes concret i important en l'activitat econòmica de Mollerussa. Hi ha, però, consideracions al respecte.

La primera és que els dos esdeveniments són de característiques molt diferents i tenen unes repercussions també diferents en el marc local i la seva funció de centralitat. Mentre el mercat és setmanal, i té un abast local i comarcal i ocupa durant unes hores una part important del centre de la localitat, amb una nova dimensió per l'avinguda del Canal, la Fira ha esdevingut un conjunt d'activitats que es realitzen al llarg de l'any. En els darrers anys, el que era la Fira de Sant Josep ha deixat pas a un patronat que s'encarrega de realitzar diversos esdeveniments firals al llarg de l'any. La major part d'aquests esdeveniments es celebren en el pavellons firals que hi ha al marge esquerre del canal en una zona que fins no fa massa anys representava el límit de l'espai construït del municipi en aquella direcció.

D'altres ocupen una part de l'espai públic que hi ha al voltant d'aquests pavellons, i només la Fira de Sant Josep es celebra ocupant carrers i avingudes i alterant una part important del sistema viari de la localitat, bàsicament a l'entorn de les avingudes de la Pau i del Canal, les piscines i el parc municipal. Per les diferents característiques de les celebracions firals es pot considerar que la més important, pel que fa a l'activitat econòmica, és la Fira de Sant Josep, mentre que les altres tenen un abast supracomarcal però resten més adscrites a l'àmbit de ponent.

Entre els aspectes positius de la celebració del mercat setmanal es poden considerar els següents:

- Una elevada capacitat d'atracció de públic de fora de Mollerussa que es tradueix, per exemple, en l'existència de mitjans de transport públic especials per comunicar diverses localitats de la comarca amb la capital.
- Un efecte de retroalimentació amb el comerç local. L'any 2000, el 46% dels enquestats per un estudi de diagnòsi del comerç i serveis de Mollerussa reconeixien que quan anaven al mercat aprofitaven per anar a altres botigues. Aquest percentatge és força elevat si es té en consideració que la cultura "d'anar a mercat" acostuma a ser limitadora d'aquesta activitat. D'altra banda, només el 10% dels establiments enquestats reconeixien que el mercat els produïa pèrdues, front a un 28% que reconeixien que el mercat els produeix beneficis. De la mateixa manera, el dimecres no és un dia considerat flux pels botiguers. De fet, és el dia més fort de la setmana després dels dissabtes i divendres.

Entre els aspectes menys positius o que cal sotmetre a consideració, només en destaca l'ocupació de la via pública, especialment als carrers i places del centre, carrer Arbeca i part de l'avinguda del Canal. Malgrat s'ha previst la desviació del trànsit rodat, i els inconvenients pels residents són assumits amb normalitat absoluta, cal considerar la dificultat de pas que pot suposar, en una acció extraordinària, per a bombers i ambulàncies. En un ordre de coses semblant, l'afluència de públic i la necessitat d'aparcar generen més entrebancs dels habituals a l'hora de facilitar l'accessibilitat, fet pel qual seria convenient incrementar el nombre de places d'aparcament en les zones properes a la celebració del mercat.

Pel que fa a la celebració de les fires, cal destacar, com a aspectes positius, la capacitat d'atracció i la promoció que els esdeveniments firals suposen per a Mollerussa. L'ocupació de la via pública, que es produeix especialment durant la Fira de Sant Josep, però per les característiques de l'oferta i la quantitat de públic que la visita, pels canvis d'ubicació que va experimentar ja fa uns anys, especialment alliberant d'activitat el carrer d'Arbeca, no presenta els mateixos problemes que el mercat setmanal. D'altra banda, la capacitat d'atracció de la Fira de Sant Josep fa que sigui força difícil condicionar espais suficients per aparcar el que es pot qualificar d'allau de vehicles, especialment els dies més assenyalats de la fira. Malgrat cal buscar una solució any rera any, cal considerar la dificultat de crear espais específics per a solucionar aquesta eventualitat.

7.13. L'estructura dels serveis públics

Mollerussa concentra un conjunt de diferents serveis públics com a resultat del volum de població, pel seu paper de capital de comarca i per la seva integració en l'àmbit de ponent. D'entre els serveis públics es poden diferenciar els de tipus administratiu, els d'infraestructura i els socials. Dins de les dues darreres tipologies hi ha serveis de titularitat pública i d'altres de titularitat privada.

Entre els serveis de tipus administratiu destaquen l'Ajuntament, el Consell Comarcal, la Policia Municipal, el Mossos d'Esquadra, el Jutjat de Pau i Registre Civil i l'oficina de l'Organisme Autònom de Gestió i Recaptació de Tributs Locals que depèn de la Diputació de Lleida. Entre els serveis d'infraestructura es poden considerar les estacions de la RENFE i d'autobusos, els serveis mèdics, públics i privats, els bombers, el tanatori i els centres d'ensenyament, públics, privats i de titularitat municipal. Per últim, entre els serveis de tipus social s'hi pot comptar els centres d'esports, els centres religiosos i els dedicats a la Gent Gran.

Cal destacar que cada servei té un abast territorial i funcional diferent, segons la seva finalitat. L'actuació política i els interessos privats han dotat Mollerussa d'un conjunt de serveis que afecta, bàsicament, a totes les àrees de la societat. De tota manera, i malgrat en algunes funcions hi ha diversitat de serveis, com per exemple en el sector sanitari, en l'educatiu i en l'esportiu, en altres s'ha plantejat en diverses ocasions la necessitat d'una actuació de millora de l'adequació o de redefinició de la seva funció. Aquest pot ser el cas del tanatori o dels bombers.

En la localització dels serveis hi intervenen dos aspectes a considerar. Per un costat el moment de la seva creació en relació a la història urbana de la localitat. Per un altre, la disponibilitat de terrenys i la funció a realitzar. Fins fa un quants anys, la distribució dels serveis públics, tant de titularitat privada com pública, ha anat marcant un eix principal que travessava Mollerussa de Nord a Sud, des de l'estació de la RENFE fins al Parc Municipal, el Camp d'Esports i el CAP. Aquest eix travessava el que es considera l'espai de major centralitat de la localitat i la connectava amb aquell espai secundari de nova centralitat ubicat al costat dels inicis de la carretera de Miralcamp. Avui, però, es pot considerar que aquest eix apareix més difuminat. Malgrat la funció de centralitat es manté, principalment a través de la presència de les oficines municipals, l'oficina de l'Organisme Autònom de gestió i Recaptació, la Policia Municipal i la parròquia, amb serveis associats com el de Caritas o la rectoria, ha començat a aparèixer una certa dispersió cap a la perifèria que desdibuixa un eix quasi únic. La ubicació dels centres educatius públics als afores de la localitat, el canvi de titularitat de l'Amistat, amb el potencial que pot desenvolupar, la presència de la comissaria dels Mossos d'Esquadra al camí de Belianes, o el canvi d'ubicació que es preveu per al cos de bombers contribueixen a un procés de desconcentració dels serveis que es pot considerar positiu per diversificar el teixit funcional urbà. Altres exemples poden ser la residència de l'Acudam o el centre per a gent gran gestionat pels frares de la Creu Blanca.

Cal tenir en compte, també, que en els darrers anys, i com a fruit dels canvis socials i polítics que afecten la societat en general, i dels econòmics, demogràfics i culturals que afecten el conjunt de Mollerussa, s'han creat nous serveis públics que han buscat espais assequibles per a la realització de les seves funcions. La creació d'un centre d'oració islàmica, o d'esglésies cristianes no catòliques que s'han ubicat en les plantes baixes d'algunes finques, dibuixen un altre procés de creació d'espais públics.

Per últim, cal tenir en consideració els espais d'equipaments que l'Ajuntament ha anat localitzant a la partida de la Serra. La creació o el trasllat de serveis a aquella part del municipi ha de tenir en compte la distància i la dificultat d'accés que pot presentar en relació a les funcions que haurien de realitzar.

7.14. Abast territorial dels serveis públics

L'abast territorial dels serveis públics concentrats a Mollerussa està en relació a les funcions que aquests serveis realitzen. Així, mentre el Jutjat del Pau té un abast municipal, el Consell Comarcal té un abast comarcal, i les estacions de ferrocarril i autobusos tenen un abast territorial més ampli. El mateix passa en relació a les funcions de serveis públics de titularitat privada, com els d'ensenyament o de salut, amb un abast comarcal i en ocasions supracomarcal, mentre que d'altres, com els religiosos, tenen un abast local o comarcal.

En conjunt, però, i de la mateixa manera que passa amb el comerç i els serveis, l'abast general dels serveis públics de Mollerussa és, a excepció dels estrictament locals, de caire comarcal. També amb la mateixa comparació i pel que fa als serveis públics de titularitat privada, Mollerussa ha de competir amb altres centres propers que ofereixen serveis públics de qualitat o de major especificitat.

Pel que fa als serveis públics que depenen de l'administració, Mollerussa es troba emmarcada dins de l'abast territorial de la ciutat Lleida. Així, oficines de la Generalitat, de la Diputació o de l'Estat tenen la seva representació a Lleida, fet que obliga a desplaçaments més o menys ocasionals. Els límits de població de Mollerussa i comarca desaconsellen, encara avui, la presència d'alguns serveis, com poden ser oficines del Ministeri d'Hisenda o la creació d'un hospital. Això no obstant, caldria potenciar alguns serveis, per exemple relacionats amb sanitat, treball i desocupació, etc., que Mollerussa podria oferir com a cap comarcal.

8. LES XARXES D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS

8.1. Les infraestructures i serveis tècnics territorials

Mollerussa necessita d'una sèrie d'infraestructures tècniques que li són vitals: l'estació depuradora d'aigua potable, l'estació depuradora d'aigües residuals, l'abocador de residus sòlids, la sub-estació de transformació elèctrica i l'aeròdrom. Algunes d'aquestes es situen fora del propi terme de Mollerussa i donen servei a la seva àrea bàsica, la primera corona de municipis al seu entorn (veure plànol a l'Avanç de planejament: LES XARXES D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS. LES INFRASTRUCTURES I SERVEIS TERRITORIALS).

8.2. La depuració de les aigües residuals

La depuració de les aigües residuals de Mollerussa es realitza a la depuradora localitzada en el terme municipal de Fondarella. Aquesta depuradora és gestionada pel Consell Comarcal del Pla d'Urgell.

A l'EDAR s'hi depuren aigües residuals dels nuclis urbans de Vilanova de Bellpuig, Golmés, Miralcamp, Fondarella, Palau d'Anglesola i Mollerussa.

El procés de depuració es basa en un tractament biològic. La depuradora té una capacitat instal·lada de 15.000 m³/dia i una previsió de futur de 25.000 m³ com a màxim. Un dels

problemes principals s'origina en la recepció d'un gran cabal de aigües netes procedents de la pluja o dels canals de rec, que desborda la seva capacitat.

L'EDAR està dissenyada per una població equivalent de 77.625 habitants, fet que podria fer pensar que hi capacitat per assumir els nous creixements. Però es dona la problemàtica que en determinades èpoques de l'any, l'escorrentia dels recs provoca una distorsió important perquè s'afegeix a l'aigua tancada, portant al límit la capacitat de tractament. Davant aquesta situació el increment d'aigües brutes que generaran els nous creixements, en determinats moments de l'any, poden no ser absorbits per la capacitat de tractament de l'actual EDAR amb la qual cosa, caldria estudiar una ampliació o l'arranjament del sistema de col·lectors a fi que les aigües d'escorrentia es derivin cap a altres ramals, és a dir, establint un sistema separatiu, no només per als nous creixements, sinó també per la part de la xarxa existent.

El POUM de Mollerussa preveu un llinar de, aproximadament, 18.000 habitants i qualifica 30 ha. de nou sòl industrial. La població equivalent no superaria la que ha estat tinguda en compte per al disseny de la depuradora existent. Per al dimensionat de l'EDAR, s'hauria de considerar el nou escenari de població proposat, preveient un increment a mig termini; pel dimensionat dels col·lectors, en canvi, s'ha de considerar la situació actual i mig termini i els creixements de futur, considerant el problema actual de la recepció del cabal d'aigües pluvials o dels recs, que desborden la seva capacitat actual.

Els sectors de sòl de nova implantació tant residencial com industrial, dins de la seva gestió haurien de resoldre la manca de capacitat de la depuradora actual en els moments de màxim caudal. L'Ajuntament i el Consell Comarcal del Pla d'Urgell actualment busquen una solució conjunta per la comarca i sobre tot per la denominada primera corona del Pla d'Urgell, per tal d'afrontar els dèficits en aquesta matèria e incorporarà l'estudi integral de solucions pel desenvolupament previst.

8.3. L'estació depuradora d'aigua potable (EDAP)

L'aigua potable que es consumeix a la ciutat de Mollerussa procedeix, fonamentalment, de la planta processadora situada aproximadament a 3 quilòmetres de la ciutat, en direcció de la tercera sèquia principal del Canal d'Urgell, dintre del terme municipal de Golmés, en la partida de Vilaguarda.

Aquesta planta processadora té una capacitat de tractament de 200 m³/hora, quantitat que resulta insuficient en els mesos de major consum d'aigua, per la qual cosa podem dir que el seu rendiment es troba al límit. La seva mitjana de procés en l'any 2003 va ser de 151 m³/hora, i en el trimestre de major consum de 173 m³/hora. El tractament punta estimat és de 241 m³/hora, dada que deixa clara la necessitat urgent de futures ampliacions. L'Agència

Catalana de l'Aigua té el projecte d'incrementar el rendiment de la planta en un 50% més respecte de la seva capacitat actual.

Aquestes dades ens manifesten que la capacitat instal·lada actualment no permetria donar servei a nova població. Per una altra part cal assenyalar que el increment de la demanda produïda en els darrers quatre anys (un 46%) s'ha produït justament en el municipi de Mollerussa i no pas en el de Palau d'Anglesola. Tot i això cal remarcar que el increment de la demanda ha fet millorar el rendiment de la xarxa en un 10%.

Actualment es dona la circumstància que en puntes de consum actualment ja s'enregistren problemes de capacitat. Per això, el nou POUM haurà d'establir obres de millora en el seu desenvolupament, ja sigui augmentant la capacitat d'emmagatzematge o bé, preveient una conducció des d'una de les captacions existents, al Salt de Durant, directament a l'EDAP i evitant les pèrdues considerables que es produeixen a dia d'avui. El desenvolupament dels creixements previstos mitjançant els projectes d'urbanització hauran de preveure aquestes necessitats.

El POUM de Mollerussa preveu un llinar de aproximadament 18.000 habitants, i qualifica 30 ha. de nou sòl industrial. La població equivalent superaria la que ha estat tinguda en compte per al disseny de la depuradora en servei. Per a un nou dimensionat, se hauria de considerar l'escenari de població proposat, preveient un increment a mig termini i els creixement de futur, considerant la problemàtica de la demanda actual del serveis.

Els sectors de sòl de nova implantació, tant residencial com industrial, dins de la seva gestió haurien de resoldre la manca de capacitat de la depuradora actual. L'Ajuntament i el Consell Comarcal del Pla d'Urgell actualment busquen una solució conjunta per la comarca i sobre tot per la denominada primera corona del Pla d'Urgell, per tal d'afrontar els dèficits en aquesta matèria e incorporarà l'estudi integral de solucions per el desenvolupament previst.

8.4. L'abocador de residus sòlids

El programa de gestió de Residus de la comarca del Pla d'Urgell està gestionat pel Consell Comarcal del Pla d'Urgell.

L'abocador, situat al terme municipal de Castellnou de Seana, dona servei a tots els municipis de la comarca. La seva capacitat volumètrica total del dipòsit és de 162.185 m³. Actualment existeix una sol·licitud d'ampliació en tràmit que vol incrementar la capacitat útil en 14.729 m³.

El servei de recollida d'escombraries bàsiques o rebuig de tots els municipis de la comarca del Pla d'Urgell la realitza l'empresa JAUME ORÓ SL. Les escombraries o rebuig es transporten al dipòsit controlat, on es tracten diàriament.

La recollida selectiva de la resta de residus municipals recuperables –vidres paper i cartró, envasos lleugers i objectes voluminosos- i l'explotació de la deixalleria comarcal la realitza l'empresa FOCC SA.

El vidre recollit selectivament es transporta a la planta autoritzada per a la valoració d'aquests residu SANTOS JORGE SA; el paper i cartó es porta a la planta de recuperació situada a Mollerussa (PAPRINSA); i els envasos lleugers són gestionats per l'empresa GRIÑO-TRANS SA. des d'on, un cop seleccionats per tipus de materials, són transportats a les empreses autoritzades per la seva recuperació; les piles que es recullen es porten a la planta autoritzada per al seu reciclatge al Pont de Vilomara i Raecafort.⁴

El volum total ocupat en el any 2003 va ser de 100.439 m³. “Segons la mitja de desembre 2003 de 285,053 m³ i la formació de les cotes a assolir en cada terrassa i la vida útil de cadascuna, extretes del Projecte d'ampliació de l'abocador comarcal de residus sòlid urbans del Pla d'Urgell, el dipòsit controlat en data 1 de gener 2004 té una vida restant, incloent l'ampliació amb dues terrasses de 3 m d'altura, de 2 anys”.⁵

Existeix un altre abocador de residus de materials de construcció de gestió privada (ÀRIDS ROMÀ SA) localitzat en el terme municipal de Miralcamp. D'aquest abocador en gaudeixen, especialment, els municipis de la primera corona del Pla d'Urgell.

El increment en la generació de residus que representarà el desenvolupament urbanístic ha de contemplar el període d'emmagatzematge que li resta a l'actual abocador de Castellnou de Seana i de cara al manteniment del servei, la taxa que s'aplica des de gener de 2004 a la fracció dels residus que es recull sense reciclar, és a dir, a les escombraries en general. L'augment del volum de la recollida, en la fracció no reciclable, comportarà un augment del cost del servei que repercuteix sobre el conjunt de la població. Aquest no és un factor limitant estrictament però no obstant, és un aspecte a ser tingut en compte ja que ha de repercutir sobre les rendes dels habitants actuals.

8.5. L'aeròdrom de Mollerussa

Ubicat en el pla de La Serra, al límit del terme municipal amb Sidamon i Miralcamp. Aquesta instal·lació va funcionar des de 1989 sota la iniciativa d'un particular. Des de març de 1990

⁴ Informació sobre els residus municipals generats a Mollerussa, any 2003. Consell Comarcal del Pla d'Urgell.

⁵ Veure annexes: informe de: dades del dipòsit controlat de residus de Castellnou de Seana referents al 31 de desembre de 2003. Consell Comarcal del Pla d'Urgell.

funciona com a club municipal. Actualment disposa de tres hangars, un local social, un sortidor de combustible i dues pistes d'aterratge per a avions ultralleugers i una plataforma per a helicòpters. L'activitat principal d'aquest club és l'ensenyament de vol, en l'actualitat compta amb 45 socis entre alumnes i particulars.

El POUM de Mollerussa delimita el Pla Director del parc territorial de La Serra per tal d'estudiar i determinar les previsions de futur d'aquest àmbit en el que s'estudia la possibilitat d'ampliar i asfaltar les pistes fins a disposar de 650 metres d'allargada per a poder operar amb avions privats de quatre places.

8.6. L'abastament d'aigua potable

L'abastament d'aigua a Mollerussa té com a marc de referència el "Pla Director de xarxa distribució del servei municipal d'abastament domiciliari d'aigua potable (1999)" realitzat i gestionat per SOREA. Aquest projecte està mancomunat amb el municipi de Palau d'Anglesola.

La xarxa es compon de tres ramals principals: Una canonada de 200 mm de diàmetre que dona servei a Palau d'Anglesola i transita per la marge esquerra de la tercera sèquia principal del Canal d'Urgell, travessant el passeig del canal de la ciutat de Mollerussa. Dues canonades de 300 i 150 mm de diàmetre donen servei a la xarxa de Mollerussa. Aquestes canonades es desdoblen en diàmetres inferiors de 125, 110 i 100 mm, fins a donar servei als domicilis (veure plànol de l'Avanç de planejament: LES XARXES D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS. LA XARXA D'AIGUA POTABLE).

Un dels principals dèficits de la xarxa està provocat pel tipus d'orografia de la comarca. La falta de diferència de cota, fa que la pressió aconseguida per gravetat sigui bastant baixa en alguns sectors de la ciutat, especialment en les zones localitzades prop de la Casa Canal (nous sectors residencials 12 i 11) i al nord de la línia fèrria. Per a solucionar aquest problema s'han instal·lat *grups de pressió* a la capçalera de les canonades de 300 mm de diàmetre, aconseguint incrementar la pressió.

Existeixen dos projectes aprovats per l'Agència Catalana de l'Aigua. El primer ja ha estat comentat en l'inici d'aquest punt i preveu l'ampliació de la capacitat de tractament de la planta processadora en un 50% de l'actual. El segon projecte consisteix en la construcció d'un embassament de 100.000 m³ per a solucionar la manca de reserves d'aigua que es produeix en els períodes de tancament del Canal d'Urgell.

Existeixen, a més a més, dos estudis realitzats sota el impuls de la mancomunitat d'aigües Mollerussa- Palau d'Anglesola: el primer proposa el canvi de les canonades de 300 i 150 mm de fibrociment per una sola canonada de 400 mm, de fosa, per tal de garantir un millor

subministrament. Es proposa, també, traslladar els grups de pressió fins a la nova caseta de registre i, d'aquesta manera, millorar la pressió de l'aigua a la ciutat de Mollerussa. El segon estudi proposa realitzar una nova pressa d'aigües a Salt de Duran, un quilòmetre aigües amunt de l'emplaçament de la planta processadora, i substituir la canonada de fibrociment de 300 mm de diàmetre que porta aigua fins a Palau d'Anglesola, per una de 350 mm de fosa.

Pel que respecta a les previsions de futur l'abastament d'aigua necessari pel desenvolupament proposat pel POUM es compta amb un certificat de la Comunitat General de Regants dels Canals d'Urgell, emès per la seva secretària executiva el 20 de novembre de 2007, certificant que ratifica que es disposa de la capacitat suficient per poder subministrar un volum d'aigua de 2.293.295 m³/any al municipi de Mollerussa. Així s'assoleixen les futures necessitats de subministrament de Mollerussa, superior als 9.000 m³/dia, que es reflecteixen en l'informe emès per SOREA el 21 de juny de 2007. (veure annex l'informe de sostenibilitat ambiental)

Tot i així aquest subministrament estarà supeditat als calendaris i les programacions de circulació d'aigua pels Canals d'Urgell i per tant l'Ajuntament haurà de preveure la construcció de basses d'emmagatzematge.

8.7. La xarxa de clavegueram

La xarxa de clavegueram de la ciutat de Mollerussa, conjuntament amb els barris que la conformen, depèn de l'Ajuntament i es tracta d'un sistema unitari.

Les aigües residuals del nucli urbà es recullen en un col·lector de 800 mm que arriba a la depuradora ubicada en el municipi de Fondarella on es tracta amb un procés biològic.

La xarxa actual no té capacitat d'absorbir les necessitats d'evacuació futures, els diàmetres de les canonades són molt justos i el desenvolupament dels nous sectors residencials ha sobrecarregat la xarxa existent provocant la seva saturació (veure plànol de l'Avanç de planejament: LES XARXES D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS. LA XARXA DE CLAVEGUERAM).

En el moment de la redacció del POUM ja s'ha elaborat el Pla Director de la Xarxa de Clavegueram de Mollerussa en el que es fa una descripció, diagnosi de la xarxa actual i del seu funcionament. A partir dels quals es formulen unes propostes d'actuació que es separen en dos grups: el sistema de recollida de les aigües residuals i de les aigües pluvials.

En el primer grup es considera que la xarxa ja té la dimensió suficient per poder absorbir les aigües residuals que es generen en el municipi exceptuant les zones que consten amb

canonades de diàmetre inferior a 300 mm per les quals proposa canviar-les per unes altres de diàmetre no inferior a 400 mm. Pel que respecta al segon grup la proposta planteja una xarxa pseudoseparativa que consisteix en el funcionament òptim de la xarxa actual i la construcció d'una xarxa nova que s'encarregui de desguassar la resta del volum d'aigua pluvial que la xarxa actual no pot absorbir i que mitjançant una tuberia de diàmetre 1000 mm connectarà una bassa de laminació per regular les avingudes d'aigües pluvials.

Tot i així aquest Pla Director no contempla la solució per a la conducció i abocament de les aigües fins a llera pública -que en aquest territori la més pròxima on s'aboquen les aigües és el riu Corb -, solució que passa necessàriament per un acord pluri-municipal i que l'Ajuntament de Mollerussa haurà de solucionar en conjunt amb el Consell Comarcal.

8.8. La xarxa d'electricitat

La xarxa elèctrica de Mollerussa està servida per la companyia elèctrica FECSA-ENDESA.

S'abasteix d'una sub-estació transformadora receptora per la distribució de tensió a tot el terme municipal, situada al nord del nucli urbà, a l'altre banda de la línia ferroviària i al costat de la tercera sèquia del Canal d'Urgell. Aquesta estació és receptora de tres línies d'alta tensió, una de 25.000 kW i les altres dues de 110.000 kW. També és de mencionar que a Mollerussa existeix una estació productora d'energia que es propietat de l'empresa NUFRI (veure plànol de l'Avanç de planejament: LES XARXES D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS. LA XARXA D'ELECTRICITAT).

L'energia elèctrica es distribueix, bàsicament, per línia aèria. Únicament en els nous sectors de creixement i en les noves urbanitzacions de carrers s'ha utilitzat el sistema de línia soterrada.

Es pot afirmar que no existeixen, actualment, punts febles en el subministrament de la xarxa elèctrica i que tots els punts i sectors de la ciutat estan servits satisfactòriament.

8.9. La sub-estació de transformació elèctrica

Està ubicada dins del terme municipal de Mollerussa, a l'altre banda de la línia ferroviària i al costat de la tercera sèquia del Canal d'Urgell. Està gestionada per la companyia elèctrica FECSA-ENDESA i la sub-estació està connectada a la xarxa hidroelèctrica de Catalunya, que li forneix de 30.000 Kw.

La sub-estació rep energia elèctrica d'alta tensió a 125.000 kW. que transforma en mitja tensió de 110.000 kW abastin a la ciutat i al seu territori. Es pot esmenar que dona un servei de qualitat a tot el municipi.

8.10. La xarxa de gas

El subministrament de gas propà domèstic de Mollerussa és a càrrec de l'empresa Gas Natural Expansió i Gas Natural Serveis Tècnics.

La xarxa de distribució de gas es compon d'una canonada general de distribució d'alta pressió (40 kg), que ve des de Barcelona -ENAGAS- amb gas d'Argèlia.

El gas s'utilitza exclusivament com a combustible per a usos domèstics i industrials i no és utilitzat per a usos comercials de venda o similars.

L'esquema bàsic de funcionament de la xarxa és el següent (veure plànol de l'Avanç de planejament: LES XARXES D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS. LA XARXA DE GAS).

La canonada principal (40 kg) circula pel cantó nord de l'autovia A-2, sobre aquesta mateixa infraestructura hi ha dues cambres de regulació de pressió (de 40 kg a 16 kg), de les que surten dues branques principals de 16 kg de pressió.

La primera d'aquestes branques principals es dirigeix al sud per la carretera d'Arbeca, fins a una segona cambra de canvi de pressió (de 16 kg a 3 kg). Des d'aquesta cambra la pressió baixa fins a aconseguir la pressió d'ús domèstic (1.000 mm de columna d'aigua).

La segona branca té un primer tram en direcció oest, seguint el vial que accedeix al polígon industrial, per dirigir-se després al sud resseguint el límit de terme municipal fins a arribar a una cambra de canvi de pressió situada a la indústria el Castillo. Des d'aquest punt s'abasteix de gas domèstic al sector oest de la ciutat.

La canalització està feta amb tubs de polietilè de diàmetres compresos entre 40 i 250 mm.

8.11. Xarxa telefònica i de telecomunicacions

És possible afirmar que la xarxa de La Companyia Telefònica de Espanya està dimensionada i funciona correctament, sent el seu estat satisfactori, sense que estigui en

aquests moments previst per part de la companyia actuacions sobre la xarxa que requereixin treballs significatius d'obra civil, mes enllà dels habituals.

Telefonia mòbil i cable:

Pel que respecta a la instal·lació de la xarxa de fibra òptica va haver una primera iniciativa, per part de l'Ajuntament, per col·locar cables de polietilè en espera d'un posterior desenvolupament dels agents de telecomunicacions. Aquesta iniciativa s'ha quedat sense continuïtat i, en l'actualitat, aquells carrers (sis) en els que es va instal·lar el cable han passat a ser gestionats per Telefònica.

Influència dels nous creixements urbans en la xarxa de telefonia:

La capacitat de serveis de la xarxa es possible afirmar que de moment es il·limitada i existeix un 100% de capacitat per a absorbir nous creixement de població.

9. MOBILITAT I INFRASTRUCTURES DE COMUNICACIÓ

Les infraestructures viàries han de cobrir una mobilitat creixent de persones i mercaderies, de manera que la comprensió de la mobilitat representa un punt de partida important per al seu disseny.

9.1. Una mobilitat laboral en creixement

La separació cada cop més gran entre el lloc de residència i el lloc de treball, no és el factor de mobilitat més important; però té el seu pes i és el més estudiat.

El mercat laboral és cada cop més obert a nivell espacial. Només entre 1991 i 1996 el nombre dels ocupats que es desplacen fora del seu municipi a treballar augmentava en un 28 %, i aquests desplaçaments afectaven un 38 % dels residents del Pla d'Urgell, més de la meitat dels quals es desplaçaven a municipis situats fora de la comarca. També augmenten els treballadors que es mouen en un sentit invers, i els qui venen de fora a treballar als municipis el Pla d'Urgell representen un 36 % dels llocs de treball existents (1996) i una quantitat inferior als residents que es desplacen fora.

L'ocupació i la riquesa del Pla d'Urgell no es poden desvincular del tot de l'activitat econòmica de les altres comarques de Ponent i, en particular, de la ciutat de Lleida. Prop de la meitat dels treballadors del Pla d'Urgell que es desplacen fora de la comarca a treballar ho fan a la ciutat de Lleida i el seu entorn immediat i la ciutat de Lleida representa el primer flux de treball per a Bell-lloc d'Urgell, Bellvís, Torregrossa, Mollerussa i Ivars d'Urgell.

Els residents del Pla d'Urgell busquen fora els llocs de treball de l'àmbit dels serveis a la capital administrativa i de serveis que és Lleida. Mentre els treballadors que venen de fora a treballar a la comarca es dirigeixen a les indústries de Mollerussa.

En certa manera, aquests intercanvis es repeteixen a l'interior de la mateixa comarca, en consonància amb l'especialització productiva local.

A les poblacions petites perifèriques domina encara l'activitat agrària, que representa una tercera part o més dels ocupats residents. Un cop comptats aquests ocupats agraris i els pocs que troben feina en els petits comerços i tallers locals, la resta han d'anar a buscar feina fora, a les botigues, oficines i organismes públics de Mollerussa o Lleida, i també, en menor grau, a les indústries.

Mollerussa i el seu entorn contigu, una part de Golmés i Fondarella, que no es poden diferenciar físicament de Mollerussa, sumen, en definitiva, prop de les dues terceres parts dels llocs de treball en la indústria i els serveis. Aquests municipis i Miralcamp actuen com atractors nets de treballadors, mentre la resta de municipis apareixen clarament com emissors de treballadors.

El grau d'obertura dels municipis resulta també molt desigual, i mentre Castellnou de Seana i Torregrossa reben i envien molts pocs treballadors, Sidamon i Fondarella s'atansen a un comportament de perifèria urbana i emeten i reben uns fluxos superiors a la meitat dels residents o dels llocs de treball propis.

9.2. La mobilitat per motiu de compres

Les compres en comerços i la provisió de serveis representen un dels motius de mobilitat més destacats, de manera que la ubicació dels comerços té uns efectes importants sobre el trànsit.

El comerç al detall té més de la meitat de la seva superfície ubicada al terme de Mollerussa i l'àrea immediata de Golmés, que en conjunt representen una oferta equiparable a la dels altres dos centres comarcals importants de Ponent, Tàrraga i Balaguer, que es troben en qualsevol cas bastant per davall de l'oferta de Lleida ciutat.

L'atracció comercial de Mollerussa es fonamenta en dues àrees de tipus molt diferent; Caprabo-Golmés i Mollerussa-Centre. L'àrea de Caprabo en el terme de Golmés concentra les superfícies més grans de cadenes relacionades bàsicament amb l'alimentació, i el centre comercial de la ciutat concentra el petit comerç multisectorial.

En els nuclis petits de la comarca s'ha patit la competència de les grans cadenes instal·lades a Mollerussa. Amb tot, les poblacions més grans mantenen una oferta comercial diversa, amb presència de nous supermercats, mentre és en alguns nuclis més petits que es planteja algun àmbit d'oferta deficient, com ara forn de pa o carnisseria.

Perruqueries, oficines bancàries, gestories, bugaderies, estudis fotogràfics i moltes altres activitats configuren el món divers dels serveis, que segueix una distribució territorial molt similar al comerç al detall.

Algun servei es troba present en tots els nuclis, com ara les perruqueries; altres només en els nuclis de 2.000 o més habitants com ara les gestories, estudis fotogràfics o servei de taxi, i els més especialitzats que només es troben a la capital, com ara les bugaderies, agències de viatges i de transport o diversos professionals liberals.

La concentració dels serveis a Mollerussa, amb més de la meitat de les llicències de la comarca, resulta encara més important que la que s'enregistra en el comerç i manté un ritme creixent.

L'oferta de serveis de Mollerussa i de la comarca en general resulta, en qualsevol cas, molt deficitària en relació a Lleida capital, que tant en l'àmbit dels serveis públics com el dels personals estén la seva influència sobre la comarca. El balanç negatiu de la mobilitat obligada comarcal per treball es correspon precisament amb els residents que es desplacen quotidianament a treballar a les oficines privades i centres públics de Lleida.

9.3. Condicions geoestratègiques i origen de la xarxa viària actual

En qualsevol cas, més que adaptar-se a la mobilitat, és aquesta la que s'adapta les infraestructures de comunicació, les quals responen a les relacions que s'han forjat històricament en el territori.

El conjunt de comarques de la plana ponentina presenta uns trets econòmics i humans molt similars i es troba cohesionat entorn a la ciutat de Lleida, que, amb els seus 112.035 habitants, juga un paper destacat de centralitat comercial i de serveis. Lleida és l'origen i destinació preferent de la mobilitat obligada i de les migracions interiors (altes i baixes padronals) amb Mollerussa, separades per uns 20 minuts en cotxe. Lleida és també lloc preferent de relació, després o abans de Mollerussa, amb la resta de nuclis de la comarca.

En aquest àmbit regional de les planes ponentines, que facilita els intercanvis quotidians entre els punts més extrems, adquireix un paper destacat també el corredor de la N-II, que uneix les principals ciutats. Aquest corredor no solament és un eix de comunicacions (autovia, tren, gasoducte, fibra òptica), sinó un eix de desenvolupament regional, almenys

entre Cervera i Fraga. En aquest eix es troba la major part de la població i de l'activitat de les planes de Ponent i de la mateixa comarca del Pla d'Urgell i el seu entorn representa uns avantatges locatius molt importants que incideixen en el desenvolupament local.

L'eix de la N-II, que uneix els dos centres principals de l'Estat, Madrid i Barcelona, representa, per altra part, la millor garantia del posicionament exterior de la comarca i de la seva projecció. En aquest sentit juga un paper decisiu la proximitat amb Barcelona, que vindrà a situar-se a una hora de Mollerussa un cop s'acabi el tram Santa Maria del Camí – Cervera; amb aquesta aproximació poden arribar finalment els efectes de la descentralització industrial de Barcelona tan pregonada.

L'autovia N-II, que constitueix actualment el braç més efectiu d'aquest eix, ve a ser, doncs, l'espina dorsal de la comarca, on connecten la major part dels fluxos dels municipis que s'hi troben separats. Els ajuntaments han interioritzat el fet i han traslladat les promocions i les expectatives de desenvolupament de sòl industrial a les vores de l'autovia, en perjudici de la vella N-II.

Les infraestructures de comunicació serveixen per unir les poblacions i les que s'han implantat a la comarca, tant les carreteres com el mateix tren, neixen amb la voluntat d'unir els nuclis habitats pròxims. Només la recent autovia N-II defuig el pas pels nuclis de població en benefici del trànsit fluid i ràpid de llarga distància. La resta de comunicacions mira sempre d'unir i aproximar-se als nuclis i només després té en compte els avantatges de la línia més curta entre dos punts.

La xarxa viària actual presenta com a substrat una espessa xarxa de camins, que ha estat facilitada per les condicions de plana i per la funció de servei a un parcel·lari rústic força fragmentat. Aquesta xarxa de camins (antics camins ramaders, de bast o de carro consolidats a principi de la centúria com a carreters) s'estructura radialment a l'entorn dels nuclis de població i serveix de connexió entre nuclis pròxims, però presenta també trajectes llargs i exteriors als nuclis producte dels antics camins ramaders o alguns camins directes als nuclis més importants (camins a Tàrraga, a Balaguer o a Lleida).

A partir del segle XVII el conjunt de la xarxa de camins de la comarca es va consolidant com una xarxa de camins carreters, per bé que les condicions seran deficientes fins a la segona meitat del segle XX; camins de 3 metres d'amplària o menys (excepte els ramaders), camins pràcticament intransitables amb pluges. La moderna maquinària agrícola obligarà a l'ampliació d'aquests camins, almenys els més freqüentats, mentre l'aplicació de graves i l'abandó del carro facilitarà la seva conservació. Des dels anys 1960 s'aniran asfaltant, per altra part, les comunicacions interlocals principals.

L'excepció, dins l'anterior context, és l'única via històrica de llarg recorregut que travessa la comarca, el Camí Ral, la N-II. Aquesta via, pràcticament idèntica des d'època romana, veurà un primer intent de modernització el segle XVIII i, de fet, fins l'any 1922 no començarà a

tenir un traçat satisfactori i apte per a la circulació amb vehicle de motor; amplària regular, ferm consistent de llambordes, ponts per als quals difícils,...

L'altra via destacada en els documents dels segles XVIII i XIX que travessava la comarca era la carretera o, millor, camí carreter de Lleida a Agramunt, que es prolongava, com autèntic eix del Segre, fins a la Seu d'Urgell per Ponts o per Solsona, segons les versions, i també cap a Manresa per Guissona i Calaf, com una versió anticipada del modern Eix Transversal. Aquesta via absolutament rectilínia, que a partir d'Agramunt es convertia en camí de bast, serà oblidada en els plans de carreteres moderns i desapareixerà, fins i tot, en algun tram.

Les altres dues vies importants, que toquen la comarca en els seus límits extrems, resulten dels plans de carreteres empresos per l'Estat al segle XIX. A mitjan del XIX es concloïa la carretera de Tarragona a Lleida per les Borges Blanques (actual N-240), que s'havia iniciat mig segle abans entre Tarragona i Montblanc (substituïa un camí carreter). Mentre, la carretera estatal de tercer ordre entre Tàrrrega i Balaguer es construí cap al 1890 seguint una traça rectilínia completament nova.

Entre 1911 (Llei de camins veïnals de l'Estat) i 1935 es completà la xarxa comarcal amb les carreteres de l'estat que unien les Borges Blanques amb Mollerussa i Bellpuig; mentre la xarxa provincial tancava la comunicació de Bellpuig d'Urgell amb Tornabous (per Barbens) i Castellserà (per Ivars), Bell-lloc a Bellvís i de Mollerussa amb Bellcaire (per Linyola), Juneda (per Torregrossa) i el Palau d'Anglesola.

9.4. La N-II i la xarxa viària bàsica

La ubicació geoestratègica determina la situació de la comarca en la xarxa viària bàsica i la història de la implantació de les infraestructures resulta ben explícita en aquest sentit. Les possibilitats de millora o, simplement, de transformació de la xarxa s'han de contemplar des d'aquesta òptica.

Tal com s'ha assenyalat, la comarca es troba ubicada favorablement en relació a un dels principals eixos de comunicació del país, la N-II transformada en autovia des del 1992, que la travessa pel mig. El disseny i estat de l'autovia al seu pas per la comarca resulten satisfactoris i únicament s'ha de considerar la necessitat que s'acabi el seu trajecte fins a Barcelona.

La facilitat d'accés a l'autovia des dels diferents nuclis habitats de la comarca a través de la xarxa secundària fa que aquesta operi com a espina dorsal de comunicació comarcal (la població més allunyada, Linyola, es troba a 8 quilòmetres). Una altra qüestió és el disseny dels encreuaments, que presenta rotondes i interseccions en pendent poc maniobrables.

La posada en funcionament de l'autovia ha fet, per altra part, que els nuclis pròxims descobreixin un nou angle direccional i es replantegin el seu creixement. Golmés, Mollerussa, Fondarella, Sidamon avancen els seus plans de creixement cap al nord, mentre Bell-lloc confirma aquesta orientació que ja li era natural. El Palau d'Anglesola i Castellnou de Seana (Vila-sana en menor grau), que creixien urbanísticament cap al sud, han vist, per la seva banda, millorar la seva accessibilitat i oportunitats amb l'autovia.

Si la construcció de l'autovia ha permès superar el col·lapse de l'antiga N-II i ha obert noves oportunitats per a les poblacions veïnes, no és menys cert que l'autopista ha creat una barrera física en una comarca on no n'hi havia cap. Aquests efectes barrera es tradueixen en majors dificultats per a les comunicacions humanes; però, afecten sobretot la fauna, per a la qual no s'ha previst cap tipus de pas. La permeabilitat per als vehicles entre una i l'altra banda de l'autovia es manté a partir dels ponts elevats i les vies laterals; però a banda dels retombs als quals ara es veuen obligats determinats trajectes, s'han perdut definitivament les connexions entre les banquetes dels canals.

La nova autovia no ha de fer oblidar la vigència del tradicional Camí Ral que passa pel mig dels nuclis. A part de constituir, encara, la via més ràpida de comunicació entre nuclis veïns, la densificació del trànsit per l'autovia i la conversió en autovia de l'accés a Lleida des dels Alamús poden donar a l'antiga N-II un interès renovat.

A part de la N-II, no passa prop dels nuclis de la comarca cap altra de les carreteres de la xarxa viària bàsica proposada pel Pla de Carreteres de 1985. La N-240, de Tarragona a Lleida, i la C-148, de Tàrrrega a Balaguer travessen només alguna punta del territori; però serveixen, en qualsevol cas, per encaixar les comunicacions de molts dels nuclis de la comarca i no es poden deixar, en aquest sentit, de banda a l'hora de contemplar l'estructura de la xarxa viària comarcal, igual que la comarcal C-1313.

En els cas de la xarxa més pròpiament intercomarcal, la seva implantació s'ha vist condicionada per la poca importància geoestratègica històrica de Mollerussa. La intersecció sobre la N-II dels eixos viaris principals que venen del Pirineu o del Mediterrani es fa a través de Lleida, Tàrrrega i en menor grau Cervera, que són els centres amb un major pes històric. Fins i tot Bellpuig ha estat preferit a l'hora d'encaixar vies de llarg recorregut; la C-233 de Bellpuig a Flix per les Borges. Amb tot, cal dir que aquesta relativa marginació de Mollerussa i la comarca, perceptible en el catàleg de carreteres, queda compensada per les característiques reals de les vies existents, que s'adapten més a la demanda existent.

A propòsit del Pla Territorial General de Catalunya, cal dir que la xarxa bàsica s'amplia i pel que fa a la comarca s'inclou l'altre eix actualment més transitat, la carretera de les Borges Blanques a Mollerussa (titularitat de la Generalitat).

La continuació actual de la carretera anterior cap al nord es fa actualment via Bellcaire d'Urgell (titularitat de la Diputació, en vies de traspàs). El traçat i la secció actuals d'aquest

eix nord-sud es troben pendents de l'ampliació i millora del ferm del tram Linyola-Belcaire, a càrrec de la Diputació.

Si pel sud, les Borges acompleix plenament el paper de distribuïdor de trànsits de l'eix nord-sud dibuixat abans, pel nord aquest eix troba el seu límit en la C-148, a partir de la qual s'ha de fer un retomb per Balaguer per accedir a les connexions amb el Pirineu (C-1313). Al respecte existeix una via alternativa d'enllaç més directe amb la C-1313 per Cubells, que surt de Linyola i passa per les Penelles, Bellmunt i Montgai, de la qual caldria millorar el tram Bellmunt-Cubells. Potser la culminació d'aquest traçat donaria una alternativa de pas per al trànsit de llarg recorregut Tarragona-eix del Segre, el qual té, en qualsevol cas, una opció Montblanc-Tàrraga-Artesa de Segre més directa.

Més lluny de l'àmbit concret d'estudi, de Bellpuig d'Urgell serveixen d'unió entre la N-II i la C-148 segueixen la ruta Barbens-Tornabous-La Guàrdia-Agramunt i Ivars-Castellserà-Préixens. Feta la variant de Barbens, manca executar la variant d'Ivars d'Urgell ja projectada, per tal de completar la millora d'aquestes vies, que presenten un traçat i ferm força satisfactoris, tret del tram Tornabous-Agramunt.

Des de Bellpuig surt també la via històricament més important després de la Nacional, la C-233, que enllaça amb Borges per Vilanova de Bellpuig i Arbeca i continua cap a Castellldans fins a la Granadella. El ferm i la secció d'aquesta carretera defalleixen pel costat de les Garrigues.

Una via paral·lela a l'anterior i que es troba en molt millor estat és la que enllaça Mollerussa amb Torregrossa i Juneda, i després es perllonga fins a Castellldans per trobar-se amb la ruta anterior.

Fruit de la continuïtat entre carreteres d'enllaç entre poblacions veïnes, apareix un altre trajecte intercomarcal, el que segueix la ruta Mollerussa-el Palau-el Poal-Bellvís-Térmens (C-1313) i, més enllà, Menàrguens i Albesa. Representa també una via alternativa entre Mollerussa i Balaguer, que seria molt més efectiva com aital de millorar-se i asfaltar-se el camí existent entre els Arcs i Vallfogona de Balaguer. Aquest darrer era el trajecte recollit en la "Relació provisional de camins de possible inclusió a la xarxa de carreteres" del Pla de Carreteres de 1985.

9.5. La xarxa de carreteres locals i de camins

Amb prou feines es pot diferenciar de l'anterior la xarxa més estrictament local, que comunica els nuclis entre ells o amb una via més important; les condicions de secció i traçat resulten en molts casos coincidents. El condicionament d'aquestes vies locals consisteix en

l'aprofitament de la mateixa plataforma del camí preexistent, d'uns 6 metres d'ample, a la qual s'afegeix un llit compacte de graves i una capa d'aglomerat asfàltic.

De la xarxa més local destaca aquella que uneix alguns nuclis amb la N-II, l'antiga i la nova; Castellnou de Seana, Vila-sana (a Golmés), el Palau d'Anglesola-Fondarella i Bellvís. Totes aquestes vies, tret de la de Vila-sana, han estat històricament titularitat de la Diputació de Lleida, porten una trentena d'anys asfaltades i han vist renovar-se el seu ferm.

Unes altres dues carreteres de titularitat local completen i reforcen la posició central de Mollerussa. Es tracta de la carretera de Vila-sana a Mollerussa que es perllonga des de 1998 fins Ivars d'Urgell i de la carretera de Mollerussa a Arbeca (1998) que troba continuïtat fins a la Floresta i des de 2001 també fins a Vinaixa pels Omellons.

Al costat dels anteriors enllaços, que segueixen una direcció nord-sud, apareixen camins de titularitat municipal que esbossen possibles trajectes de major continuïtat est-oest, alguns dels quals apareixen a la "Relació provisional de camins de possible inclusió a la xarxa de carreteres" que figura en el Pla de Carreteres de 1985 o en el Pla de Camins de 1935.

Dels trajectes est-oest avui es troba asfaltat el tram Barbens-Ivars-Vallverd-Linyola, del qual hi ha una possibilitat de prolongació, en un sentit, fins Anglesola (previst en el Pla de Carreteres) i, en un altre, fins al Poal (previst en el Pla de Carreteres) o fins a Balaguer. Una altra via paral·lela a l'anterior, de la qual existeixen alguns trams asfaltats és la que enllaçaria Castellnou de Seana-Vilasana-el Poal-Bellvís-Térmens, amb la variant Poal-Arcs-Térmens.

A banda de les carreteres i camins enunciats, la xarxa local s'amplia i diversifica en una gran quantitat de trajectes que plantegen la qüestió difícil de resoldre de la jerarquia funcional dels camins. L'ús i el trànsit que suporta actualment aquesta xarxa, que porta implícita una major o menor cura municipal dels camins, dona unes primeres pautes de tipificació.

Camins que serveixen de comunicació entre nuclis i en els quals es troba sovint que un mateix trajecte presenta dues o més alternatives, amb una de preferent. En relació amb la xarxa local abans apuntada, aquests camins tindrien una menor freqüentació i menor interès com a trajectes de llarga distància.

Camins radials que comuniquen amb partides del terme o camins d'unió entre camins de la xarxa local que tenen una elevada freqüentació agrícola i en els quals s'han de realitzar periòdicament labors de manteniment.

Petits camins que surten de la xarxa anterior i compleixen la funció de servei a finques. En general es troben molt poc freqüentats, l'amplària supera rarament els 2,5 metres i la seva conservació recau generalment en els mateixos usuaris.

La ubicació d'alguna indústria o equipament important en indrets apartats dels nuclis i de les carreteres principals modifica, per la seva banda, la tipologia anterior en augmentar les prestacions requerides a les vies.

La densitat dels nuclis i les condicions de plana fan, però, que els camins d'enllaç entre nuclis siguin múltiples i, a més a més, amb més d'una alternativa per un mateix trajecte, de manera que l'elecció no és fàcil. Prova n'és la variació d'un any per un altre dels camins que un mateix ajuntament considera com a prioritaris.

Les mateixes condicions de planura afavoreixen, per altra part, que els camins veïnals es converteixin en vies de trànsit de més llarga distància. El traçat rectilini i pla de la majoria de camins afavoreix que, un cop asfaltats, s'hi assoleixin velocitats similars a les de les millors vies, de manera que la jerarquia de la xarxa es difumina i les carreteres esdevenen funcionalment ambivalents.

Si el tema de la jerarquia s'arriba a aclarir, es disposa ja de més elements per a resoldre la qüestió pràctica de fins on s'han de continuar eixamplant i asfaltant els camins de terra o grava actuals. És una qüestió important, quan l'administració i en particular el Departament d'Agricultura subvencionen l'asfaltat.

La densa xarxa de camins existent deixa encara un ampli marge per a la millora i l'asfaltat de vies, que resulta inabastable en la seva totalitat, de manera que cal decidir què s'asfalta.

En principi, qualsevol augment de l'isotropia territorial, com la que deriva de la millora general de les vies locals, s'ha de considerar com a satisfactòria. Però aquestes millores plantegen altres inconvenients, en particular l'augment de la perillositat per la interferència entre el trànsit de turismes, vehicles agrícoles i, cada vegada més també, vehicles industrials, a banda de consideracions de tipus ecològic.

Trets de casos molt puntuals que uneixen alguns dels buits comarcals o signifiquen drecceres, com ara el recentment asfaltat camí de Miralcamp a Fondarella, l'asfaltat i millora de nous camins no comporta millores significatives d'accessibilitat entre nuclis. Asfaltar, com s'ha fet, el camí directe del Palau d'Anglesola a Bellvís aporta molt poc en relació a la carretera ja existent entre les dues poblacions, que passa pel Poal.

Ara per ara, els projectes que tiren endavant depenen de la capacitat d'acord i la voluntat dels ajuntaments titulars de la via, units a la capacitat de pressió municipal sobre el Consell Comarcal, la Diputació o la Generalitat, que en subvencionen l'execució. Una anàlisi de les necessitats reals i l'aplicació de criteris d'accessibilitat general de la xarxa portaria a opcions de millora una mica diferent.

9.6. L'interès dels camins ramaders i antiques vies

Sobre el conjunt de la xarxa de camins anteriorment descrita es juxtaposa una xarxa de camins vinculada a usos històrics, que avui pràcticament han desaparegut, els camins ramaders i algun camí carreter de llarg recorregut, que conserven un interès cultural i poden servir com a elements d'ordenacions territorials futures.

En els camins de llarg recorregut figura el camí carreter Lleida-Agramunt per Linyola anteriorment esmentat, dels qual els propietaris se n'han menjat algun tram. Testimonis històrics apunten també l'ús d'aquesta via com a camí ramader.

Si en el seu dia, l'enquesta que efectuà Eusebi Martí Lamich a principi dels anys 1920, topà amb la dificultat de reconstituir alguns camins ramaders desapareguts de la memòria històrica i/o apropiats pels propietaris agrícoles veïns, amb el temps les dificultats de reconstitució s'han accentuat. Amb tot, els diferents documents existents i la memòria històrica permeten una reconstitució aproximada de les vies que representa:

Els camins principals o carrerades reials, per on es cobrien els trajectes llargs de relació nord-sud entre la plana i la muntanya, que inclouen també algun trajecte est-oest a l'interior de la plana. Se'ls hi atribueix un ample d'entre 20 i 50 metres, que avui es troba reduït al d'un camí normal, quan no ha desaparegut, per bé que encara és possible trobar algun tram testimonial amb una bona amplària.

Els camins ramaders de segon ordre, carrerades menys importants, que es diferencien amb dificultat dels anteriors i que venen a representar trajectes similars. Inclouen trajectes alternatius o d'enllaç de les carrerades amb zones de pastura o descans. Vindrien a tenir una amplària inferior a l'anterior, però com la d'una cabanera.

Finalment, hi havia els camins que sortien de les poblacions i tenien un ús eminentment ramader. S'han conservat en la mesura serveixen encara de camins de servei a finques.

A banda de l'interès ecològic-cultural que pot tenir algun dels petits trams conservats, els camins ramaders presenten unes característiques que esdevenen idònies per a múltiples propostes d'ordenació territorial:

Compleixen generalment les condicions de rutes de llarg recorregut allunyades dels centres urbans, que esdevenen interessants per a la instal·lació d'infraestructures modernes: autovies, gasoductes, oleoductes,....

Els trajectes s'adapten extraordinàriament a la topografia i prenen per un seguit la línia de carena, fet que els hi confereix un gran valor panoràmic i per a projectes hidràulics.

Els camins ramaders marquen molt sovint les divisòries entre els termes municipals actuals i entre els antics termes rurals, circumstància que els hi dóna un valor administratiu i obre possibilitats diverses d'ús.

Vigents o desapareguts, els camins ramaders marquen el perfil dels grans polígons parcel·lars que organitzen el territori, circumstància rellevant per al disseny i pas de qualsevol infraestructura, així com per a qualsevol possible proposta de reestructuració parcel·lars.

9.7. Una millora necessària: La Via Orbital

Per encàrrec de la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya es realitzaren, l'any 2003, els Estudis d'Implantació de la Via Orbital del Pla d'Urgell. El marc de referència i les propostes presentades varen tenir en compte les directrius generals de la Direcció General d'Urbanisme i el consentiment dels municipis de Fondarella, Golmés, Miralcamp i Mollerussa.

L'estudi per establir els criteris de traçat per a una futura Via Orbital del Pla d'Urgell, parteix de la idea de conservar i potenciar la qualitat del territori, considerant les seves potencialitats estratègiques dins el sistema urbà del Pla d'Urgell i el territori de Catalunya.

L'objectiu d'establir criteris per al traçat de la Via Orbital, en concordança amb el model urbanístic actual, s'enfronta al repte de fer compatibles les necessitats derivades dels fluxos productius –agrícoles, industrials- i la qualitat de la vida urbana; i reconciliar el planejament d'escala municipal en un àmbit projectual d'abast supramunicipal, partint d'una perspectiva de desenvolupament equilibrat i sostenible dels municipis implicats. L'objectiu central del document és proposar un marc de referència analític de la realitat del Pla d'Urgell i, des d'aquesta reflexió, prefigurar el traçat coherent i racional de la futura Via Orbital.

Els objectius generals del document persegueixen:

- *Proposar un traçat coherent amb l'entorn natural i els elements físics, patrimonials, culturals del paisatge del territori.* La implantació al paisatge rural hauria de facilitar la incorporació de tots els serveis i la integració a la morfologia del parcel·lari en la mesura que sigui possible, respectant les fites del territori.
- *Possibilitar la sortida dels fluxos productius evitant interferències en la qualitat de vida i l'entorn urbà dels municipis del Pla d'Urgell.* Un estudi detallat hauria d'aprofundir en la possibilitat de dissenyar diferents seccions de la Via Orbital, tenint en compte el caràcter de les diferents activitats i la vida que es realitza en els diferents trams del recorregut.
- *Evitar, en la mesura que sigui possible, a través d'un traçat coherent i racional, l'extensió injustificada del sòl urbà.* El disseny de la Via Orbital haurà d'incorporar mecanismes que garanteixin la limitació del creixement urbà en àmbits no adequats, per facilitar la fluïdesa i

funcionalitat d'aquesta i preservar l'activitat agrícola.

El document es compon dels següents continguts:

- *Presenta una anàlisi conjunta del creixement urbà en el Pla d'Urgell*, indicant aspectes com el comportament demogràfic, la dinàmica econòmica (fonamentalment agrària), la singularitat de la producció industrial, el desenvolupament del sòl urbà industrial, la demanda d'habitatge i creixement residencial. Així com una anàlisi del planejament urbanístic i del creixement urbà.
- *Reflexiona de manera unitària sobre el suport territorial i els seus referents físics, patrimonials i de paisatge*. Aprofundint en la comprensió d'àmbit del Pla d'Urgell com a gran ecosistema, on les activitats agrícoles, culturals i els fenòmens naturals s'observen amb atenció.
- *Analitza l'origen i les condicions estratègiques de la xarxa viària, actual i futura, i els fenòmens que es generen al voltant de la mobilitat i les infraestructures de comunicació*, tenint en compte les causes de la mobilitat interior i exterior a la Pla d'Urgell i l'interès potencial del suport dels camins i xarxes tradicionals de circulació del territori.
- *Analitza alternatives possibles al traçat de la Via Orbital*. En l'estudi s'analitzen els avantatges i limitacions de dos possibles traçats. El primer, més vinculat a l'aprofitament de les traces i camins rurals existents al territori i de caràcter més exterior als nuclis urbans actuals. El segon parteix de la mateixa lògica, però amb un traçat més ajustat als límits urbans actuals. Finalment,
- *Proposa el traçat de la Via orbital del Pla d'Urgell, així com les condicions per a la seva gestió*.

9.8. La xarxa ferroviària i la seva inserció urbana

9.8.1. L'estat de la línia de Barcelona a Lleida per Manresa

Mollerussa es troba comunicada per una via fèrria històrica, la línia de Barcelona a Lleida per Manresa, que en el seu moment fou la primera via de comunicació fèrria de Barcelona amb l'interior de l'estat. El trajecte complet de la línia entrà en servei l'any 1860 amb la inauguració de l'estació de Lleida. Anteriorment havia entrat en funcionament l'estació de Mollerussa, que donat la importància del tren en les comunicacions d'entre el segle XIX i XX jugà un paper essencial en la promoció de la ciutat.

Avui la línia queda lluny del passat, quan el tren constituïa el mitjà de transport més ràpid per als desplaçaments llargs i la línia era la porta d'entrada i sortida habitual de persones i mercaderies a la comarca. La generalització del cotxe a partir dels anys 1960 i la promoció de la línia per Picamoixons en el trànsit Lleida-Barcelona, han arraconat aquesta via fèrria fins al punt de témer per la seva continuïtat. Els ajuntaments i la Diputació de Lleida s'han hagut de mobilitzar per aturar l'abandonament i exigir la millora.

A part l'existència d'una sola via, l'estat de conservació de la infraestructura ha esdevingut molt precari fins al punt de condicionar la qualitat de tot el servei. La velocitat del servei entre Mollerussa i Lleida se situa entorn els 52 km/h; però entre Mollerussa i Tàrrrega baixa a 39 km/h i la distància Mollerussa-Barcelona es fa en una mitjana de 46 km/h. Les millores de la infraestructura en curs hauran de millorar notablement la seguretat de la línia i també la velocitat, almenys entre Cervera i Lleida. Caldria fer encara un esforç de millora molt important per a que la línia representés un mitjà atractiu per als desplaçaments cap a Manresa o Barcelona.

Una altre aspecte a millorar és l'oferta dels serveis de la línia. El nombre de serveis, 6 en direcció Lleida i 5 en direcció Barcelona (dos dels quals s'aturen a Cervera), i l'horari d'aquests tampoc en facilita gaire l'ús. Com a servei públic de viatgers, l'oferta ferroviària s'hauria de complementar amb la de l'autobús, que avui dia és l'elecció majoritària dels viatgers.

Cara a la mínima rendibilitat i la millora dels serveis que ofereix la línia, el nombre de viatgers tampoc ajuda massa. El nombre d'usuaris del tren ha anat davallant fins a establir-se o, fins i tot, experimentar una lleugera recuperació en els anys 1990. Els usuaris són actualment els jubilats, joves estudiants i alguns grups marginals sense carnet de conduir.

Quadre . Trànsit de viatgers de la línia fèrria Lleida-Barcelona per Manresa; viatgers amb origen Lleida, mitjana diària.

	1986	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bell-lloc d'Urgell	60	7	16	14	15	19	19
Mollerussa	131	49	46	44	45	56	52
Golmés	14				6	9	8
Castellnou de Seana	11					4	4
Bellpuig	63	15	14	14	14	16	15
Anglesola	5						
Tàrrrega	125	57	56	50	45	66	62
Cervera	106	27	26	25	23	30	26
Total	515	155	158	147	148	200	186

Font: dades facilitades per Renfe.

9.8.2. Perspectives de servei de la línia ferroviària

En el panorama ferroviari la principal novetat que es presenta és la construcció i entrada en funcionament de la nova línia d'alta velocitat Madrid-Lleida-Barcelona-frontera. De manera general aquesta línia no haurà de variar sensiblement l'ús i la freqüentació de la línia de tren Lleida-Manresa.

En operar la línia Lleida-Manresa ja pràcticament com una línia regional, sense trens de llarg recorregut i amb la major part del trànsit concentrat entre Cervera i Lleida, la nova oferta de llargs trajectes de l'alta velocitat ha de tenir una incidència molt reduïda. La possibilitat d'accedir a través de Lleida al trens d'alta velocitat pot fer, al contrari, que les línies regionals guanyessin una certa demanda, d'existir una bona coordinació horària.

Es fa molt difícil pensar, però, que els viatgers potencials de Mollerussa i el seu entorn tirin enrera fins a Lleida per desplaçar-se fins a Barcelona (els preus tampoc han de resultar en principi competitius amb els del bus, ni amb els del vehicle privat). És més fàcil que els habitants del Pla d'Urgell vagin a Lleida per agafar els combois que van a Saragossa o Madrid; però el dubte és aleshores quants trens AVE s'aturaran a l'estació central de Lleida per a cobrir aquestes trajectes.

La millora de l'ús de la línia Lleida-Barcelona per Manresa passa, en qualsevol cas, per la millora de la infraestructura i l'augment de la velocitat. A la millora del tram entre Lleida i Cervera s'hauria d'afegir la del tram entre Cervera i Manresa; però és en els serveis en Barcelona on la competitivitat de la línia es presenta més dubtosa.

A partir de la millora de la infraestructura es pot configurar un servei públic de viatgers competitiu en horaris i freqüències, que aprofiti i doni continuïtat a la xarxa regional existent a l'entorn de Lleida. Però ja s'ha apuntat també com és de difícil que els serveis regionals de trens competeixin amb els autobusos regulars.

En el marc de millora de la infraestructura ferroviària es pot contemplar, en qualsevol cas, la recuperació del transport de mercaderies, que avui resulta pràcticament inexistent. Les millores en tot el trajecte Lleida-Barcelona poden representar a mig-llarg termini una alternativa a la saturació del transport per carretera sobre l'eix de la N-II. Cal tenir en compte, amb tot, que en una perspectiva de futur la ubicació dels centres logístics a l'àrea de Barcelona (port i aeroport) afavoreixen l'ús de la línia que passa per Picamoixons. L'ús per a mercaderies de la línia Lleida-Barcelona s'emmarca més aviat en les possibles necessitats futures de les poblacions que es troben en el seu pas.

En el futur el tren pot jugar un paper molt més important que l'actual en el transport de llarga distància, tant de viatgers per la línia AVE o convencional com de mercaderies per la línia convencional; però per això cal imaginar una major complementaritat amb un transport regional que es realitza avantatjosament per carretera, en base a unes regulacions legals i infraestructures que facilitin la intermodalitat.

9.8.3. La inserció del tren en la ciutat

Tot i que possiblement la presència d'una línia ferroviària plantegi actualment més inconvenients que avantatges per a Mollerussa, la ciutat no pot prescindir d'una infraestructura que ha estat decisiva per al passat i pot jugar també un paper important en un futur subjecte a demandes i canvis tecnològics imprevisibles. Els inconvenients actuals de la línia provenen de l'efecte barrera que ha representat per al creixement urbà de Mollerussa i es tracta, doncs, de repensar aquests efectes.

La concepció d'una línia futura centrada en el transport de viatgers (perspectiva que apareix com la més versemblant) aclariria notablement les possibilitats de tractament urbanístic de l'estació i la via. En aquest context:

- El pas de la línia ferroviària es pot assuaujar i fer més continu amb l'entorn viari immediat, integrant la via en un entorn d'avinguda.
- Les interseccions, que han de ser totes a nivell (exceptuat el pas de vies ràpides exteriors), també poden rebre un tractament més urbà, a banda de ser més nombroses.

Naturalment, la vocació de transport de viatgers de la via no depèn d'agents locals i es fa difícil de preveure. En cas de prevaler aquesta opció, s'imposa repensar els accessos de transport fix de mercaderies a la ciutat.

Les perspectives de tractament de la línia ferroviària i el seu entorn varien notablement si aquesta pren el caire d'un tramvia o metro ràpid regional, que ofereix els avantatges de comunicar directament llocs centrals de les respectives ciutats regionals. En aquest moment, les estacions ferroviàries de ponent i els seus entorns representen més aviat àrees perifèriques, sinó marginals, de les respectives ciutats. Però aquesta situació es troba en vies de transformar-se, almenys pel que fa a l'estació central que és Lleida. Estan destinades les estacions de les ciutats petites de l'entorn de Lleida a jugar un paper semblant.

- A Mollerussa l'estació no té les dimensions de l'estació de Lleida i no inclou un potencial d'usos de centralitat urbana molt elevat; però les possibilitats de nous usos i d'ordenació de l'estació existeixen.
- Per la banda nord, bona part del corredor ferroviari disposa, per altra part, de naus industrials que apareixen com a abocades a la reconversió d'usos.
- Les funcions de centralitat de l'estació i el seu entorn poden veure's afavorides per les facilitats d'accés des de la part nord del territori (no s'han de perdre de vista), que a part d'incloure accessos territorials representa una nova àrea de creixement urbà.
- La millora d'accessos de l'estació i el seu entorn es planteja des de la banda sud i oest.
- La reordenació de l'espai de l'estació apareix, en qualsevol cas, com a necessari per al desenvolupament residencial de la part nord-est de la ciutat, un element a tenir ben present.

9.9. Aspectes urbans i socials relacionats amb la mobilitat interior

En l'actualitat, un dels elements que es fan més presents en l'espai urbà és la necessitat de desplaçament, tant pel que fa a l'interior de la pròpia ciutat com en la necessitat de connexió amb altres localitats.

En aquesta necessitat de desplaçament hi intervenen diversos elements a tenir en compte. Els principals es poden concretar en :

- L'extensió de l'espai urbà i el procés d'expansió que ha seguit.
- Les característiques de la xarxa de carrers, amb amplades diferents i, en alguns casos, amb funcions de nodes de redistribució.
- La localització dels elements que actuen com a pols d'atracció quotidiana, tenint en compte que en alguns casos poden generar concentració de desplaçaments en moments concrets o en franges horàries estretes (les escoles per exemple).
- El parc d'automòbils i les seves característiques.
- El nombre, la disposició en el plànol i les característiques de les places d'aparcament.
- Les principals vies d'entrada i sortida i els destins des de localitats veïnes i altres localitats que són centres de referència.
- La mobilitat des de localitats veïnes.
- El paper que té el transport públic en la mobilitat de les persones.

Aquests elements, i altres que se'n podria afegir, coexisteixen en els vials urbans que tenen la funció d'encaminar els fluxos del trànsit rodat. El pes de cadascun d'ells en el conjunt del sistema viari es deixa notar en els desplaçaments per l'interior de la ciutat i pel sistema viari del seu entorn.

En cada nucli urbà, i de manera específica en el cas de Mollerussa, a aquests elements cal afegir-hi els que sorgeixen de les característiques locals. La Mollerussa dels darrers decennis ha anat augmentant considerablement en nombre d'habitants i en extensió urbana i aquest fet ha suposat un increment del parc mòbil acompanyat per una major mobilitat de les persones, tant pel que fa a l'interior de la localitat com pel que fa a les connexions amb altres municipis. A més a més, Mollerussa ha continuat consolidant el paper de centre de serveis que ultrapassa sovint els límits comarcals, cosa que incrementa, encara més, el trànsit originat per uns desplaçaments quotidians.

En aquesta situació hi ha alguns elements a destacar com a generadors d'una major intensitat del trànsit rodat, especialment en els darrers anys:

- La localització de polígons industrials a l'entorn dels límits de la localitat.
- La localització de zones exclusivament residencials on els seus habitants no tenen serveis de tipus quotidià.
- La localització d'un conjunt de serveis, especialment els comercials i d'activitats industrials en els termes municipals de les localitats veïnes, però que graviten sobre Mollerussa.
- La localització de centres escolars públics als afores del que fins ara és el nucli urbà de la localitat.
- La reducció de desplaçaments interns a peu o en bicicleta a causa de nous hàbits estesos entre la població. Segons l'informe de RACC, juliol del 2001, pràcticament el 40% dels viatges interns es realitzen en vehicle privat quan les dimensions de la localitat són aptes per fer-los a peu.
- La inexistència d'un transport públic intern i d'una escassa connexió en transport públic amb els municipis propers amb els què s'origina una major afluença de trànsit.
- La poca disponibilitat de recursos en transport públic per viatjar a Lleida i Barcelona com a principals centres de referència de la població de Mollerussa i dels localitats veïnes. La connexió en transport públic és més deficitària, quan no nul·la, amb les capitals de les comarques properes.

9.9.1. El transports públics i el transport privat

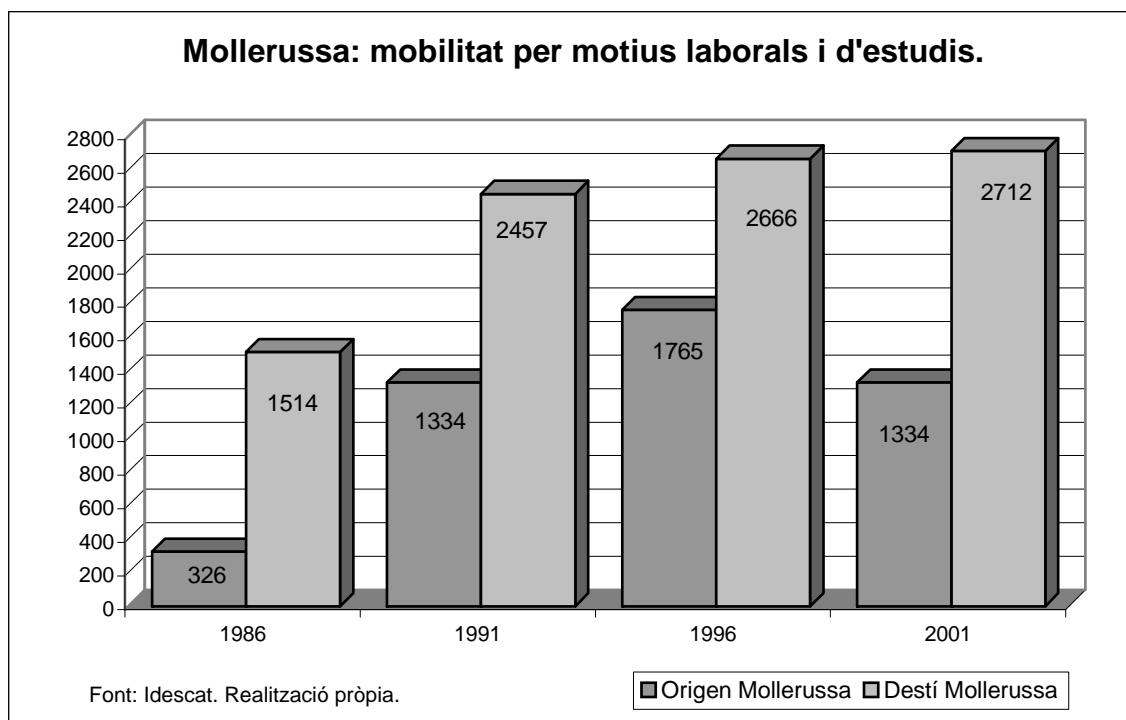
L'augment de l'ús del transport privat és una característica que, a més de consolidar-se progressivament, ha actuat en detriment del desenvolupament del transport públic. De tota manera, també es pot afirmar que el poc desenvolupament del transport públic ha afavorit l'ús creixent del transport privat creant una cultura individualista de la mobilitat. El transport públic depèn de la demanda, de l'adequació dels horaris, dels itineraris i, com a servei, ha de tenir la capacitat suficient per adaptar-se als canvis socials dels seus usuaris potencials. Pot tenir dues funcions: la del transport intraurbà de viatgers i la connexió entre diferents localitats on els fluxos de viatgers ho facin aconsellable. La disposició de serveis d'aquestes característiques permet reduir la intensitat de vehicles de transport privat i millorar els serveis que en general s'ofereixen als ciutadans.

Fins l'actualitat no s'ha cregut necessari disposar d'un servei de transport públic intraurbà, ja que les dimensions del nucli urbà, en població i extensió, no ho feien aconsellable. De tota manera cal fer constar que a finals de la dècada dels setanta o principis dels vuitanta hi va haver un intent i es va convocar un concurs municipal per adjudicar un servei d'autobusos urbans. El projecte, una vegada adjudicat a l'empresa promotora de la idea, va quedar aturat davant de la falta de demanda.

Les característiques actuals de Mollerussa, però, han canviat. Les àrees residencials i industrials que envolten el nucli urbà generen una mobilitat que fins no fa massa era desconeguda. Davant la falta de transport públic, els mitjans privats de locomoció han augmentat la seva intensitat i aquest fet s'ha acompanyat d'una cultura de l'automòbil, difícil de canviar, que és fàcil de considerar poc sostenible. A més, i en espera dels resultats de la Via Orbital, algunes vies, generalment les més perifèriques de la localitat, suporten un intens tràfic de vehicles pesats o semipesats que tenen el seu origen i/o destí a les diverses àrees de localització industrial que envolten la població.

El transport públic interurbà que connecta Mollerussa amb altres localitats es realitza per ferrocarril i per les línies d'autobusos. Pel que fa al ferrocarril, tractat amb major detall en un altre apartat de la memòria, cal dir que hi ha sis combois en direcció Lleida i sis més en direcció Barcelona. D'aquests sis combois en cada direcció, tres tenen origen o destí a Cervera. Dels que van de Lleida a Cervera n'hi ha un, amb parada a Mollerussa a les 6,42 del matí, que en el trajecte només para a Mollerussa, Tàrraga i Cervera.

En el que es refereix a la connexió amb d'altres localitats amb autobús o cotxe de línia cal dir que hi ha quatre empreses que tenen parada a Mollerussa. Hi ha un total de 30 transports que tenen parada a Mollerussa i que comuniquen la capital del Pla amb Lleida, Tàrraga i Barcelona, principalment, i amb altres localitats com La Guàrdia, Belcaire, Vallvert i Ivars. La intensitat d'aquests serveis varia segons si el dia és feiner, dissabte o diumenge i festiu. A més a més hi ha 6 viatges realitzats en dimecres en relació al mercat setmanal, i 5 viatges que es realitzen en relació a l'horari escolar.



En conjunt, però, els desplaçaments per motius laborals o d'estudi que es realitzen en transport col·lectiu representen una molt petita part del total. Així, per l'any 1996, dels 2.666 desplaçaments que es realitzaven cap a Mollerussa només el 18,4% es realitzaven en aquest tipus de transport, i dels 1.765 que tenien Mollerussa com emissor només el 22,7%. Per aquest mateix any, els que utilitzaven més, en percentatge, el transport públic per anar a Mollerussa, destaquen els desplaçaments efectuats des de Bell-lloc, Tàrraga, Bellvís i Linyola. Des de Mollerussa el transport públic era utilitzat en la majoria dels viatges realitzats cap a Cerdanyola del Vallès, Cervera i Barcelona, seguits pel 31% dels que anaven a Lleida. Per l'any 2001 la mobilitat s'havia incrementat i el transport privat seguia dominant. Dels 2.121 desplaçaments que es realitzaven des de Mollerussa el 35,1% es realitzaven en transport col·lectiu, mentre que dels 2.712 que es realitzaven cap a la ciutat, només 11,5 eren en transport col·lectiu. Aquestes dades no coincideixen amb l'estudi que va realitzar el RACC l'any 2001, on s'indica que hi ha 23.571 viatges que relacionen Mollerussa amb l'exterior i que d'aquests el 85% es realitzen en transport privat. La no coincidència en les dades no és significativa i respon, amb tota seguretat, als diferents mecanismes emprats en cada estudi.

Segons l'estudi realitzat pel RACC, juliol del 2001, un 30% dels viatges en vehicle privat té el seu origen o destí a la zona de Tàrraga i Cervera. Aquest flux es veu afavorit per la implantació del sector comercial de Golmés. Les àrees de les Garrigues i Lleida, amb un 22% dels viatges respectivament, ocupen el segon lloc en importància, mentre que la zona de Balaguer i dels municipis del nord de Mollerussa assoleix un 18%.

⁶ Les dades sobre mobilitat són extretes de la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

El conjunt d'aquestes dades indiquen tres elements a tenir en compte ja que afecten la circulació viària en els carrers de la ciutat i influeix en la qualitat de vida dels residents i visitants. El primer és la necessària presència de vehicles forans que han aparcar a la ciutat i que en determinats carrers i places entra en competició amb el trànsit originat pels propis veïns. El segon indica la necessitat de potenciar el transport públic en la relació amb altres municipis. El tercer suggereix la necessitat de generar una nova cultura de l'ús de l'automòbil que afavoreixi l'ús del transport públic.

9.9.2. La mobilitat interior

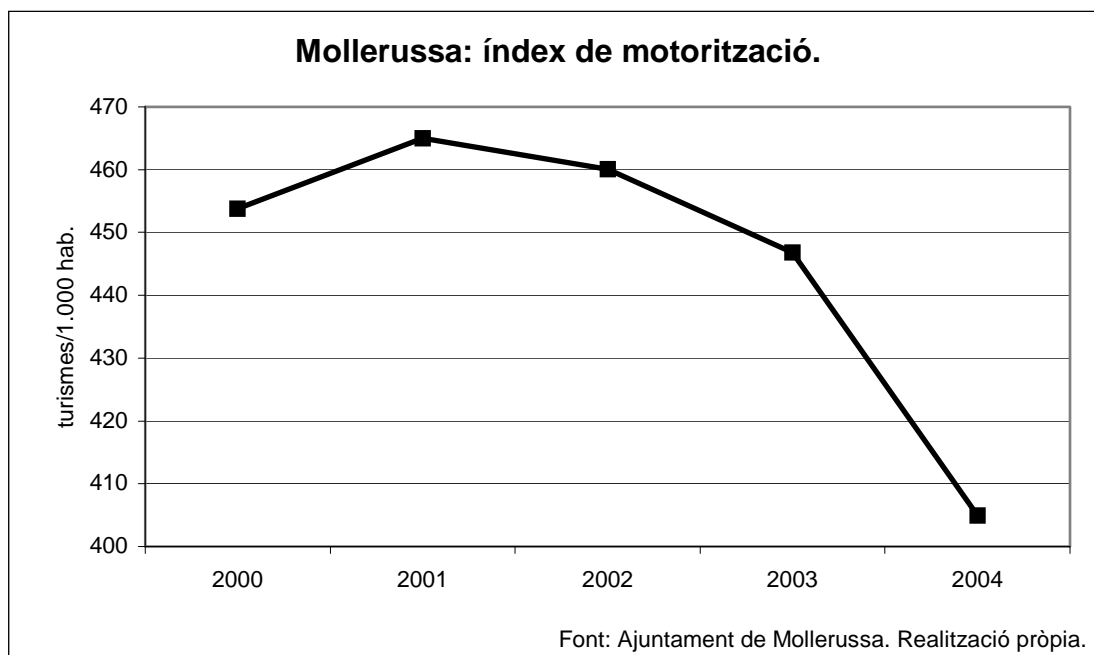
En la mobilitat interior hi actuen diversos factors a considerar: el número de vehicles que circulen i aparquen als carrers i places de la localitat, les característiques de la trama urbana i els principals fluxos interns. Segons les dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya els desplaçaments interiors han disminuït entre 1986 i 2001 fins a un 27,3%. De tota manera, les dades que aporta l'estudi realitzat pel RACC, al juliol del 2001, compten que hi ha uns 5.571 viatges interns al dia, un 45% més dels que indica Idescat. Destaca el fet que, segons l'estudi del RACC, el 38% d'aquests desplaçaments interns es realitza en transport privat, davant un 62% que es realitza a peu.

La mobilitat interna amb transport privat és elevada i tot sembla indicar que seguirà creixent d'acord amb l'augment de l'extensió del nucli urbà. En aquest sentit, destaca l'augment del número de vehicles que hi ha a Mollerussa, segons s'observa en el quadre següent.

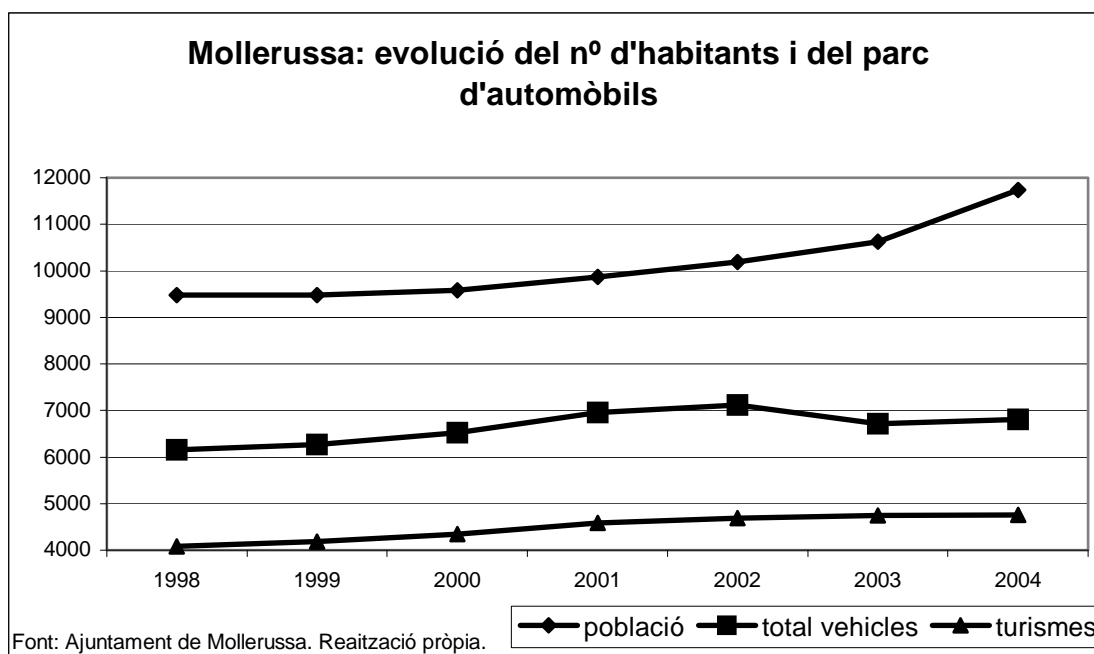
Nº de vehicles segons padrons fiscals IVTM de Mollerussa.

Tipus de vehicle	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Turismes	3.855	3.962	4.079	4.181	4.348	4.587	4.685	4.747	4.754
Autobusos	4	4	3	4	4	4	6	6	5
Camions	617	680	726	773	796	811	851	854	886
Tractors	122	138	157	181	214	238	258	194	206
Remolcs	195	198	209	143	164	174	187	170	176
Ciclomotors	779	693	685	694	698	822	806	433	464
Motocicletes	173	290	299	298	301	317	326	316	313
Totals	5.745	5.965	6.158	6.274	6.525	6.953	7.119	6.720	6.804

Dades facilitades per l'Ajuntament de Mollerussa



L'índex de motorització aportat pel RAAC indica que entre 1997 i 2001 s'ha passat de poc més de 410 turismes per cada mil habitants a superar els 460 l'any 2001. Aquesta xifra ha experimentat un lleuger retrocés que la situa, pel Juliol 2004, en 405 turismes per cada mil habitants. La causa d'aquest descens rau en l'augment important de població en aquests quatre anys, que suposa un increment del 15,2%, i en les característiques socials d'aquest augment.



De tota manera, i encara que hi hagi un descens en l'índex de motorització, cal tenir en compte dos factors. El primer és que el nombre de vehicles segueix augmentant. El segon és la progressiva ubicació de zones residencials, amb pocs o cap servei quotidià, i de zones industrials a la perifèria. Aquesta expansió del nucli urbà també afecta, a més de la perifèria, altres termes municipals veïns i comporta un augment necessari de la mobilitat i dels desplaçaments sense que per realitzar-los hi hagi una altra alternativa real que la del transport privat. I aquests desplaçaments afecten el conjunt de la xarxa viària de Mollerussa.

9.9.3. Característiques de la trama urbana

La xarxa urbana de Mollerussa ha anat configurant-se en relació a les principals vies de comunicació amb les localitats veïnes i a partir del creixement urbà intern. Pel que fa a les primeres, cal destacar:

- L'enllaç amb l'autovia de Lleida a Barcelona al costat del terme de Fondarella.
- Fondarella i l'oest de Mollerussa amb el camí d'Arbeca, que es pot considerar com una via de circumval·lació que pot arribar a ser parcialment substituïda, en un futur no concretat, per un tram de la via orbital.
- La carretera de Miralcamp i Borges Blanques.
- La carretera de Linyola, que presenta el problema del pas a nivell i que també porta a l'enllaç amb l'autovia.
- La carretera de Torregrossa.
- L'antiga Nacional II, que travessant el nucli urbà es dirigeix cap a Tàrraga i Lleida.
- El camí de Palau, que també té el problema del pas a nivell, i també porta a l'enllaç amb l'autovia.

Aquestes vies de comunicació amb altres localitats serveixen, si més no de manera parcial, per connectar el nucli urbà amb noves àrees residencials, industrials i de serveis, afegint a la seva funció inicial la de connexió entre diferents parts de Mollerussa.

Entre les vies internes cal destacar-ne de dos tipus:

les vies amples que fan una funció de circumval·lació o de grans vies de comunicació interna. Entre aquestes es pot destacar:

- El carrer Ferrer i Busquets. Segons l'estudi del RACC té un trànsit de 2.000 a 5.000 vehicles per dia. Malgrat la pèrdua teòrica d'una part de les seves funcions amb l'entrada en funcionament de l'autovia, segueix tenint un paper important en els desplaçaments interiors i en la funció de connexió entre localitats properes veïnes.
- L'Avinguda de la Pau i l'Avinguda del Canal que connecten amb Ferrer i Busquets a l'est i l'oest de la localitat fent el paper d'una via de primer circumval·lació i de redistribuidora del trànsit interior de la ciutat i cap a les carreteres d'Arbeca i Miralcamp, i en menor mesura, cap a la carretera de Torregrossa i cap al camí de Belianes. Segons l'estudi del RACC, al 2001 hi havia una intensitat d'entre 2.000 i 3.000 vehicles dia. Aquesta via és utilitzada parcialment per a la ubicació del mercat setmanal. També, durant la Fira de Sant Josep, hi ha una ocupació important.
- Carrer d'Arbeca, que connecta el centre de Mollerussa amb l'Avinguda del Canal i amb la carretera d'Arbeca, essent un dels principals eixos de sortida de la localitat. L'estudi del RACC comptabilitzava una aflluència de vehicles al dia. Aquesta via, utilitzada pel mercat setmanal, és molt concorreguda per l'efecte de l'escola de les Germanes Carmelites i per la ubicació de l'oficina de correus en un dels carrers de sortida.
- El carrer Domènec Cardenal. És l'inici, des de Ferrer i Busquets, de la carretera de Miralcamp i Borges Blanques. Segons l'estudi del RACC té una aflluència d'entre 1.600 i 3.700 vehicles al dia. Serveix per connectar una part de l'interior de la localitat amb la carretera de Torregrossa i distribuir el trànsit cap a l'interior del nucli urbà.

El carrer de Ferran Puig, que enllaça el nucli central de Mollerussa amb la carretera de Torregrossa. La configuració de molts dels seus edificis limita unes places d'aparcament que podrien ser necessàries per descongestionar aquesta necessitat del centre de la localitat.

Les vies estretes que es poden considerar com a vies capil·lars per la distribució dels fluxos inferiors, però que en ocasions també tenen una funció d'entrada o sortida de la localitat.

Entre aquests cal destacar:

- El carrer Palau, amb una aflluència d'entre 2. i 2.600 vehicles/dia segons el RACC. Connecta la sortida de Mollerussa amb el Palau d'Anglesola, i amb la NUFRI. Té un pas a nivell amb barrera i pot veure incrementada la seva funció de sortida, que en el punt tocant a la via del ferrocarril també és d'entrada, per l'augment de la funció residencial del carrer i dels terrenys situats al nord de la via.
- Els carrers del Carme i de la Creu, que són punt d'entrada i sortida en relació a la carretera de Linyola.
- L'avinguda de Catalunya, que era un dels carrers amples de la Mollerussa dels cinquanta i seixanta, avui ha quedat com una via de comunicació interior, a l'igual que la Ronda de Sant Pere, que connecta la zona de l'eixample amb Ferrer i Busquets.

- L'avinguda de la Generalitat, que exerceix de principal via de trànsit interior al nord de Ferrer i Busquets.

A partir d'aquests carrers hi ha un ampli conjunt de vies, més o menys utilitzades segons la seva ubicació en relació a la localitat. D'entre aquests carrers n'hi ha de dos tipus: els que es van anar configurant amb el creixement d'una localitat que encara no pensava amb el trànsit rodat com una de les seves característiques, i els que són de nova creació, en les àrees d'eixample, que generalment són més amples i permeten el trànsit i l'aparcament dels vehicles.

L'estructura de la trama urbana, combinada amb la distribució d'algunes funcions urbanes comporta, encara avui, una certa dependència del centre i una necessitat puntual de regulació del trànsit. Hi ha quatre zones que mereixen una atenció especial:

- La zona entre Ferrer i Busquets i la via del tren. La comunicació entre l'eix central d'aquesta zona, l'avinguda de la Generalitat i l'estació de la RENFE, i la resta de carrers, especialment cap a l'oest, presenta algunes dificultats per l'amplada dels carrers i per l'existència dels passos a nivell que conformen veritables colls d'ampolla per accedir a la zona nord de la via o des d'aquesta direcció cap al centre. El trànsit d'aquesta zona es pot veure incrementat, en un futur proper, en augmentar la funció residencial.
- L'accés a la part nord de Ferrer i Busquets, especialment pels vehicles que ho fan procedint de l'est pel carrer de la Creu. Aquesta cruïlla presenta una certa intensitat que la pot fer difícil en un futur proper, malgrat estar ben senyalitzada.
- La Plaça Manuel Bertrand, que esdevé un punt d'atracció funcional i de redistribució del trànsit a l'interior de la localitat.
- L'accés al sud de Ferrer i Busquets entre el carrer Lleida i Domènec Cardenal és impracticable. Si bé aquest fet permet desviar la major part del trànsit del centre, converteix el tram inicial de Ferran Puig i la Plaça Manuel Bertrand, amb la confluència del carrer Arbeca com via de sortida, en un punt de gran aflluència de vehicles a determinades hores del dia.

9.9.4. Principals fluxos interns

L'any 2001, l'estudi del RACC assenyalava que a Mollerussa es produïen un total de 31.119 viatges en un dia feiner. D'aquests, el 18% eren interns, el 17% eren de pas i la resta corresponien a viatges de relació amb altres localitats. El mateix estudi assenyalava que la meitat dels viatges interns, uns 2.800, tenien origen o destinació al centre de la localitat.

Malgrat l'efecte de centralitat, que genera un important volum de trànsit en vies com Ferrer i Busquets, en el pas per davant de l'església, la plaça Manuel Bertrand i el carrer d'Arbeca, o al carrer Palau i Avinguda de la Generalitat, al nord de l'antiga NII, el trànsit es distribueix de

manera més o menys equilibrada entre les principals vies de Mollerussa, sense que hi hagi veritables punts de congestió, encara que en alguns moments es pot parlar de saturació.

Els principals fluxos interns s'estructuren en les vies de Ferrer i Busquets, les avingudes del Canal i de la Pau, carrers d'Arbeca, Domènec Cardenal, i l'avinguda de la Generalitat. El carrer Palau també és un dels que canalitza un gran volum de vehicles, tenint en compte especialment la seva amplada, però presenta un augment considerable en el tram entre Duran i Bas i la via, quan té dues direccions.

En l'estructuració dels principals fluxos interns hi tenen un paper important les avingudes de la Pau i del Canal, que exerceixen el paper de vies de primera circumval·lació, especialment fins a la cruïlla amb Ferran Puig. Aquesta funció pot prendre cada vegada un major protagonisme tenint en compte la connexió de l'avinguda del Canal amb Ferrer i Busquets, al costat de la Casa Canal. De tota manera, l'estructura viària i la intensitat dels fluxos mantenen el carrer Ferrer i Busquets com a via principal de distribució del trànsit entre l'est i l'oest de la vila i des d'aquesta via cap al nord i el sud de la localitat. S'hauria d'aconseguir que aquest carrer deixés de fer les funcions de carretera que tenia i es podés convertir en una via que també facilités l'impuls d'altres funcions, principalment la de comunicació a peu entre el nord i el sud de l'antiga NII.

El flux de vehicles es redistribueix en relació a les vies principals per un conjunt de carrers que en massa ocasions tenen una amplada inferior als 7 metres que dificulten la mobilitat i poden provocar problemes d'aparcament. Per altra banda, carrers com Domènec Cardenal, Arbeca i Ferran Puig no es troben preparats per absorbir una demanda creixent d'intensitat de pas ja que tenen una doble funció de distribució del trànsit interior i de comunicació amb altres localitats. La possibilitat de la via orbital pot ajudar a resoldre un problema que, ara per ara, es pot anar incrementant. De tota manera, seria aconsellable realitzar un estudi de viabilitat de transport públic freqüent entre Mollerussa i les localitats de l'entorn que permetés reduir l'absorció de vehicles de Mollerussa.

D'altra banda, hi ha dos esdeveniments que alteren el flux normal de vehicles: el primer, el mercat, és setmanal i el segon, la Fira de Sant Josep, és anual. Els dos ocupen diversos carrers de la localitat i tenen un grau d'atracció de vehicles forans que es sumen al trànsit habitual. Pel que fa al mercat setmanal, es posa de manifest la importància de tenir vies alternatives a un dels grans vials de circulació interna com és l'avinguda del Canal. La via alternativa a aquesta avinguda, que obliga a desviar el trànsit pels carrers de Dardanels, Sant Antoni, camí d'Arbeca, Llorenç Vilaró cap a la carretera de Miralcamp, no suposa una volta excessiva i permet passar per carrers que, generalment, no acullen un flux massa important de vehicles. D'altra banda, es troba tallat tot el centre de la localitat i s'ha de permetre el pas pel carrer Jacint Verdaguer, que la resta de la setmana forma part d'una illa de vianants amb pas per a vehicles de càrrega i descàrrega i per a veïns

La celebració de la Fira de Sant Josep ocupa una gran part de les avingudes de la Pau i del Canal i talla la comunicació amb i des de l'interior de la localitat amb el camí de Belianes, el camí d'Arbeca i la carretera de Miralcamp, a més d'altres sectors que afecten menys el trànsit. Els vehicles procedents de Miralcamp es desvien per la ronda de Ponent (E-23 fins a arribar a la carretera de Torregrossa (LV-2001), per entrar a la localitat per Ferran Puig o per anar fins a la rotonda de la Creu Roja (N-II). També poden entrar pel carrer Tarragona per anar cap al camí d'Arbeca, Sant Antoni, Dardanel Mestre Capell fins a la rotonda del "Castillo" (N-II). Aquesta darrera via, en sentit contrari és la que poden agafar els vehicles procedents de l'Avinguda de la Pau. Per últim, els vehicles procedents de Ferran Puig i Domènec Cardenal, han d'agafar Ferran Puig fins a la rotonda de l'Institut "Terres de Ponent" i des d'allí poden agafar la ronda de Ponent (E-23) fins a la carretera de Miralcamp.

Per últim, la confluència de vehicles i vianants en hores d'entrada i sortida de les escoles requereix la presència de patrulles de servei de la Policia Local al davant dels col·legis públics Pompeu Fabra i Ignasi Peraire i del col·legi concertat de les Germanes Carmelites. Aquest servei es realitza a les hores d'entrada, sobre les 9 del matí i les 3 de la tarda, i a les hores de sortida, al voltant de les 12 del migdia i de les 5 de la tarda, mitja hora més tard pel col·legi de les Carmelites. A l'Institut "La Serra" també hi ha una patrulla de servei els dimecres a la tarda, entre les 14 i les 14.30 hores.

9.9.5. Aparcaments, zones de vianants i funcionalitat local

En aquest apartat es tracten tres aspectes que es relacionen estretament en el desenvolupament de les funcions urbanes. L'ús del vehicle aporta accessibilitat als centres funcionals de la ciutat. Però hi ha dos elements a tenir en compte. Per un costat, aquesta accessibilitat no deixa de ser limitada, ja que una afluença gran de vehicles pot col·lapsar la zona funcional i restar eficàcia. D'una altra banda, generalment els centres funcionals desenvolupen un major grau d'atractivitat en determinades hores del dia i en determinats dies de la setmana. És en previsió d'aquestes hores de major demanda que cal actuar. També cal observar que els centres funcionals es complementen en el desenvolupament de les seves funcions una vegada estan construïts. És quan un espai es troba edificat i urbanitzat que s'hi genera la capacitat d'atracció que, com a molt, només és especulativa abans de concretar l'espai.

A aquests elements s'hi pot afegir la concepció que en l'espai urbà l'accessibilitat última es realitza a peu. És a dir, la ciutat és per al vianant, encara que l'ús del vehicle no deixa de ser una necessitat. En la manera de fer compatible l'espai urbà entre el vianant i el vehicle hi ha dos grans tipus d'actuacions. La primera és l'establiment de zones per aparcar, que poden ser específiques, regulades o lliures. La segona és l'establiment de zones reservades als vianants, on els vehicles poden accedir-hi a partir d'unes condicions molt restrictives.

Per fi, un altre element a tenir en consideració és la doble relació que s'estableix entre les àrees d'atracció funcional i la resta del nucli urbà, i l'àrea d'influència i la capacitat d'atracció de l'àrea funcional. L'estructura urbana i el volum de persones, i de vehicles, que pot atreure es troben estretament relacionades, i generen una demanda d'espais el més propers possible per estacionar els vehicles.

En transportar aquests elements i consideracions a l'espai de Mollerussa hom pot trobar diverses àrees funcionals amb un paper i una jerarquia diferents. La que atreu més persones i vehicles és la que es localitza al voltant de Ferrer i Busquets amb les places de l'Ajuntament, del Pla d'Urgell i Manuel Bertrand, Joan Burniol. Carrer d'Arbeca i l'inici de Ferran Puig. Aquesta àrea, que és contigua als únics carrers i places que es van convertir en illa de vianants, rebia, segons l'estudi del RACC, uns 3.000 vehicles al dia. Cal fer constar que el RACC assignava aquesta quantitat de vehicles a tot el que es considera la secció 1, i que, per tant, el número de vehicles pot disminuir en restringir-lo a l'àrea formada per aquests carrers. També és en aquesta zona on hi ha la major part d'estacionament regulat, zona blava, 133 places que, en principi, intenten assegurar una rotació en l'ús de l'aparcament. El mateix estudi del RACC assegurava que la ocupació era d'un 82% a la plaça Manuel Bertand, i que aquesta ocupació es produeix al matí, quan els bancs i les oficines municipals estan obertes.

Una segona zona funcional es concentra al voltant de l'Avinguda de la Generalitat. En aquesta avinguda hi conviuen el comerç i els serveis, que generen l'ocupació de les 56 places d'estacionament regulat. Els caps de setmana aquest carrer es converteix en l'eix central de la zona d'oci nocturn que, en un sentit ampli es pot localitzar entre la N-II i la via, i entre el carrer de la Creu i l'Ave Maria i el carrer Urgell. La zona disposa de places d'aparcament lliures al costat de les voreres i d'un solar, a la confluència dels carrers Sant Isidori i Comerç. També hi ha un solar adaptat per aparcament entre els carrers Prat de la Riba i President Macià i un altre a la confluència dels carrers President Macià i Navarra. Aquests dos solars són privats: el primer per a ús dels clients del cine i el segon, que és de pagament, però que està subvencionat per l'Ajuntament els caps de setmana.

Una tercera zona funcional, de menor intensitat, es localitza al voltant de la rotonda de l'avinguda del Canal amb Domènec Cardenal i que baixa cap a Llorenç Vilaró i els inicis de la carretera de Miralcamp. En aquesta zona comparteix espai alguns equipament municipals, com les piscines, el CAP i el parc municipal, amb comerç i serveis. També en aquesta zona es localitza l'illa amb més població de Mollerussa.

A part d'aquestes tres zones, hi ha alguns carrers de la ciutat que comencen a tenir un cert pes funcional amb la localització de comerç i serveis. La principal és l'Avinguda de la Pau amb la confluència amb l'avinguda del Canal que, en aquests moments no presenta, encara, un dèficit de places d'aparcament durant el dia.

Segons l'estudi del RACC a Mollerussa hi havia l'any 2001 un total de 5.600 places d'aparcament, de les quals un 20% es situaven fora de la calçada. També hi havia, l'any 2001, unes 700 places d'aparcament en solars que formaven part d'una oferta facilitada per l'Ajuntament per a resoldre els problemes puntuals d'aparcament. Avui hi ha dos terrenys llogats per l'Ajuntament amb un total de 300 places. Per altra banda, l'augment de via pública per l'expansió del nucli urbà ha generat un conjunt de noves places a la zona de l'eixample, i a la zona que es localitza entre Jaume I, el carrer Doctor Josep Lluch i la zona dels Negrals. Una gran part d'aquesta zona s'ha d'acabar d'urbanitzar i, per tant, aquestes places s'hauran de considerar en un futur proper.

En principi no sembla haver-hi dèficits de places tret de moments puntuals del dia, principalment a l'àrea de la plaça Manuel Bertrand i en llocs afectats pel mercat setmanal. De tota manera, el mateix estudi del RACC s'indica que 3.409 vehicles havien d'estacionar al carrer a causa d'un dèficit estructural. Cal afegir, però, que hi ha uns 7.800 vehicles forans que estacionen al nucli urbà, que juntament amb la demanda pròpia genera dèficits temporals, especialment a la zona propera al centre de la vila durant els matins.

9.9.6. Previsions en el procés de circulació

En conjunt, la circulació de Mollerussa presenta alguns aspectes a tenir en consideració. Es poden dividir en dos grups. Els que fan relació al nucli en conjunt i els que es refereixen a l'espai interior de la ciutat, que afecten punts concrets de la seva trama urbana.

Pel que fa a la consideració del conjunt de la ciutat, el primer aspecte a tenir en compte és el plantejament de la ciutat en relació a qui l'habita i en fa ús. La concentració de serveis en determinats espais i la segregació d'àrees exclusivament residencials localitzades al que es considera la perifèria genera un ús important de l'automòbil. Aquest ús pot arribar a dificultar l'accés a una part del centre i densificar l'ús d'algunes vies de sortida o de carrers que acaben fent aquest paper sense estar concebuts per aquesta funció. En els darrers vuit anys hi ha hagut un increment de prop de 900 turismes que paguen els seus impostos a Mollerussa.

A aquest fet cal sumar-hi la capacitat d'atracció de Mollerussa com a centre de comerç i serveis, que atreu un gran nombre de vehicles des de localitats properes en uns desplaçaments que moltes vegades són quotidians.

En relació al conjunt de la ciutat, doncs, cal plantejar-se la possibilitat de crear noves zones d'atracció de comerç i serveis combinades amb funcions residencials que, si bé no han de ser una competència als que existeixen al centre si que han de permetre reduir la pressió que aquest experimenta. Per un altre costat, cal plantejar-se, de manera decidida i coordinada, la possibilitat d'establir un servei de transport públic que uneixi les àrees més

allunyades de la localitat amb el centre. Aquest transport públic s'ha de combinar amb l'augment de l'oferta de transport públic amb les localitats properes amb les què hi ha un flux important de desplaçaments.

Pel que fa a les consideracions referents a l'interior de la trama urbana hi ha diversos punts a tenir en compte. Per un costat, cal concebre la competència que en l'espai públic tenen les vehicles i els vianants. Si bé cal potenciar l'accessibilitat, cal, també, potenciar els desplaçaments a peu. Aquest tipus de desplaçaments afavoreixen la qualitat de vida, permeten una major accessibilitat final als establiments de comerç i serveis, públics i privats, i són un motiu per millorar la imatge de la ciutat.

Per assolir aquesta fita cal comptar amb l'ús del transport públic, amb una freqüència que permeti reduir l'ús dels transport privat, i cal comptar amb zones d'aparcament properes al centre, i des d'allí facilitar l'accés a peu. Una acció dissuasòria és la d'exercir un major control a les zones d'aparcament regulat. També cal potenciar diferents carrers del centre que en l'actualitat no tenen massa atractiu comercial, aplicant els criteris provats d'urbanisme comercial, i ampliant, a partir d'aquesta promoció, la zona de vianants que existeix actualment. Un primer pas podria ser l'augment de la permeabilització de Ferrer i Busquets.

Aquestes propostes, i d'altres que se'n podrien afegir, haurien de permetre assolir tres objectius:

- el manteniment de l'accessibilitat a la ciutat i, especialment, al centre urbà.
- la potenciació dels usos funcionals d'aquest centre i la diversificació funcional de la trama urbana de la resta de la ciutat.
- la recuperació demogràfica del centre, per evitar que es converteixi en un espai residual, amb possibilitats d'entrar en un procés de marginalitat urbana, com ja ha passat en altres ciutats properes.

10. ESTUDI I CRITERIS MEDIAMBIENTALS

10.1. La base territorial. Les condicions naturals d'una plana continental

No és de més recordar la condició essencial del territori de referència de plana física, oberta i lleugerament inclinada cap a ponent, cap al riu Segre. Les repercussions del fet són diverses.

Les condicions de plana predisposen a la línia recta i a la distància més curta, que impera en el territori antropitzat: la reproducció a la infinitat de les parcel·les rectangulars allargassades, totes les infraestructures que s'adapten a aquesta parcel·lació, les modernes infraestructures (carreteres principals i locals, tren, gas) fetes amb tiralínies.

Les condicions d'horitzontalitat impliquen, per altra part, que els encreuaments d'infraestructures plantegin problemàtiques particularitats i que el disseny de vies preferents provoqui efectes barrera importants.

A manca de precipitacions importants i de cursos fluvials dignes del nom, l'erosió no ha provocat grans diferenciacions dins la plana i han proliferat les situacions d'endorreïsmes. Les exigències del regadiu han fet desaparèixer les manifestacions naturals d'aquest fenomen: els rius segarrencs desapareguts en arribar a la plana, l'estany d'Ivars i altres petits estanys secs durant l'estiu, els saladars de les partides mal drenades.

Tot i la plana que imposa l'horitzó, apareix un microrelleu que s'ha d'entendre i sintetitzar en les seves formes i la seva orientació dominants:

- Les plataformes estructurals garriguenques dissecades per un horitzó de graves compactades, que envaeixen el sud de la comarca i en les quals es pot trobar l'assentament del poble de Miralcamp. Són les formes més destacades (entre 30 i 60 metres per damunt els fons de plana immediat) i mantenen una direcció SE-NW.
- Els plans enlairats i "fondos" que se succeeixen a la part central de la plana i s'allargassen seguint la direcció E-W de les aigües. Els desnivells entre uns i altres rarament superen els 20 metres, i, tret d'alguns mantells graverosos a la part oriental, presenten uns substrats argilencs molt similars.
- En la mateixa direcció E-W, al nord-est de la comarca destaquen uns llocs disseccionats per la presència de gresos (Barret Picat, tossal Roig).

Aquestes formes del microrelleu han tingut una forta incidència històrica i expliquen múltiples referents territorials. L'hàbitat i les infraestructures actuals no els passen pas per alt:

- Els assentaments humans no han deixat de buscar els punts més enlairats del territori i alhora el veïnatge de cursos d'aigua o mantells freàtics.
- Els camins històrics, carrerades i camins de carro o de bast transformats en els camins actuals, que segueixen les conformacions de la topografia.
- La presència de les formes del relleu en els grans polígons que organitzen el plànol parcel·lari.

Com a resultat dels mateixos episodis conformadors del microrelleu, els materials geològics donen peu a sòls de qualitats diferents, per bé que les labors agràries aconseguixin fer-los aptes tots ells per a l'agricultura.

10.2. Un gran ecosistema contornejat per l'home

Els 400 mm anuals de precipitació han estat el fre històric del desenvolupament comarcal que s'havia de superar amb el Canal d'Urgell inaugurat l'any 1862. La tensió o lluita per l'aigua dura, però, fins avui mateix i només les reserves del pantà de Rialb semblen en mesura d'assegurar els 33 m³/segon que han de permetre oblidar les estretors estiuenques habituals d'aigua.

- No solament s'han superat les limitacions de la secada, sinó que amb la transformació en regadiu s'ha accentuat la dessecació d'estanys, el replanament de tossals i l'eliminació de qualsevol erm en profit del conreu. Aquests elements units als nous canals, sèquies i desguassos han acabat donant al territori urgellenc una cara completament nova, la d'un gran ecosistema potencialment de ribera o la d'un agroecosistema regat. Els valors d'aquest

medi no són, ni han estat únicament productius, sinó lúdics (bany, pesca, caça,...) i ecològics en general.

- La infraestructura del canal ha estat muntada per a l'abastament dels conreus i la Comunitat de Regants comptabilitza la resta d'aprofitaments traduint-los en hectàrees. Però l'aigua ha tingut i té moltes altres funcions i el potencial d'una zona ben abastida com l'Urgell rau actualment, precisament, en els usos no agraris: les granges, els usos industrials, dels serveis i els urbans en general.
- Per la profunditat dels canvis i l'actualitat que encara tenen, les restes de l'antic Urgell mereixen una millor atenció. Queda el marge esquerra del canal sotmès al jurídicament obligat secà (termes de Vilanova de Bellpuig i Barbens) i la plataforma entre Sidamon i Puiggròs, que domina tota l'àrea urbana de Mollerussa i que hauria estat ja transformada en regadiu d'avenir-s'hi els propietaris.
- El regadiu no elimina, en tot cas, altres condicionants del medi, en particular les temperatures. El risc de gelades fa que l'Urgell es quedi amb les produccions dels països temperats, amb la poma i, com a molt, la pera com a opcions de màxima intensitat, i no pugui aspirar a la rica hortofructicultura mediterrània.
- Tampoc s'ha d'oblidar que l'organització social i el parcel·lari són anteriors al canal. Des d'un punt de vista d'infraestructures, el regadiu es limita a afegir les noves de l'aigua (s'aprofitarà també la traça dels desguassos i antigues sèquies) i les transformacions de la xarxa de camins s'han de posar més aviat en el compte de la intensificació del conreu (desaparició de traces velles, reforçament d'altres).
- A Mollerussa i els seus encontorns i al Pla d'Urgell en general no queda pràctica res de "natural"; tot el país és un gran ecosistema. Aquest no deixa de tenir els seus valors naturals, però presenta també algunes amenaces o disfuncions greus en raó del seu caràcter tan intensiu.
- La intensificació de l'agricultura reposa tant o més que en l'aigua en els adobs, que, en contrapartida, han comportat la contaminació progressiva dels sòls i les aigües, que s'accentua a partir dels anys 1960 amb l'ús massiu d'herbicides i plaguicides. Amb aquests no solament ha desaparegut la potabilitat de les aigües, sinó que s'ha eliminat una bona part de la fauna preexistent en les sèquies i desguassos. En l'anàlisi d'aigua de pous es detecta una mitjana de 77 ppm de nitrats, amb extrems que esdevenen limitants per al mateix reg. L'excessiva presència de nitrats ha fet que la comarca hagi estat declarada com a Zona Vulnerable per la Generalitat de Catalunya (Decret 283/1998).
- Els efectes més negatius de l'agricultura sobre el medi provenen, encara, de l'excessiva densitat assolida per la ramaderia intensiva i de la mala gestió del cicle productiu d'aquesta, en particular del porc. La desaparició dels fems tradicionals i l'augment de la cabanya han comportat l'aparició del problema dels excedents de purins que contaminen aigües i sòls. Es

calcula una producció anuals d'uns 800.000 m³ de purins que superen llargament les possibilitats d'utilització com adob a la mateixa comarca, i es preveuen dues centrals de cogeneració amb capacitat per a processar un total de 300.000 m³. Per altra part, la construcció de granges dins o a la vora dels nuclis urbans ha afectat les condicions de vida de la població, que ara es troben en vies de corregir-se a través del planejament urbanístic o d'ordenances reguladores.

11. LA PROTECCIÓ DEL PATRIMONI

El territori de Mollerussa i el seu entorn, el Pla d'Urgell, no solament té uns referents topogràfics, geològics, climatològics o ambientals a tenir en compte com a factors limitants de les infraestructures i altres activitats humanes. Aquests referents constitueixen també el patrimoni natural de la comarca, transformat per les activitats que hi ha anat desenvolupant l'home, en particular l'agricultura. Així, el territori urgellenc ha esdevingut també un patrimoni cultural fruit de milers d'anys de presència humana.

11.1. Els valors culturals i naturals de l'ecosistema agrari

L'aigua crea els ambients ecològicament més rics de la comarca i dels encontorns de Mollerussa, refugi d'una gran quantitat de flora i fauna, i font de recursos i esgambi per a la població local (veure plànol LA PROTECCIÓ DEL PATRIMONI. EL PAISATGE COM A PATRIMONI).

- D'una banda es troben els antics cursos d'aigua, que eren quasi sempre secs abans del canal i que després foren convertits en desguassos abundosos. Constitueixen, malgrat les cremes permanents i les amenaces de desaparició, els autèntics i únics corredors ecològics de la comarca als quals caldria assegurar la continuïtat en el temps i l'espai.
- Per una altra part es troben els pantans, molts dels quals es veuen convertits, sense proposar-s'ho en ambients humits quasi naturals. A banda de l'interès biològic, caldria reconèixer l'interès de filtre natural d'aquests espais que els propietaris s'entesten sovint a deixar erms de vegetació.
- Per bé que només encara com a projecte, cal esmentar el Pla Especial de recuperació de l'estany d'Ivars com a emblemàtic també de la recuperació de les zones humides i de l'interès pel medi ambient a la comarca.

No són, però, els espais humits els qui atreuen l'interès especial dels naturalistes, sinó els pocs reductes de la vegetació estepària anterior al canal.

- Els dos espais P.E.I.N. que afecten la comarca, els tossals de Margalef i els del Pla de Miralcamp, es corresponen amb aquesta vegetació secanera, actualment molt degradada (per la pastura, el motocròs i altres) i amb una amenaça constant de desaparició davant l'ímpetu dels conreadors.
- Escampats per la comarca i ja més allunyats de Mollerussa i entorn queden també altres reductes de vegetació xèrrica més o menys natural, parts d'algun tossal o indrets pendents, alguns dels quals han estat assenyalats com a "hàbitats d'interès comunitari". A part de ser àrees molt petites, la vegetació i el medi s'hi troben molt degradats; això quan no s'han convertit en punts d'abocament de runam i residus diversos.
- Més enllà dels espais concrets d'interès natural, la cultura ambiental local atribueix cert interès als arbres monumentals, per bé que alguns d'ells no tinguin gaire relació amb la vegetació autòctona; el pi del Naques de Castellnou, el plataner de Vila-sana i alguna alzina com la del Quelàs de Miralcamp.

Més que no pas la recerca d'una autenticitat natural que a la comarca només es trobarà en reductes aïllats, que resulten de difícil gestió i conservació i que, per altra part, tampoc tenen gaire repercussió ecològica, caldria reconèixer i millorar els valors del paisatge agrari que constitueix l'essència de la comarca.

- Els camps de blat, fruiterars, alfalsars o la vegetació arvense i ruderal són també refugi d'espècies animals i tenen un interès natural. Més enllà dels valors biològics puntuals presenten, en conjunt, una diversitat biològica que no tenen molts sistemes naturals i tenen un valor com a ecosistema i com a paisatge, que sovint es passa per alt per desconegut.
- La transformació de les pràctiques agràries actuals en el sentit d'un major respecte pel medi ambient (lluita integrada, reducció dels herbicides, rotacions naturals, semiestablació animal,...) i sense perdre de vista la rendibilitat de les explotacions agràries, té sens dubte una major incidència pràctica que qualsevol protecció.
- A partir del reconeixement dels valors i especificitats del paisatge agrari es poden emprendre actuacions puntuals en determinats hàbitats i espècies que millorin la diversitat i els equilibris del conjunt; regeneració de superfícies ermes degradades, programes de recuperació de fauna autòctona,...
- El paisatge agrari i el territori no solament presenten uns valors naturals, sinó que són el resum d'intervencions humanes passades i té el valor d'un patrimoni productiu i cultural en general, que resumeix la petjada de generacions en la parcel·lació, el abancalaments, camins, edificis, sèquies, conreus i en les mateixes comunitats vegetals. El patrimoni acumulat en tot el territori comarcal no requereix una intervenció protectora general; però

mereixeria, segurament, d'un millor coneixement i la protecció i/o recuperació d'alguns dels seus elements (tram de carrerada, infraestructura hidràulica,...).

El tractament específic de determinats punt d'interès no ha de fer perdre de vista una visió general del territori, que, malgrat les condicions predominants de plana, presenta unes peces grans d'interès.

- Com a element mediambientalment destacat apareix el "pla" o la "serra" que va de Puiggròs a Sidamon, l'últim gran reducte no transformat en regadiu, en el qual s'acumulen elements d'interès natural i cultural (grans alzines, erms, pantans, parcs urbans, pastures seques, conreus de secà) al costat d'usos més intensius en progressió (graveres i transformació fructícola). Alguna proposta ordenadora sobre el conjunt de la zona podria probablement establir equilibris i aprofitar potencials.
- Al costat del pla o la serra de Puiggròs-Sidamon, les altres grans zones enlairades que han estat objecte de les darreres conversions en regadiu (Margalef, Barret Picat, Tossal Roig) constitueixen les altres àrees on les transformacions agrícoles no arriben a un punt tan elevat d'intensitat i on tenen una major presència dels elements naturals; però es troben ja força allunyades de l'àrea d'intervenció.

11.2. Assentaments humans i patrimoni cultural

Les troballes arqueològiques donen compte de la presència d'assentaments històrics i prehistòrics a la plana. La colonització del territori que avui es descobreix té molt a veure amb la implantació de la societat feudal i les transformacions agràries del segle XVIII i primera meitat del XIX, petits assentaments humans que organitzen i exploten el territori del seu entorn en un context marcadament comunitari.

- Els nuclis actuals es configuren a l'entorn de la vila closa fortificada medieval, amb l'excepció d'alguns nuclis més recents com Bell-lloc o Poal. Totes aquestes "viles closes" són molt petites i es troben avui molt desfigurades. Només la comunitat lliure de Linyola s'apropava a les condicions de vila-mercat, i és l'única que presenta (o presentava) un nucli històric rellevant.
- El veritable creixement urbà es produeix a partir de la segona meitat del XVIII, amb la típica casa entre mitgeres que va formant carrers sobre la xarxa radial de camins que surt del nucli. El creixement lineal (Vilanova de Bellpuig, Poal), la configuració més aturonada (Golmés, Fondarella, Arcs) o els plans d'eixample de primeries del segle XX (Torregrossa, Bell-lloc) introdueixen algunes modificacions sobre aquest model.
- La xarxa actual de camins i carreteres ve encara absolutament marcada per l'organització radial a través de la qual els nuclis han explotat el seu territori, a banda de servir com a

comunicació amb els nuclis veïns. Les carreteres noves construïdes a partir del XIX per l'estat o la Diputació se serveixen d'aquestes vies radials o creen nous traçats rectilinis que mantenen una configuració radial en respectar el pas i la comunicació entre nuclis veïns.

- La radialitat pràcticament només ha estat trencada històricament per les carrerades que servien al pas del bestiar i, més recentment, pels canals amb les seves banquetes aptes per al trànsit rodat. Les primeres s'adapten extraordinàriament a la topografia i tenen en compte altres constrenyiments derivats de la propietat històrica; mentre els canals responen a la funcionalitat del reg. La decadència de la transhumància i la pressió de l'agricultura provoca la desaparició de bona part de la traça de les carrerades, just quan les necessitats de comunicació interterritorial actuals tornen a portar un interès pels seus traçats.

La presència mil·lenària de l'home ha deixat, per altra part, la seva empremta monumental.

- El reconeixement arriba, ara per ara, només a les obres de l'home d'una certa antiguitat. En primer lloc es compten les localitats arqueològiques, en particular el Tossal de les Tenalles (Sidamon) i Margalef (Torregrossa), que conserven poc interès com a llocs un cop realitzades les excavacions.
- Fruit de les penúries històriques de la zona, el patrimoni monumental de la comarca tampoc resulta molt espectacular. Comença tot just amb algunes restes gòtiques i renaixentistes en algun casal nobiliari i església (particularment al centre de Linyola, Torregrossa i Barbens) i destaca per la seva presència en esglésies i cases grans de pedra del segle XVIII presents en gairebé tots els nuclis.
- Més que no pas dels edificis d'interès que apareixen en els censos pel Departament de Cultura i que en algun cas puntual mereixerien de restauració, les deficiències venen de la banda del tractament dels conjunts dels nuclis històrics que ofereixen una imatge molt descurada, tot i el seu valor urbanístic.
- Punt de confluència directa entre l'espai agrari i l'espai construït, alguns masos que subsisteixen del escàs poblament històric disseminat de la comarca presenten també un gran valor patrimonial, per bé que la els condicionaments de la propietat no en faciliten la valoració i la salvaguarda. La Novella Alta (Vila-sana) és el més pròxim a la zona.

El patrimoni cultural no s'esgota, per altra part, en els elements físics, sinó que comprèn altres manifestacions.

- Si alguna mostra clara hi ha de la manca d'interès local pel passat, aquesta és la inexistència a la comarca d'un museu que mereixi el nom. Tot just hi ha algunes iniciatives que entren més aviat en el camp del col·leccionisme: el Museu dels Vestits de Paper de Mollerussa, les tres col·leccions particulars d'eines del camp i altres estris domèstics de Linyola, una col·lecció similar a Bellvís i una altra a Golmés.

- De les manifestacions del folklore tradicional se'n conserven poques, com ara les representacions dels Pastorets al Palau d'Anglesola i alguna romeria a les Sogues i a la Verge de l'Horta, i tampoc s'han realitzat esforços especials de recuperació d'algunes manifestacions que podrien tenir un valor especial, com ara les cançons de Ronda i de Pandero. Del costat de la tradició, més aviat s'ha innovat amb festes com les de l'Alfalç i la Cervesa de Linyola, l'Anella de cal Bufalà de Bellvís o la festa de la Poma de Barbens, a banda de les Fires i les manifestacions més urbanes de Mollerussa.
- Millor sort ha tingut la tradició culinària, que té com a punt de referència obligat la cassola de tros, que és el centre de diverses trobades populars locals. La comarca disposa, en tot cas, d'altres tradicions ben vives com les coques de recapte, els panadons o les diverses preparacions dels caragols.

11.3. Els elements a protegir

És voluntat d'aquest Pla realitzar el Catàleg d'elements a protegir, per tal de donar compliment a l'article 69 de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme. Es parteix de la base del Inventari elaborat pel Servei de Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. Conté els trenta-tres elements següents:

Creu de terme
Casa Canal d'Urgell
Capella de Sant Isidori
Cal Bosch
Cal Jaques
Habitatge entre mitgeres
Bloc de pisos (Casa de pedra)
Casa Vilaró
Casa Niubó
Casa Rembler
Cal Castelló
Casa Prim
Cal Ishanda
Molí de l'oli de cal Calçoner, o molí de cal Farran
Torre Culleré
Casa Pintó
Cal Duc
Església parroquial
LA Vilaclosa
Cal Menutx
Estació del Nord
Societat recreativa l'Amistat
Ajuntament
Plaça de l'Ajuntament

Cases Barates
La Farinera
Edifici cultural
Centre d'Atenció Primària
La Forestal d'Urgell
Torre Noguesa
Pou àrab de cal Cantons
Ménsula
Verge del Roser

12. EL SÒL NO URBANITZABLE. EL MEDI RURAL

12.1. Usos del sòl: Les activitats agrícoles, pecuàries i forestals

En relació al sòl no urbanitzable, la forta tradició d'hàbitat concentrat ha salvaguardat el territori d'implantacions indiscriminades greus. Amb tot, n'han existit i n'existeixen, així com es fan notar elements o fenòmens que podrien merèixer una atenció ordenadora.

- Les sol·licituds per a construcció d'habitatges en sòl no urbanitzable en els darrers vint anys són molt reduïdes i es fa difícil trobar cases fetes sense permís. No pot deixar-se d'assenyalar, amb tot, algunes implantacions tipus masia rústica, gran mansió rural o ranxo, com les que es poden veure a la carretera de Bell-lloc a Bellvís, que responen a un tipus de demanda gens menystenible en un futur.
- Les anteriors implantacions residencials i les d'algunes activitats aporten una novetat important en el medi rural i és l'aparició de camps encerclats de tanques metàl·liques que contravenen alguns dels usos col·lectius tradicionals del territori i tenen altres repercussions de tipus mediambiental.
- Les subparcel·lacions de finques rústiques per a posterior conversió en horts i barraques de cap de setmana es poden considerar pràcticament aturades en els anys 1990 i el fenomen no sembla haver de tenir una revifalla en el futur. D'una banda, la població s'ha buscat una segona residència més allunyada i, sobretot, ha disminuït els referents camperols de la població urbana immigrada (de Mollerussa) que buscava aquest tipus de lligam.

La pressió per a la implantació d'activitat, bàsicament indústria, en el no urbanitzable ha estat important en els darrers trenta anys i l'entorn de la Nacional-II portava camí de

convertir-se en un continuum d'edificis. En aquestes taques industrials persisteixen, amb tot, els dèficits d'urbanització i serveis i, en particular, els problemes d'accés que provoquen accidents periòdics a la N-II.

- En els anys 90 les implantacions, alguna en forma de polígon, semblen aturades i la implantació irregular d'activitats es força reduïda en el conjunt de la comarca, per bé que encara n'apareix en algun indret (Golmés, Vila-sana).
- Les implantacions d'activitats autoritzades en el sòl no urbanitzable enregistrades en els darrers vint anys responen, bàsicament, al perfil d'indústries agràries, força en consonància amb l'activitat del medi; però que poden no ser-ho tant des del punt de vista d'eliminació dels residus produïts.
- Només s'enregistra una sol·licitud de transformació d'una granja en activitat industrial; però aquesta no és la única que s'ha produït i en el futur aquestes podrien ser més importants. Hi conflueix la demanda d'espai per part d'algunes empreses incipients (generalment dedicades a muntatges metàl·lics) i els problemes de la ramaderia intensiva i l'abandó d'algunes explotacions.

12.2. Construccions rurals: masies, habitatges rurals, magatzems i construccions pecuàries

És voluntat d'aquest Pla realitzar l'Inventari d'edificacions existents en el sòl no urbanitzable, per tal de realitzar, si s'escau, el Catàleg de masies i cases rurals susceptibles de reconstrucció o de reahilitació, d'acord amb l'article 47.3 de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme.

Amb aquest criteri s'han inventariat les edificacions que, previsiblement, restaran en sòl no urbanitzable, especificant l'ús principal de cadascuna d'elles.

Agrícola ramader
Agrícola ramader, en desús.
Residencial permanent.
Torres i xalets.
Serveis tècnics.
Indústries logístiques.
Edificacions en runes o enderrocades.

Memòria de l'Ordenació

1. OBJECTE I JUSTIFICACIÓ

D'acord amb la diagnosi de la realitat socio-econòmica i de les intencions expressades pels mateixos actors locals, es poden establir unes línies de consens per acarar els projectes de futur del municipi i emmarcar, d'aquesta manera, el planejament urbanístic. Es tracta de línies estretament lligades les unes amb les altres, que deriven en les actuacions o projectes que s'apunten.

1.1 Encaix de Mollerussa en l'espai territorial de la comarca del Pla d'Urgell:

- La base territorial com a referent físic i patrimonial de gran qualitat ambiental.

El territori de Mollerussa i el seu entorn, el Pla d'Urgell, no solament té uns referents topogràfics, geològics, climatològics o ambientals a tenir en compte com a factors limitants de les infraestructures i altres activitats humanes. Aquests referents constitueixen també el patrimoni natural de la comarca, transformat per les activitats que hi ha anat desenvolupant l'home, en particular l'agricultura. Així, el territori urgellenc ha esdevingut també un patrimoni cultural fruit de milers d'anys de presència humana. Per tant el POUM pretén:

- La preservació i millora de les formes dels microrelleus que han tingut una forta incidència històrica i expliquen múltiples referents territorials.
- El nou Pla vol reforçar les opcions que consoliden el paper de centralitat de serveis de la ciutat en el context comarcal caracteritzat per una polinuclearietat de centres.

- El paisatge com a patrimoni, per al desenvolupament de les qualitats culturals de Mollerussa dins el sistema del Pla d'Urgell

El paisatge agrari i el territori no solament presenten uns valors naturals, sinó que són el resum d'intervencions humanes passades i té el valor d'un patrimoni productiu i cultural en general, que resumeix la petjada de generacions en la parcel·lació, els abancaments, camins, edificis, sèquies, conreus i en les mateixes comunitats vegetals. El patrimoni acumulat en tot el territori comarcal no requereix una intervenció protectora general; però mereixeria, segurament, d'un millor coneixement i la protecció i/o recuperació d'alguns dels seus elements (tram de carrerada, infraestructura hidràulica,...).

- El rol urbà i de centralitat de Mollerussa en el sistema territorial comarcal

El nou Pla vol reforçar les opcions que consoliden el paper de centralitat de serveis de la ciutat en el context comarcal caracteritzat per una polinuclearietat de centres. Mollerussa i el seu entorn contigu, una part de Golmés i Fondarella, que no es poden diferenciar físicament de Mollerussa, sumen, en definitiva, prop de les dues terceres parts dels llocs de treball en la indústria i els serveis. Aquests municipis i Miralcamp actuen com atractors nets de treballadors, mentre la resta de municipis apareixen clarament com emissors de treballadors. Aquesta tendència cal situar-la en el pla urbanístic com la necessitat d'articular les opcions i directrius d'ordenació territorial dels municipis confrontats a Mollerussa, en un marc de coherència dels creixements i desenvolupaments urbanístics, la continuïtat dels sistemes d'espais lliures, i la disposició d'una xarxa d'equipaments establerts des de la complementarietat intermunicipal, com centres de serveis d'un sistema urbà que està per damunt de les divisions dels termes municipals.

- El desenvolupament de la xarxa viària del pla seguint les condicions geoestratègiques i origen de la xarxa viària actual. La Via Orbital i el seu encaix en el nou model d'accessibilitat territorial

El traçat per a una futura Via Orbital del Pla d'Urgell, parteix de la idea de conservar i potenciar la qualitat del territori, considerant les seves potencialitats estratègiques dins el sistema urbà de la província de Lleida i Catalunya.

L'objectiu d'establir el traçat de la Via Orbital, en concordança amb el model urbanístic actual, s'enfronta al repte de fer compatible les necessitats derivades dels fluxos productius –agrícoles, industrials- i la qualitat de la vida urbana, reconciliar el planejament d'escala municipal en un àmbit projectual d'abast supramunicipal, partint d'una perspectiva de desenvolupament equilibrat i sostenible dels municipis implicats. L'objectiu central del document és brindar un marc de referència analític de la realitat del Pla d'Urgell i des d'aquesta reflexió proposar el traçat coherent i racional de la futura Via Orbital:

- Un traçat coherent amb l'entorn natural i els elements físics, patrimonials, culturals del paisatge del territori. La implantació al paisatge rural hauria de facilitar la incorporació de tots els serveis i la integració a la morfologia del pla parcel·lari en la mesura que sigui possible, respectant les fites del territori.
- Un traçat que possibiliti la sortida dels fluxos productius evitant interferències en la qualitat de vida i l'entorn urbà dels municipis implicats. Un estudi detingut hauria d'aprofundir en la possibilitat de dissenyar diferents seccions de la Via Orbital, tenint en compte el caràcter de les diferents activitats i la vida que es realitza en els diferents trams del recorregut.
- Un traçat coherent i racional, l'extensió injustificada del sòl urbà. El disseny de la Via Orbital incorporarà mecanismes que garanteixin la limitació del creixement urbà en àmbits no adequats, per facilitar la fluïdesa i funcionalitat d'aquesta i preservar l'activitat agrícola.

- La reestructuració del model urbanístic del nucli central de Mollerussa, establint un conjunt de programes de qualitat urbana en base a:

- La creació d'un sistema d'equipament i espais lliures d'escala comarcal.
- La implantació de noves activitats productives relacionades amb les noves economies en el cinyell perimetral entre ciutat i Via Orbital.
- La transformació de les infraestructures viàries interiors, i la millora de l'accessibilitat a la ciutat i seva mobilitat interna.
- La transformació de la imatge de la ciutat en àmbits singulars: tractament dels àmbits d'oportunitat: els fronts de la via ferroviària, els accessos fins la nacional II i la autovia, la transformació urbana de la travessia de l'antiga N II com a gran passeig urbà.
- L'establiment d'uns models més compactes i diversificats per donar resposta a les noves demandes d'habitatge, i específicament una atenció a l'habitatge protegit o al desenvolupat seguint les seves característiques de superfície i valor.

1.2 Propostes generals i estructura general del Pla

- Partir dels documents de planejament vigents (Normes Subsidiàries de planejament de 1987 i del tex Refós de març de 1998), com aquells que han servit per ordenar i orientar l'activitat dels agents de l'urbanisme a Mollerussa en el seu període de vigència.

- Incorporar els documents del planejament derivat tramitat en desenvolupament del planejament vigent, consolidant les opcions vàlides i amb vigència, i actualitzant els aspectes a modificar, (del text Refós de març de 1998, les modificacions puntuals de les NN.SS. tramitades, els plans parcials, els plans especials de reforma interior redactats i els estudis de detall) analitzant les directrius i vinculacions urbanístiques que encara mantindran llur vigència i aquelles que s'han de revisar.

- Introduir les modificacions necessàries al nou document de planejament que serveixin per actuar sobre els desajustos i potencials del document de planejament vigent, en relació a la ciutat consolidada.

- Definir, específicament, els sectors de reforma i revisió del règim de sòl i de les qualificacions urbanístiques en àrees que es consideren susceptibles de modificació per causes de gestió, de noves i diverses necessitats dels programes de ciutat o per incoherència o errors en els planejaments vigents, i afinar amb rigor els sistemes d'obtenció del sòl per vialitat, per zones verdes i equipament públics, segons el criteri bàsic d'equilibri entre càrregues i beneficis.

- Sobre la mobilitat de la població, es proposa augmentar la qualitat del carrer, apostant per incrementar els traçats amb caràcter d'eixos cívics i itineraris marcadament per a vianants, així com introduir el carril bicicleta en compatibilitat amb les seccions viàries generals, atès que no es considera necessari la segregació del mateix en relació a les característiques del parc mòbil de la ciutat i tota vegada que hi ha alguns traçats que ja tenen un caràcter idoni per aquests mitjans (Parc de la Serra, vores de la tercera sèquia del Canal d'Urgell i camins rurals del terme municipal).

- Els eixos cívics determinen, a més a més, una malla de carrers que permeten posar en relació de continuïtat l'estructura de parcs i zones verdes, amb el nucli vell de Mollerussa, i amb els espais d'interès natural del territori. Els principals eixos d'accessibilitat de la ciutat i penetració al paisatge, que hauran de ser atesos amb un tractament particular són els següents:

Eixos d'accessibilitat:

- La carretera nacional II
- La carretera a Borges Blanques
- La carretera d'Arbeca
- La carretera a Palau d'Anglesola
- La carretera a Vila-sana

Sendes verdes:

- La carretera a Borges Blanques
- El camí a Miralcamp

- El camí d'Arbeca a Mollerussa
- El camí d'Arbeca a Fondarella
- El camí de Belianes
- L'avinguda de Balaguer
- La continuació dels camins de la tercera sèquia del Canal d'Urgell

Així mateix cal afavorir el trànsit dels vianants en aquells carrers més urbans que, per la seva importància com a connectors i per la seva significació en tant a la seva activitat, tenen vocació de centralitat o d'eixos cívics com per exemple:

Eixos cívics:

- El carrer Domingo Cardenal
- El carrer Ferran Puig
- El carrer de Balmes
- El carrer de Navarra
- El carrer de Molí
- El carrer Migdia

1.3 Model urbanístic i dimensionat de la ciutat

La modelació sobre l'oferta global que es realitza en el Pla preveu donar un marge de cobertura suficientment ampli per permetre atendre la potencial demanda, qualitativa i quantitativa, d'habitatge dels propers anys de vigència del Pla. Al mateix temps la lògica que ha regit per la localització i definició dels nous sectors de creixement residencial s'ha realitzat atenent a criteris d'objectius del conjunt de la ciutat, repartint equitativament els nous sectors de desenvolupament residencial i identificant, en cada sector, finalitats i indicacions d'ordenació que responen a una lògica del conjunt del nucli urbà.

Si s'han de resumir els principals eixos sobre els que es fonamenta l'oferta de sòl residencial del Pla, aquests serien els següents:

- El manteniment, a grans trets, del marc de referència actual del planejament vigent, tot i les seves mancances normatives.
- La definició d'un conjunt de sectors o polígons d'actuació amb una doble finalitat: aconseguir en cada cas una peça de sòl identificada i significativa per l'ordenació del conjunt i per l'altra part reomplir els buits existents entre les diferents àrees consolidades actuals. En cada cas, els polígons mantenen un equilibri raonable de beneficis i càrregues.

El dimensionat general del Pla: l'oferta quantitativa i qualitativa d'habitatge

El dimensionat del Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa no pot ser entès com una relació d'oferta respecte la potencial demanda futura, ja que amb aquesta situació el planejament que ara es revisa ja cobriria de forma més que generosa la potencial demanda dels propers anys.

El dimensionat del Pla té més a veure amb aspectes qualitatius i de forma urbana o de ciutat que no pas amb aspectes quantitius de nombre absolut de possibles habitatges nous.

En conjunt s'ha de precisar que, tot i que el nou document urbanístic dimensiona de forma més generosa la capacitat de creixement del municipi en els propers anys, aquesta major oferta va totalment associada en conjunt a la idea de gestió ja sigui mitjançant la delimitació de polígons d'actuació o de sectors residencials i, per tant, sempre garantida a l'obtenció i urbanització de sòls públics: carrers, vials i zones verdes.

L'habitatge protegit

El Pla contempla la previsió de nous creixements i la transformació interior en àmbits diversos del municipi. Aquest conjunt d'actuacions suposa un potencial de construcció de nous habitatges per a l'horitzó de previsió del Pla que, en termes quantitius es configura de la següent forma:

- El nou marc legislatiu –segons el decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística- defineix un instrument per a la garantia d'una oferta mínima d'habitatges de protecció pública en les operacions de nou creixement amb habitatges, que es defineix en un mínim del 30% del total del sostre que es qualifiqui per l'ús residencial de nova implantació, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, del qual un 20% s'ha de destinar a habitatge amb protecció oficial de règim general i de règim especial i un 10% a habitatge amb protecció oficial de preu concertat.
- Quan la normativa en matèria d'habitatge creï una nova tipologia d'habitatge amb protecció oficial, altra que la de preu concertat, els plans d'ordenació urbanística municipal dels municipis de més de deu mil habitants i capitals de comarques, a més de les reserves mínimes que estableix l'article 57.3 de la LU., han de fer una reserva mínima addicional del 10% dels sostre que es qualifiqui per l'ús residencial de nova implantació, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, per la construcció d'habitatges destinats a aquesta tipologia.
- Les necessitats d'habitatge protegit a Mollerussa per als propers anys de la vigència del nou Pla es poden determinar en base als següent criteri: el lliandir òptim d'esforç econòmic de les unitats familiars per a l'adquisició o el lloguer de

l'habitatge se situï en torn al llindar del 30 % màxim dels ingressos.

Atenent a aquest criteri e instruments de la llei, i a l'actual estructura de costos del mercat de l'habitatge a Mollerussa, als costos financers dels préstecs hipotecaris, així com als ingressos mitjans de les famílies, es pot considerar que d'acord amb l'actual mercat immobiliari de Mollerussa, segons es desprèn de les diferents ofertes d'habitatge existents al conjunt de la ciutat, on la mitjana dels preus està lleugerament per sobre dels mòduls màxims de venda de l'habitatge protegit, aquest POUM estableix que, en data de 2007, i en funció dels preus actuals, la determinació legal de la reserva del 30% del total del sostre que es qualifiqui per l'ús residencial de nova implantació en règim de sòl urbanitzable i també el 30% per a les diferents actuacions en sòl urbà compreses dins de un pla de millora urbana o polígon d'actuació.

L'oferta d'habitatges protegits s'aplica linealment sobre el conjunt dels sectors del POUM, plans parcials, plans de millora urbana i polígons d'actuació de forma que finalment es garanteixin els mínims determinats pel nou decret de llei de mesures urgents en matèria urbanística, la qual cosa suposarà una quantitat suficient del parc d'habitatges per garantir l'accés a la població amb ingressos màxims més baixos.

1.4 Els sistema urbans i territorial i l'estructura general bàsica

Els criteris sobre el sistema de espais lliures urbà i territorials

Aquest POUM aposta per una estratègia que defineixi el nou model de ciutat amb una estructura d'espais lliures que possibiliti servir adequadament el sistema urbà. En la configuració d'aquesta nova estructura d'espais lliures caldrà posar l'accent en els aspectes qualitatius i en l'equilibri de les localitzacions de les peces verdes dintre del teixit urbà, amb especial atenció a les parts de ciutat més allunyades del centre històric i a aquells barris situats al nord de la via del ferrocarril.

Els criteris essencials sobre aquesta nova estructura es centren en els següents punts:

- Completar i incrementar l'actual estructura d'espais verds urbans en el conjunt de la ciutat actual, tant en termes de superfície com de forma i disposició.
- Establir una estructura de parcs urbans de primer ordre, repartida estratègicament pels diferents quadrants de la ciutat.
- Potenciar i incrementar l'actual xarxa de places i espais urbans de centralitat de barris.
- Crear una estructura de parcs urbans de contacte entre la ciutat i els parcs

territorials i sòls d'ús agrícola (SNU) que permeti una bona relació amb l'entorn natural.

- Definir una estructura d'eixos i recorreguts verds o passeig arbrat que relligui les diferents zones de la ciutat i li confereixi una xarxa espessa i alhora jerarquizada.

Sobre el sistema d'espais territorials:

- Definir una estructura de parcs territorials de preservació i gaudiment del territori que reconegui les parts més valuoses i diferencials del terme.
- Potenciar el Parc de La Serra com parc d'abast comarcal, posant en valor els recorreguts i connectors verds que el posen en relació amb el seu entorn patrimonial paisatgístic. El POUM delimita el Pla Director del parc de La Serra, com a àmbit projectual i de gestió que té per objecte ordenar i regular els usos, les funcions i les activitats: educatives, esportives, lúdiques i paisatgístiques de l'entorn.

La nova estructura d'espais lliures proposada

Les determinacions del Pla d'ordenació en quant a la disposició del sistema d'espais lliures s'estructura en torn a un total de deu categories diferents, agrupades en tres grups generals:

El conjunt d'espais que formen la estructura bàsica dels espais lliures urbans:

- Les places i espais cívics, la Plaça de l'Ajuntament i la Plaça Major.
- Les places localitzades dins del Casc Antic, Plaça Manuel Bertrand i la Plaça del Pla d'Urgell.
- Els parcs urbans, el parc municipal de les piscines.
- Els verds i jardins urbans amb caràcter genèric.

El conjunt d'espais que formen la estructura complementària del sistema d'espais lliures:

- Els espais verds lineals, aquells espais lliures que acompanyen a les infraestructures de rec i, en alguns casos, als eixos viaris d'una certa jerarquia dins de la xarxa urbana.
- Els verds privats comprenen els sòls que, per les seves característiques i la dels edificis que els envolten, cal que romanguin sense cap edificabilitat i constitueixin àrees lliures enjardinades o complementàries dels edificis, sense ser necessària la seva afectació com a sistema del planejament.

- Els espais lliures de relació i de protecció entre els espais urbanitzats i les infraestructures, amb una dimensió important i una presència significativa dins del paisatge de la ciutat.
- Els espais verds complements de vialitat, són aquell espais que formen part de la xarxa viària que tenen una clara vocació de complementar i reforçar el sistema d'espais lliures de la ciutat.
- Els parcs de contacte entre el sistema urbà i el seu entorn natural.

El sistema d'espais lliures territorials:

- El conjunt d'àmbits pròxims al nou Parc de La Serra.
- La reserva que s'incorpora en el sector de sòl urbanitzable no delimitat.

La definició del nou model del sistema d'equipaments

La definició del nou model d'equipament, haurà de partir de quatre criteris essencials:

- Complementar les actuals dotacions existents i previstes en funció de les noves necessitats que es generen a partir de les possibles hipòtesis d'augment de la població. Aquestes previsions han de tenir especial cura en la identificació dels aspectes qualitius, especialment dels aspectes sectorials que es defineixen en funció de les franges d'edat més significatives d'aquesta nova població juntament amb la seva evolució en el cas de l'existent.
- Establir la localització dels nous equipaments en funció de criteris de reequilibri i de correcció dels actuals desajustos que es donen en determinats àmbits de la ciutat i, al mateix temps, disposar aquestes noves localitzacions amb la voluntat expressa d'aprofitar la seva capacitat de reforç dels nous àmbits urbans. La localització d'aquestes noves peces ha de centrar-se sobre nous àmbits de màxima centralitat i de major accessibilitat, per damunt de possibles criteris d'oportunitat en la major facilitat per l'obtenció del sòl.
- Valorar la jerarquia dels diferents nivells i ordres d'intensitat en la capacitat de creació de nova ciutat que contenen els diferents tipus d'equipaments, identificant aquells que per la seva naturalesa tenen un caràcter i abast de serveis general per a tota la ciutat i aquells altres que tenen un abast comarcal, definint la seva localització en funció del paper que poden desenvolupar en relació al nou model de ciutat.
- Definir les noves reserves d'equipament com a part d'un sistema complex dins del qual desenvoluparan un paper que podrà ser canviant en el temps en la mesura en que evolucionin les necessitats i els requeriments plantejats. Aquest caràcter evolutiu del sistema i el seu funcionament obligarà a una màxima

centralitat i condició de flexibilitat cap a possibles canvis funcionals, que hauran de ser especialment integrats dins dels criteris per a l'establiment de les noves reserves.

1.5 Unitats de planejament residencial i unitats de planejament d'activitats

Les unitats de planejament residencial.

En coherència amb els punts descrits anteriorment, el POUM estableix un conjunt d'unitats de planejament residencial (els sectors de sòl urbanitzable delimitat i no delimitat destinats a acollir usos residencials) i unitats de planejament d'activitats (els sectors de sòl urbanitzable delimitat i no delimitat destinats a acollir usos productius) que desenvoluparan els actuals sectors de sòl urbanitzable delimitats en els plànols d'ordenació i que constituïran l'oferta bàsica del creixement del Pla. Aquesta oferta cal que s'entengui com a principal però no l'única del Pla ja que s'han de tenir en compte també les unitats de creixement que es determinen en els polígons d'actuació o en els plans de millora del mateix Pla.

El nou Pla opta per un model urbanístic doble: d'una banda de consolidació del model actual, i d'altra de definició dels nous creixements atès l'estat d'urbanització actual que demana la seva extensió.

Les dades han de servir per disposar d'un dimensionat general del Pla, que ha de donar cabuda a la potencial demanda dels propers anys i a la vegada orientar l'extensió del creixement de forma que tendeixi al reequilibri entre les parts del territori municipal.

Les unitats de planejament d'activitats.

El desenvolupament de les directrius estratègiques del Pla, referit a les noves activitats econòmiques (terciàries, productives i de serveis), mereix una atenció especial, i es concreta en la proposta de sectors de desenvolupament econòmic que es concreten en diferents unitats de planejament d'activitats que coincideixen amb els sectors de sòl urbanitzable delimitat i no delimitat destinats a acollir usos productius.

La distribució en el territori de Mollerussa d'aquests sectors respon a les necessitats de creixement i de consolidació d'emplaçaments productius preexistents, relacionats amb les vies d'accessibilitat –l'Autovia i el seu enllaç amb la carretera nacional II (E-23)- i amb les expectatives i escenaris futurs de creació de noves infraestructures que possibilitarien localitzar nous sòls productius, com és el cas del traçat de la Via Orbital en relació amb el sector de sòl no delimitat del mateix nom. (SUBnd-Via Orbital)

1.6 Millora urbana i reforma de la ciutat i els nuclis urbans

Sobre la base del planejament vigent es proposa reconduir, mitjançant la determinació de nous polígons de reforma urbana, l'actualització de les funcions urbanístiques en els àmbits de la ciutat consolidada, tant pel que fa a àmbits obsolets susceptibles de transformació com pel que fa a intersticis o buits per reconvertir o pendents de desenvolupar des de les anteriors Normes subsidiàries del 87. El nou Pla regularà els processos de transformació d'usos i establirà les mesures per a la redefinició dels paràmetres urbanístics de la reforma. La reforma abastarà també sectors d'especial significació urbana per a l'acabament de l'estructura cívica de la ciutat, considerant l'equilibri entre sòls de cessió i aprofitaments urbanístics que permetin la cessió obligatòria i gratuïta dels esmentats sòls.

Per a poder aconseguir els objectius descrits en els punts anteriors el Pla delimita una sèrie de polígons d'actuació, plans de millora i plans parcials urbanístics amb els objectius següents:

- *PA-JP-01 i PA-PI-02: Transformació del teixit existent i ompliment de l'espai públic de les vies de penetració al nucli urbà, per tal de garantir uns recorreguts de vianants adequats i millorar l'accessibilitat viària al centre de la ciutat el POUM delimita sectors que ordenen de manera més eficient el teixit urbà.*
- *PMU-01, PMU-10 i PMU-12: Permetre la transformació dels usos industrials, incompatibles amb la residència, cap a usos residencials.*
- *PMU-03 i PMU-06: Delimitar sectors que garanteixin l'obtenció de peces de sòl que ja estaven destinades a espais lliures pel planejament que es revisa.*
- *PM-07 i PMU-9 : Completar la trama urbana preexistent i l'obertura de nous carrers que millorin la mobilitat interna del teixit i, garantir l'execució de las obres d'urbanització.*
- *PMU-08, PMU09, PMU-11, PMU-13 i PMU-14: Garantir les cessions mínimes establertes per la LU 1/05 i la urbanització dels carrers que comuniquen l'àmbit amb els recorreguts de la ciutat, d'uns sòls urbans reconeguts com a tal règim de sòl pel planejament que es revisa, però que fins avui no s'havien concretat els nivells d'urbanització i cessions mínims necessaris.*
- *PA-CA-03, PA-FB-04, PA-MP-05 i PACMA-06: *Possibilitar l'adequació de l'edificació a nous usos i requeriments funcionals, a l'entorn urbà i al seu paisatge, així com garantir les cessions corresponents que resultin de possibles increments d'edificabilitat.**
- *PA-Ur-01, PAUr-2, PAUr-03, PAUr-4, PAUr-05 i PAUr-06: (Polígons d'actuació per a la urbanització): Garantir l'execució de les obres d'urbanització, concretar les obres de pavimentació dels vials existents, adequant-les a les preexistències i a les necessitats pròpies d'aquest tipus d'urbanització.*

La present memòria i els plànols d'ordenació 4, 9 i 10 de la documentació del POUM en la seva aprovació provisional donen compliment a l'article 10 del DL 1/2007. El citat article referit a la Publicitat i participació en els processos de planejament i de gestió urbanística, menciona la necessitat d'incorporar la documentació gràfica de delimitació dels àmbits subjectes a suspensió de llicències i de tramitació de procediments, per la qual cosa s'afegeix en el moment de l'aprovació inicial del POUM, el plànol 9 (Delimitació dels àmbits subjectes a suspensió de llicències, escala 1/5.000) en el que es poden observar els àmbits en els que l'ordenació proposada altera la vigent.

1.7 L'ordenació territorial i els aspectes mediambientals

L'ordenació territorial ha de tenir en consideració l'adaptació a la realitat de Mollerussa dels criteris generals de sostenibilitat, protecció ambiental i vertebració territorial.

La Carta d'Alborg.

L'any 1994, dos anys després de la Conferència de les Nacions Unides sobre Medi Ambient i Desenvolupament celebrada a Rio de Janeiro, en la qual es va aprovar el programa d'accions per assolir el desenvolupament sostenible per al segle XXI (l'Agenda 21), autoritats locals europees i representants d'organitzacions internacionals, governs nacionals, centres científics, assessors i particulars es van reunir a la ciutat danesa d'Aalborg en la Conferència Europea sobre Ciutats Sostenibles. D'aquesta trobada va néixer la Carta d'Aalborg, un document mitjançant el qual les ciutats i les unitats territorials d'Europa es van comprometre a participar en les iniciatives locals de l'Agenda 21, i a desenvolupar programes a llarg termini envers el desenvolupament sostenible, al mateix temps que van engegar la Campanya de Ciutats Europees Sostenibles.

La signatura de la carta d'Aalborg per part dels ajuntaments significa que lliurement han decidit ajustar la seva estratègia de govern als emergents criteris de la sostenibilitat municipal, l'únic camí viable per al futur. Aquesta decisió demana analitzar la situació amb uns criteris que, en un altre context, potser serien considerats molt rigorosos o simplement inusuals.

Els nuclis urbans, com recorda la carta d'Aalborg, és la major entitat capaç de comprendre inicialment els nombrosos desequilibris socioeconòmics, polítics i ambientals que afecten el món modern i alhora la unitat més petita en la qual els problemes poden ser degudament resolts de manera integrada, holística i sostenible. Ara bé, tots els nuclis urbans són diferents, motiu pel qual cadascuna ha de trobar les seves pròpies vies envers la sostenibilitat tot integrant-ne els seus principis en totes les seves polítiques i fent de les seves forces respectives la base d'estratègies adequades a l'àmbit local.

Sostenibilitat. Objectius principals.

La Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme, determina la necessitat d'incloure paràmetres de sostenibilitat en el planejament urbanístic. Per poder fer-ho, cal definir que s'entén per urbanisme sostenible i com aquests criteris es tradueixen en propostes concretes.

Així, atenent a la definició de desenvolupament sostenible, "...el desenvolupament sostenible és el desenvolupament que satisfà les necessitats de les generacions actuals sense comprometre les capacitats de les generacions futures per satisfer les seves pròpies necessitats...", constatem que és molt genèrica. És per això que diferents autors han reflexionat sobre la traducció d'aquest nou model de desenvolupament en actuacions concretes i també en el planejament sostenible.

Així, com a norma general, les actuacions que incloguin conceptes de sostenibilitat han de tenir en compte:

- optimitzar i fer eficient l'ús dels recursos,
- utilitzar recursos renovables,
- minimitzar la contaminació i la producció de residus,
- protegir la biodiversitat i els processos ecològics, i
- promoure l'equitat i la justícia social.

Concretament, la Generalitat de Catalunya en la seva estratègia de planejament i construcció sostenible del Departament de Medi Ambient i Habitatge, indica que l'objectiu principal de l'estratègia és reduir progressivament l'impacte ambiental del sector de la construcció millorant l'eficiència en l'ús dels recursos naturals i reduint la producció de residus. Aquest objectiu general es concreta en:

- evitar l'ocupació innecessària de sòl,
- reduir el consum d'aigua a l'imprescindible,
- reduir les emissions de CO2 derivades del consum energètic ineficient,
- utilitzar materials de construcció reciclats i reciclables,
- reduir i gestionar millor els residus,
- millorar la qualitat ambiental interior dels edificis, i
- millorar la integració en el paisatge dels assentaments humans.

1.8 Propostes projectuals del Pla d'ordenació urbanístics municipal (Àmbits de projectes territorials urbanístics)

El planejament urbanístic es defineix a partir de les opcions estructurals, de les directrius i de la seva determinació en la qualificació del sòl i la normativa corresponent. Tanmateix, sembla oportú singularitzar algunes propostes que s'haurien de vehicular operativament a través de documents projectuals diferits després de l'aprovació del planejament general a escales més precises. Es consideren les següents propostes projectuals:

1. Connectivitat i accessos:

- Reforçar i millora de la mobilitat de les entrades històriques a la ciutat: (Palau d'Anglesola, Borges Blanques, Miralcamp, Arbeca, Belianes, Vila-Sana i Golmés).
- Estudi específic sobre el traçat i dimensionat de la nova Via Orbital.
- Estudi de la nova façana de la ciutat i emplaçaments dels nous centres d'activitats productives tenint en compte els nous eixos i nodes d'accessos de la Via Orbital i autovia.

2. Ordenació paisatgística dels nous espais lliures territorials (Parc de la Serra) i del medi rural:

- El pla de recuperació de les bases, desguassos, sèquies i canals petits, com espais connectors del verds i d'interès ecològic.
- Estudi d'ordenació de les zones d'activitats esportives i a l'aire lliure en els espais de parc territorial.
- Protecció del sòl agrícola, i adequació a les noves demandes de les instal·lacions agroramaderes.
- Regulació de la mida i traçat dels camins rurals del terme municipal.

3. Articulació urbana

- Articulació dels barris nord (de la via ferroviària) i lligam cívic amb la ciutat.
- Estudi per a crear un sistema d'estacionament dissuasori per poder alleugerir el trànsit del centre de la ciutat.
- Trasllat de l'estació d'autobusos cap a la zona nord de la ciutat, propera a l'estació del ferrocarril Lleida-Manresa i a la futura estació de l'Eix transversal ferroviari, per tal de facilitar l'intercanvi modal de passatge i alliberar la congestió actual de l'àrea central de Mollerussa.

- Millora de la continuïtat vial entre el carrer de Navarra i el carrer de la Muralla.
- Millora de la continuïtat vial entre el carrer Ferran Puig i el carrer Domingo Cardenal.

4. Projecte Centre històric:

- Delimitació d'una nova àrea de rehabilitació integral que amplii la zona exclusiva de mobilitat per a vianants. (Veure el Pla especial per a l'àrea central de Mollerussa PE-2).
- Afavoriment de les condicions de centralitat comercial compatible amb les funcions residencials.

5. Projectes del sistema d'espais lliures i equipament:

- Completament d'una senda verda anular i dels verds lineals de captura del paisatge i el territori.
- Creació de nous parcs urbans i equipaments d'escala de ciutat en els barris nord de la via ferroviària i en els extrems del recorregut de la tercera sèquia del Canal d'Urgell al seu pas per Mollerussa.
- Qualificar el Parc de la Serra com un nou Parc Territorial d'escala comarcal, dotant-lo d'equipaments e instal·lacions que serveixin a la població de tota la comarca.

6. Projecte d'emplaçament singular

- Trasllat i nou emplaçament de l'Escola de música.

1.9 Proteccions patrimonials i urbanístiques:

La protecció urbanística es proposa estendre-la a tots aquells elements del territori que aportin un alt contingut de qualitat. Per això, tant la protecció del paisatge com la protecció dels valors del patrimoni històric-arquitectònic com del patrimoni arqueològic i de la millora del paisatge urbà, es consideren temes a tractar des de l'ordenació i la normativa del Pla, a l'ensens que es prefiguraran criteris orientadors de la gestió d'aquests aspectes.

- El Pla determina la necessitat d'establir, a posteriori, ordenances municipals que regulin i dictaminin mesures per a la millora del paisatge urbà i de l'ocupació de la via pública.
- El Catàleg dels edificis i el patrimoni edificat integrarà els elements d'interès històric-artístic-arquitectònic establerts en l'Inventari del Servei del Patrimoni

del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya i els derivats del propi treball de camp i dels suggeriments derivats del període de consulta pública.

- El POUM incorpora dins de les seves proteccions urbanístiques els espais d'interès natural i de connexió determinats des del PTTP. Aquests queden incorporats en l'àmbit denominat el connector de Mollerussa, es situa al voltant de la Sèquia del Marqués i configura un espai de biodiversitat vegetal i animal a protegir.

2. MARC LEGAL I FONAMENTS JURÍDICS DEL PLA

2.1. Marc legal

1. El present POUM s'ha redactat d'acord amb la legislació sectorial urbanística vigent i la legislació sectorial vigent aplicable.

2. La referència a la "legislació urbanística vigent" feta en aquest apartat i en els preceptes successius s'entén que remet a l'ordenament urbanístic vigent a Catalunya, consistent en les lleis aprovades pel seu Parlament i en les reglaments i disposicions que les desenvolupen, així com la legislació estatal del sòl i valoracions en allò que no modifiqui ni vulneri la legislació en matèria d'ordenació del territori, urbanisme i medi ambient que són competència exclusiva de la Generalitat de Catalunya.

3. La referència a la "legislació sectorial vigent" que es faci en la present Memòria s'entendrà que es remet a l'ordenament jurídic vigent a Catalunya en la matèria que es tracti i en cada moment. En aquest cas, les referències a cadascuna de les disposicions sectorials es realitzarà amb la denominació completa.

4. La utilització de determinades abreviacions en la present Memòria s'entendran referides a les disposicions normatives següents:

- Legislació urbanística estatal:
- - Llei 8/2007, de 23 de maig, sobre règim del sòl i valoracions (d'ara en endavant "LSV").

- Legislació urbanística de la Generalitat de Catalunya:
- - Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme (d'ara en endavant "TRLU 1/05").
- - Decret Legislatiu 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament parcial de la Llei d'Urbanisme (d'ara en endavant "RLU").
- - Decret Legislatiu 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria urbanística.

5. El Pla és públic, executiu i obligatori. Les seves determinacions tenen caràcter prioritari sobre qualsevol disposició municipal amb un objectiu semblant i la seva interpretació no podrà contradir, en cap cas, les instruccions que es derivin de la legislació urbanística.

2.2. Altres disposicions legals en matèria sectorial

El Pla d'ordenació urbanística municipal ha considerat també altres disposicions legals que, sense regular pròpiament l'àmbit material urbanístic, contenen disposicions que hi incideixen de forma directa o indirecta.

La diversitat d'aquesta legislació fa que Pla d'ordenació municipal al·ludeixi a aquestes disposicions per la seva denominació completa, tant si es tracta de legislació estatal com autonòmica.

L'aplicació d'aquestes disposicions ho és en la major part dels casos en matèries en les quals es dona la confluència i concurrència de diferents administracions, per la qual cosa s'ha de tenir en compte a més de les disposicions urbanístiques, la legislació sectorial en cada cas.

És de destacar, en tot cas, l'aplicació de la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de Política Territorial i la Llei 1/1995, de 16 de març, pel qual es va aprovar el Pla Territorial General de Catalunya, el qual constitueix el planejament vigent de rang superior en el territori de Catalunya.

Cal fer esment que el Programa de Planejament Territorial, adscrit a la Secretaria per a la Planificació Territorial del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, ha elaborat **el Pla territorial parcial de Ponent**, aprovat definitivament el juliol del 2007, en el que s'inclouen directrius per al municipi de Mollerussa.

3. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA DEL PLA

3.1. Procés de formació i consulta pública de l'avanç de planejament

El municipi de Mollerussa disposa de les Normes Subsidiàries de Planejament que van ser aprovades l'any 1987. Aquest document de regulació urbanística està en major o menor mesura desfasat i resulta insuficient per l'ordenació del municipi, en primer lloc pel nou marc de l'ordenament urbanístic que es deriva de l'aprovació del Decret legislatiu, DL1/05 de 26 de juliol, pel qual s'aprova el **Text refós de la Llei d'urbanisme**, i en segon lloc perquè segons la previsió, en el Pla Territorial de les Terres de Ponent, del pas de la via ferroviària per el terme municipal, se'n derivaran en un futur, nous escenaris que fan del tot necessari disposar d'un document actualitzat jurídicament i ajustat al nou marc territorial que es pot desenvolupar. Totes dues raons són elements més que suficients que avalen la redacció del present Pla d'ordenació urbanística municipal.

El 3 de desembre de 2003, l'Ajuntament en Ple va acordar dur a terme la revisió del planejament general vigent al municipi de Mollerussa i llur adaptació a la Llei 2/2002 de 14 de març, d'urbanisme, mitjançant l'elaboració d'un Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM). A tal efecte, es va iniciar el procés de contractació el qual va culminar amb l'acord de la Junta de govern local de data 1 de abril de 2004.

Durant el procés de formulació del Pla, s'ha garantit l'efectivitat dels drets d'iniciativa, informació i participació dels ciutadans, en la formulació dels plans urbanístics previstos en l'article 8 del DL 1/2005, de la manera següent: per una banda, a través de l'aprovació, per l'acord plenari de data 22 de juliol de 2004, del Programa de participació ciutadana, el qual ha estat publicat al BOP de Lleida núm. 94 del dia 29 de juliol de 2004, i, per una altra

banda, a través de l'exposició pública durant el període de tres mesos, d'octubre a desembre de 2004, de l'avanç de planejament.

L'ajuntament de Mollerussa, en data 22 de juliol del 2004, aprovà el document que estableix la metodologia del procés de participació ciutadana referent al Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) en la seva fase primera denominat Avanç de Planejament.

El ple de l'ajuntament va aprovar la proposta, de conformitat amb l'article 8 de la LU 10/2004 i l'article 4 del Decret 28/2003, de 4 de novembre, pel qual s'aprova el reglament parcial de la Llei esmentada.

Per tant l'ajuntament va ratificar els següents acords:

- Aprovar el Programa de participació ciutadana (PPC), corresponent als treballs previs de la redacció del POUM de Mollerussa.
- Garantir l'efectivitat dels drets d'iniciativa, informació i participació dels ciutadans en els treballs previs d'elaboració del POUM.
- Garantir l'assoliment dels objectius i altres determinacions generals, que defineixen el model de pla que posteriorment es desenvoluparà.

El Programa de participació ciutadana

A fi i efecte de donar compliment a la normativa urbanística vigent, l'Ajuntament de Mollerussa va procedir a redactar, a aprovar i a publicar el Programa de participació ciutadana, en data 22 de juliol de 2004. El citat programa fou publicat al BOP núm. 94, de 29 de juliol de 2004.

El Programa de participació ciutadana, emmarcat dins allò previst a l'article 8 de la LU, té els objectius següents:

- Garantir l'efectivitat dels drets reconeguts en l'article 8 de la LU, és a dir, el PPC ha d'expressar les mesures i actuacions previstes per garantir i fomentar aquests drets.
- Garantir l'assoliment dels objectius i altres determinacions generals, que defineixen el model del Pla que posteriorment es desenvoluparà.

Les mesures i actuacions previstes per garantir i fomentar el Programa de participació ciutadana abastaran els treballs que conformen la primera fase de l'elaboració del POUM, és a dir, des de la data de formalització del contracte fins el lliurament dels treballs per a la presentació pública dels **criteris, objectius i altres determinacions generals**, que definexin el model del pla que posteriorment es desenvoluparà.

Actuacions del Programa de participació ciutadana:

1. Òrgan consultiu de participació:

- **Comissió de seguiment:** formada pels membres de la Comissió Informativa d'Urbanisme, l'equip tècnic redactor i el SSTT Municipals, amb la participació de l'assessoria jurídica (Secretaria General) i econòmica (Intervenció de fons).
- **Consell consultiu del POUM:** es configura com a òrgan de participació abastant una àmplia representació de sectors o àmbits amb interessos diversos. El Consell consultiu del POUM es configura per la Comissió de seguiment, i per un conjunt de membres, representants de la societat civil de Mollerussa, de col·legis professionals, del món empresarial (indústria, comerç, serveis), professional liberal, cultural, sanitari, docent, ...

Composició: a títol exemplar, es suggereix com a materialització de l'amplia representació, la següents relació:

Comissió de seguiment.

- 1 representant del sector industrial mollerussenc
- 1 representant del sector comerç mollerussenc
- 1 representant del sector servei mollerussenc
- Comunitat General de Regants dels Canals d'Urgell
- COELL
- Associacions professionals agropecuàries
- Consell Comarcal del Pla d'Urgell
- Ajuntaments limítrofes (Golmés, El Palau d'Anglesola, Fondarella i Miralcamp)
- Departament de Medi Ambient.
- Departament d'Ensenyament
- Departament de Sanitat
- Diputació de Lleida
- Ministeri de Foment

- Col·legi Oficial d'Arquitectes
- Col·legi Oficial d'Arquitectes Tècnics
- Col·legi Oficial d'Enginyers

- Fira Mollerussa
- Mancumunitat intermunicipal d'aigües Mollerussa - El Palau d'Anglesola

Universitat de Lleida (Departament de geografia)
Historiadors locals
Escriptores
Professionals: Dret, Enginyeria, altres tècnics

Entitats cívica/assistencials
ACUDAM
CAN JAQUES
ALBADA

Entitats esportives, etc.

Constitució: El Consell consultiu es constituirà en el termini més breu possible, a partir de l'aprovació del PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA i, en tot cas, abans de la sessió informativa de l'inici del POUM.

Calendari de sessions: Es proposa el calendari de sessions de treball del Consell consultiu, següent:

Sessió 1 (inicial): Objectius: presentació i finalitats.

Sessió 2 (Revisió): Objectius: anàlisi i debat.

Sessió 3 (Final): Objectius: conclusions i propostes. Posterior al tràmit d'exposició pública.

El consell consultiu finalitzarà la seva funció un cop finalitzi la Primera Fase.

2. Accions de participació ciutadana

Com a mesures i actuacions previstes per garantir i fomentar el dret a participar en la redacció del POUM, es proposa:

2.1. Sessió informativa d'inici del POUM:

Sessió informativa pública i general, inicial. L'objectiu d'aquesta sessió serà:

- Presentació de l'equip tènic.
- Antecedents de planejament.

- Desenvolupament del planejament vigent (NN.SS-87).
- Marc legal actual.

Els efectes d'aquesta sessió foren, a més dels informatius, l'obertura d'un primer tràmit de suggeriments.

2.2. Sessió de presentació del document de criteris i objectius del POUM:

Sessió informativa, pública i general. L'objectiu serà la presentació del Document que defineix el model en que s'haurà de desenvolupar el nou PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MOLLERUSSA (POUM).

Els efectes d'aquesta sessió seran, a més dels informatius, l'obertura del tràmit d'exposició pública pel termini d'un mes.

De conformitat amb la clàusula 6.1 del Plec de les prescripcions tècniques, durant l'exposició pública del document de criteris, objectius i altres determinacions generals, l'equip programat, (en hores hàbils i dies laborables), haurà de donar assistència tècnica sobre els continguts del pla i informació al públic dels mateixos destacant com a mínim dues persones, una de les quals haurà d'ésser arquitecte superior.

3.2. Aportacions i modificacions o aspectes incorporats al pla resultat del procés de participació ciutadana previ a l'avanç de planejament.

L'Ajuntament de Mollerussa, durant els mesos d'octubre i desembre de 2004, exposà al públic els treballs i documentació que feien referència a la definició dels criteris, objectius i solucions de planejament, així com a la revisió dels documents de les Normes subsidiàries vigents.

Durant el tràmit de la seva exposició al públic s'han presentat un total de 6 suggeriments registrats de forma escrita i un total de 16 consultes particularitzades. Pel que fa al tipus de sol·licitants, la totalitat dels suggeriments corresponen a particulars.

Dels suggeriments fets de forma escrita es podem establir tipus segons la temàtica, però al ser solament sis es creu més pràctic fer un resum:

Suggeriment núm. 1	Reg.
--------------------	------

Increment d'edificabilitat a la qualificació A5, que es prevegi una fàcil connexió amb Fodarella, no vol que se li afecti la tanca del seu habitatge unifamiliar.

S'interessa per una explicació dels criteris generals i fa dues observacions concretes referents al PMU 04. Respecte del primer incideix en que es prevegi una fàcil connexió amb Fodarella. Pel que fa a la segona, la seva demana consisteix en que no vol que se li afecti la tanca del seu habitatge unifamiliar situat en el carrer que passa per la part posterior del col·legi Ignasi Peraire.

Resposta de l'Ajuntament: Se li diu que ja es tindrà en compte.

Suggestiment núm. 2	Reg. 2004/5987	15/11/2004
---------------------	----------------	------------

Montserrat Brescó Carrera.

Rectificació d'alineacions Carretera del Palau d'Anglesola / C. Firal.

Sol·licita que es modifiqui l'alineació del costat dret de la carretera del Palau d'Anglesola (direcció el Palau), per tal que no s'afecti casa seva.

Resposta de l'Ajuntament: Donat que l'alineació a la carretera del Palau varia entre la que s'estableix al sector de Pla parcial i la del sòl urbà, la qual afecta a dos parcel·les, la primera de manera total i la segona, que és la que afecta a la Sra. Brescó, es considera en principi favorablement establir una única alineació que desafectaria la major part de la parcel·la, amb excepció del xamfrà.

Suggestiment núm. 3	Reg. 2004/5958	12/11/2004
---------------------	----------------	------------

Josep M. Camats Farré (PROMOCIONS INVER 65, S.L.)

Mantenir el SUB-16 A com a sector independent

Els terrenys propietat de PROMOCIONS INVER 65 S.L. sumen un total de 24.818, que és la pràctica totalitat del sector residencial aprovat per la CPU de Lleida el 26 de setembre de 1991 i que s'identifica al text refós com a sector SUB 16A.

Demanen que dins el contingut del nou POUM, continuïn sent un sector independent per tal de facilitar-ne la gestió.

Resposta de l'Ajuntament: Atès la poca superfície del sector, és molt poc provable que es mantingui com a sector independent, ja que si més no la seva ordenació hauria d'estar lligada amb la de la UPA 07 per tal d'assegurar una ordenació coherent de l'àmbit nord-est de la població. En qualsevol cas si que és factible que el desenvolupament i la gestió de la

UPA residencial es faci per medi de subsectors o per polígons independents que facilitin la seva gestió, un dels qual podria correspondre a l'antic SUB 16A.

Suggestiment núm. 4	Reg. 2004/5846	10/11/2004
---------------------	----------------	------------

Josep M. Sans Cots i Robert Simó Cortiella

Modificar l'alineació carrer costat Ignasi Peraire

El carrer que passa entre el col·legi Ignasi Peraire i els habitatges unifamiliars del carrer de Pau Casals, i que tenia una traça que afectava lleugerament la tanca d'uns dels habitatges, suggereixen que ajusti la seva alineació a la de la tanca i que, per tant, sigui perpendicular al de Pau Casals.

Resposta de l'Ajuntament: L'ajuntament ja era coneixedor d'aquest fet i mostra el seu acord. S'ajustarà l'alineació, tot i que això comporti afectar la cuina del col·legi.

Suggestiment núm. 5	Reg. 2004/6282	19/11/2004
---------------------	----------------	------------

Francesc Argilés Felip

Nou sector industrial al sud de la població

Sol·licita que els terrenys entre el camí de la Figuera, el camí d'Arbeca i la traça de la Via Orbital s'incloguin dins d'un sector industrial, d'acord amb allò que es determinava al Pla Director redactat l'any 1992.

Resposta de l'Ajuntament: Es pot considerar parcialment, però la solució concreta vindrà condicionada pel traçat definitiu del nou ferrocarril transversal.

Suggestiment núm. 6	Reg. 2004/6751	3/12/2004
---------------------	----------------	-----------

Armando Cusiné Benavent

Anul·lació de la prolongació del carrer Anselm Clavé fins al c. Muralla

Que es deixi tal com està actualment, és a dir, sense passar per damunt de la seva parcel·la i que giri a l'est fins al carrer President Macià.

Resposta de l'Ajuntament: Es pot considerar favorablement, de fet ja hi ha una modificació puntual que l'elimina.

Dels suggeriments que no es materialitzen de forma escrita pels demandants, l'equip tècnic a elaborat un resum de les observacions i suggeriments manifestats verbalment en l'exposició pública:

a. Un primer grup fa referència a propietaris de parcel·les rústegues properes al límit del sòl urbà actual o a creixements proposats per l'avanç que demanen ser-hi inclosos com a sòl residencial, es volen mantenir com a rústegues o volen passar a ser nou sòl industrial, ja sigui en el sòl més proper al límit urbà com a parcel·les pròximes al nou polígon industrial. Sovint aquesta demanda respon a l'existència actual en les parcel·les rústegues de vivendes o magatzems.

Una altra petició en relació amb aquestes anteriors es la de canvi de qualificació de sòl industrial a residencial, en sectors de gestió pendents de desenvolupament.

b. L'altre grup de suggeriments fan referència al sistema viari –nova alineació o rectificació de xamfrans- o d'equipaments, ja sigui per oposar-se a la afectació d'algun vial com per a proposar noves connexions. En quant a l'equipament, els propietaris del Club de Tennis sol·liciten la possibilitat d'ampliació del mateix, sempre que es conservi com a equipament privat.

c. Dins els suggeriments de caràcter més general trobem la d'incloure certs elements dins el catàleg de béns protegits o la d'ampliar l'espai destinat a equipaments.

d. Un suggeriment, singular per la seva proposta a estat fet per el Sr. Robert Simó, qui proposa la construcció d'un gran estany en la partida de Codis, aprofitant el salt d'aigua de la Farinera.

Altrament i en procés paral·lel de l'exposició es realitzaren dues presentacions públiques dels criteris, objectius i solucions del Pla i dues trobades obertes als tècnics i professionals en general del municipi de Mollerussa, amb una àmplia participació de la gent de la ciutat, que permeten garantir un procés de participació ciutadana àmplia en aquesta fase d'elaboració prèvia de l'avanç i formulació dels criteris objectius i solucions de planejament, tal i com marca la legislació urbanística.

3.3. El procés de formació i consulta pública durant la fase de l'aprovació inicial i provisional del POUM.

El ple de l'Ajuntament de Mollerussa, en sessió data 20 de desembre de 2007 va aprovar inicialment el Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa (POUM), de conformitat amb l'article 59 del DL 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el TRLU.

L'acord esmetat també incorpora l'informe de sostenibilitat ambiental i la decisió de sometre a tràmit d'exposició pública pel termini de 45 dies tota la documentació del POUM. En el mateix acord s'aprova la publicació del corresponent edicte en el Butlletí oficial de la província i en dos dels diaris de més divulgació d'àmbit municipal, en els termes que preveu l'article 23.1 del TRLU.

Ademés es va acordar suspendre, perceptivament, en tots els àmbits on les noves determinacions modifiquen el règim de sòl actual, la tramitació de plans urbanístics i projectes de gestió urbanística i d'urbanització com també l'otorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, d'edificació, de reforma, de rehabilitació o d'enderrocament de construccions, d'instal·lacions o d'ampliació d'activitats o usos concrets i d'altres autoritzacions municipals connexes, establertes per la legislació sectorial, pel termini màxim de dos anys, a l'ampara del que disposa l'article 71 del TRLU.

Els serveis tècnics de l'Ajuntament van iniciar els treballs d'exposició pública i de consultes dels documents del POUM aprovat inicialment, per tal que, en el termini referit -45 dies- fós possible consultar, obtenir copia i presentar les alegacions oportunes. Així mateix, i per tal d'exercir el dret a informació pública i consulta tècnica de manera personalitzada, l'Ajuntament va posar a disposició pública, en l'edifici consistorial, tota la documentació en horari d'oficines. La publicació de l'aprovació inicial del POUM de Mollerussa es va fer en el butlletí oficial de la província, número 8, el 15 de gener de 2008.

El període d'exposició pública iniciat amb la publicació de l'aprovació inicial POUM, es va dur a terme el 7 de març de 2008. Seguidament, mitjançant el Decret d'alcaldia núm. 57/2008, de data 03 de març de 2008, es va ampliar el plaç d'informació pública, del Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa, fins el dia 25 de març de 2008. L'ampliació el termini es va fer pública en el butlletí oficial de la província, número 39, de 15 de març de 2008.

Finalment, els dies 14 i 21 de febrer de 2008, en la seu del Centre Cultural de Mollerussa, l'Ajuntament, a través de la Regidoria d'Urbanisme va impulsar la realització de les jornades d'urbanisme del POUM amb l'objecte de garantir, de fomentar l'informació, la participació pública i d'explicar, a la població interessada, els aspectes més rellevants de la proposta del POUM en la seva fase d'aprovació inicial, així com altres aspectes relatius al nou marc legal i disciplinar de l'urbanisme estatal i autonòmic. A les jornades es van explicar els temes següents:

1. Les determinacions del Pla territorial de les Terres de Ponent de Lleida respecte al Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa.
2. El Catàleg de paisatge de les Terres de Lleida.
3. Criteris, objectius i desenvolupament del Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa.

4. Els drets i deures de les persones propietaries en e marc de la nova Llei i Reglament urbanístics.
5. El règim de sòl i les figures de gestió i desenvolupament del planejament.
6. L'incorporació de l'inventari de Béns culturals al planejament urbanístic municipal.

3.4. Aportacions i modificacions o aspectes incorporats al pla resultat del procés de participació ciutadana en la fase inicial de planejament.

El procés d'informació i consulta pública va culminar amb la recepció de 106 al·legacions, les quals es resumeixen i responen en el document annexe "Informe d'al·legacions" a la documentació de l'aprovació provisional d'aquest POUM. També es van a rebre 25 informes dels diferents departaments de l'Estat i de la Generalitat de Catalunya, així com dels organismes i entitats locals del municipi i de la comarca del Pla d'Urgell.

Modificacions de l'equip redactor i l'oficina de serveis tècnic de l'ajuntament durant la revisió per l'arprovació provisional.

El document del POUM de Mollerussa per a l'aprovació provisional conté un seguit de modificacions respecte el document aprovat inicialment, fruit de l'anàlisi detallat del propi equip redactor conjuntament amb l'Ajuntament de Mollerussa, i que sense conformar modificacions substancials, doten de major funcionalitat i viabilitat a l'ordenació urbanística aprovada inicialment. Aquestes modificacions són les següents:

- PMU-15: nou sector de planejament derivat amb l'objectiu d'ordenar l'àmbit per tal d'afavorir la creació de nous habitatges dotacionals públics, clau Hd, i possibilitar la creació de noves places d'estacionament dissuasori al voltat del centre de la ciutat. Aquesta operació, permetrà un nou emplaçament per a l'Escola de Música que solucioni les seves necessitats d'espai.
- PA-4: nou sector de planejament derivat amb els objectiu d'obtenir el sòl necessari per a la vialitat complementària. Per tal de complir aquests objectius s'estableixen la nova alineació de l'edificació residencial en el front que s'extèn des del carrer Ferrer i Busquets i el carrer sud al esmentat i de garantir la cessió dels sòls destinats a passatge urbà de 6,00 metres d'amplada, tal i com es grafia en les plànols d'ordenació detallada amb la clau Xu.
- Modificació de l'errada material en la grafia dels plànols normatius en la categoria de protecció "C" de catàleg de béns protegits.
- S'incorpora, d'acord amb uns estudis previs realitzats per l'Ajuntament i a mode indicatiu, la proposta de la nova estació d'autobusos de Mollerussa al costat de l'actual estació de tren.

- S'actualitza el dibuix del Pla director de La Serra a l'espera de la seva aprovació definitiva.

Finalment, cal explicar que durant el procés de tramitació del POUM, en la seva fase d'exposició pública, l'Ajuntament i els propietaris del sector de gestió PMU-5 van signar un conveni pel qual, els propietaris del sòl, accepten passar a formar part del sector de sòl urbanitzable SUBd-4, àmbit de gestió el qual es troba subjecte a la tramitació d'un Pla director de les Àrees Residencials Estratègiques i que està en tramitació des de l'entrada en vigor del DL 1/2007, de 16 de octubre, de mesures urgents en matèria urbanística. El citat conveni té per objecte donar conformitat al canvi de règim de sòl urbà del PMU-5 al règim de sòl urbanitzable, objecte de tramitació de l'ARE (SUBd-4), i deixar constància de la seva adaptació a les condicions de gestió i ordenació urbanística que es precisaran en el Pla director i que vindran a concretar-se en l'aprovació definitiva del citat document.

En resum, i a efectes de tramitació d'aquest POUM, implica que el PMU-5, delimitat en l'aprovació inicial del POUM, passa a formar part del sòl urbanitzable del sector SUBd-4 amb les mateixes condicions de gestió i ordenació, motiu que, des de el POUM, està justificat ja que no contradiu ni l'estructura general, ni el model de ciutat proposat i degut a que es considera una millora de la gestió i l'execució el fet de que ambdós àmbits de gestió es tramitin i desenvolupin de forma simultània.

4. LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES DEL NOU PLA.

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Mollerussa parteix de les consideracions següents, fonamentals per emmarcar el context socio-cultural en el que es produeix la seva discussió:

- - La constància de la vigència de les propostes respecte el dimensionat general del municipi que s'inclou en el Pla Territorial General de Catalunya i en el Pla Territorial de les Terres de Ponent, com a marcs de referència d'un ordenament urbanístic del conjunt dels sistemes urbans i territorials a Catalunya i a les Terres de Ponent respectivament en conjunt de les orientacions sobre el desenvolupament demogràfic previsible en l'horitzó dels vint anys a venir.
- - El context de la revisió del Pla es situa en l'interès de desenvolupar una actualització de l'ordenació integral del territori, de manera que l'urbanisme a desenvolupar es basi en principis de sostenibilitat i de qualitat ambiental, per tal que la qualitat territorial repercuteixi significativament sobre la qualitat de vida dels ciutadans i en el reforçament de l'equilibri social pel que fa a l'accés als serveis del municipi, i de la preocupació pel manteniment i desenvolupament dels valors del medi rural i del medi natural que l'envolten.
- - La constatació que el municipi de Mollerussa, amb la iniciativa de la realització i execució del projecte Via Orbital, pot iniciar un canvi profund respecte la demanda i oferta de nous sòls productius i residencials, que es pot arribar a produir en els propers anys, diversificant l'atenció i l'interès per activitats productives de nova generació, de serveis logístics que una infraestructura d'aquesta significació ha de suposar pel conjunt del territori de l'entorn immediat, amb repercussions més enllà que inclourien la totalitat del territori de la comarca.

Les opcions del Pla es desenvoluparan, doncs, dintre de quatre directrius estratègiques:

La reorientació del model de creixement, l'oferta de nou habitatge i del projecte urbà de Mollerussa, que tendeixi a la millora de la qualitat urbana dels seus espais i millora de la qualitat de vida, a la construcció del projecte local concret i a la consolidació dels espais urbans. Al mateix temps, la reorientació del model té una aplicació concreta en el sentit de definir, concretar i redimensionar les alternatives de creixement –i dotacionals a escala supramunicipal- que responen a les seves condicions particulars en el seu posicionament com a capital de comarca.

La diversificació del model respecte les activitats productives, de serveis terciaris i logístiques, que inclogui tant la localització com la tipologia de les mateixes, conscients que aquest és un dels instruments que han de possibilitar assentar la població actual i atendre nous pobladors en un futur. La diversificació del sòl productiu atindrà tant a la demanda de nou sòl industrial com el reconeixement ja actual de la demanda d'activitats de tipus logístic. L'aposta passa per una definició dels espais productius i per la xarxa de comunicacions –el projecte de la Via Orbital com articulador dels fluxos productius del Pla d'Urgell- que ha de servir a les mateixes i al conjunt del territori en el seu context de primera corona del Pla d'Urgell.

La incorporació del patrimoni arquitectònic i ambiental com un element de la nova ordenació del Pla Municipal. Això comporta una atenció especial a la revisió del catàleg d'edificis i conjunts urbans de caràcter històric, artístic i ambiental de Mollerussa, que forma part de la documentació d'aquest Pla.

La potenciació dels espais lliures d'escala urbana, d'abast territorial i dels sòls no urbanitzables. La qualitat del terme municipal i la presència cada vegada més limitada d'espais oberts han de fer d'aquest component un element de qualitat del conjunt, tot incorporant la regulació dels sòls que conformen la plana de l'Urgell com una unitat i establint diferenciacions en el seu interior des de l'àrea pròpia del Parc territorial de La Serra, fins a les zones més genèriques dels espais agraris de la plana urgellenca. A l'interior del teixit urbà la creació d'espais lliures de major dimensió –Parc el Codís i el Parc d'Urgell-recolzat sobre el suport dels verds lineals estructurants, generats pel pas de la Tercera Sèquia del canal d'Urgell. I més al sud del terme municipal la previsió d'un altre parc territorial que dependrà del desenvolupament del sector de sòl urbanitzable no delimitat, i que incorpora aproximadament 9 ha. de sòl al sistema d'espais oberts.

4.1. La reorientació del model de creixement i del projecte urbà de Mollerussa

Propostes generals i d'estructura de ciutat

- Les propostes generals i d'estructura del nou Pla Municipal es recolzen en tres grans accions urbanístiques:
 - La proposta de la nova infraestructura viària –La Via Orbital- d'escala supramunicipal, com a desencadenant i element ordenador dels futurs àmbits d'activitats productives diverses i complexes.
 - L'execució del projecte del nou eix cívic i d'activitats denominat l'Avinguda nord d'Urgell, com element aglutinador de nova centralitat i d'activitats, a la vegada que eix de connectivitat amb altres elements viaris de major i menor escala jeràrquica de la xarxa viària.
 - La transformació de la ciutat més allunyada, amb l'ordenació dels espais al voltant del centre tradicional, que pretén principalment: articular i dotar d'equipaments i espais lliures generant noves centralitats cíviques a la part nord de la ciutat, fins avui segregada pel pas de la via ferroviària, i oferir nous espais per zones residencials disposats de tal manera que completin el teixit urbà, els buits urbans pendents d'urbanitzar i configurin la nova façana de la ciutat. Lligada a aquest objectiu s'estudia la possibilitat de traslladar l'estació d'autobusos a un àmbit més proper a l'estació del futur tren-tramvia que connectarà Mollerussa amb Lleida i Tàrrrega, la qual cosa permetrà la millora de la mobilitat viària interior a la vegada que potenciarà el nou centre d'activitats de Mollerussa.
- Complementàriament el reajusti de les condicions d'ordenació de les illes i les parcel·les del sòl consolidat comporten una reorientació generalitzada del teixit existent que afecta tant a la definició de nous àmbits de gestió conjunta recollits en els diferents polígons d'actuació com l'adequació de fondàries i fronts delimitats pel planejament anterior.
- El contingut general de les propostes del Pla són coherents amb un conjunt de principis i línies específiques que impregnen tot el document i que de forma resumida recull els següents:
 - Partir dels documents de les Normes Subsidiàries de planejament Urbanístic vigents, com a document d'ordenació que han estat necessaris però insuficients per ordenar i orientar l'urbanisme del municipi en aquests anys.
 - Incorporar els documents del planejament derivat tramitat, consolidant les opcions

vàlides i amb vigència, i actualitzant els aspectes a modificar, analitzant les directrius i vinculacions urbanístiques que encara mantenen llur vigència i aquelles que s'han de revisar.

- Introduir les modificacions necessàries al nou document de planejament que serveixin per actuar sobre els desajusts i potencials de les Normes Subsidiàries de planejament Urbanístic vigents en relació al nucli urbà consolidat.

- Definir els sectors de millora urbana i revisió del règim de sòl i de les qualificacions urbanístiques en àrees que es considerin susceptibles de modificació per causes de gestió, de noves i diverses necessitats dels programes urbans o per incoherència o errors en el planejament vigent; i afinar amb rigor els sistemes d'obtenció del sòl per vialitat, per a zones verdes i equipaments públics, segons el criteri bàsic d'equilibri entre càrregues i beneficis.

- Sobre el dimensionat del Pla en relació a l'oferta de sòl residencial, cal establir com a criteri principal la definició d'un model formalment coherent de reompliment de les àrees ja existents així com dels espais entre els "eixos urbans i camins" que surten del centre del nucli, fins al territori agrícola. Aquest model oferirà un dimensionat quantitatiu molt per sobre de les potencials demandes però que ha de disposar d'un marge generós d'oferta de solars i terrenys en els que desenvolupar el nou creixement residencial.

- Sobre la distribució de la població i de les densitats en els nous creixements, es proposa estructurar un model diversificat pel que fa als nous creixements, tant pel que fa a la concepció dels models tipològics dels diversos sectors com pel que fa a la localització del creixement i l'extensió urbana; combinant tipologies que permetin formes residencials obertes a programes monoparentals, familiars reduïts, i familiars extensius, així com afavorir la integració de models d'habitatge variat, en les diferents modalitats d'habitatge protegit.

- Atendre la gestió del planejament com una qüestió bàsica i fonamental en la capacitat per poder regular e incentivar l'ordenació del futur desenvolupament de la ciutat. El Pla en aquest sentit disposa d'un gran conjunt de figures de polígons d'actuació i plans de millora urbana que suposaran un canvi en l'esforç en la gestió del sòl.

4.2. La proposta de la nova vialitat.

- Les principals actuacions respecte la nova estructura viària es poden desglossar en els següents apartats:
- **1. La definició d'una reserva de sòl per la construcció de la futura Via Orbital**, que ha d'alliberar el trànsit interior del moviment de les activitats agrícoles així com definir

una alternativa al trànsit, als fluxos productius i viaris en general, en l'interior de la primera corona del Pla d'Urgell, de pas sense afectar l'interior del nucli de Mollerussa i els municipis pròxims.

- La definició de la variant suposarà un canvi significatiu no tan sols pels moviments de la vialitat de pas sinó també per l'establiment de noves relacions d'entrades i sortides del nucli que coincidiran amb les diferents vies de connexió amb els altres nuclis de l'entorn de Palau d'Anglesola, Fondarella, Miralcamp, Arbeca i Belianes; redimensionant les portes d'accés a Mollerussa.
- L'emplaçament i la traça de La Via Orbital també determina en part la localització del nou sector productiu industrial Sud, que es posiciona just al punt on finalitza el terme municipal en direcció d'Arbeca. La construcció de la Via Orbital suposarà la introducció d'una "tensió" nova a la part Sud del terme municipal, aquella que ha d'establir la relació amb nous sectors d'activitats productives de nova generació, per la qual cosa caldrà una atenció especial a aquesta part, de forma que el nou vial no sigui una barrera sinó el contrari un connector complexa, amb possibilitats de ser permeable i establir passos suficients que garanteixin la mobilitat del vianant i de bicicletes entre el nucli de Mollerussa i el paisatge immediat. En aquest sentit serà especialment necessari atendre els encreuaments dels camins amb La Via Orbital a l'espai proper al reguer, canals i sèquies, tot procurant que sigui a doble nivell de forma que la relació creuada de les dues mobilitats es pugui realitzar sense conflictes.
- L'aparició de la Via Orbital proporciona una nova façana a la ciutat que s'obrirà des del seu pas proper a La Serra i al sector oest de la ciutat. L'objectiu de les figures de gestió derivada serà anar a buscar la bona localització de les noves activitats econòmiques compatibles amb l'activitat residencial de la mateixa part de ciutat procurant no clausurar la trobada amb el paisatge, el territori obert i la ciutat consolidada. Conjuntament amb el pas d'aquesta infraestructura pel terme de Mollerussa, per la part de llevant, es proposa la seva continuïtat pel terme de Golmés, relligant els diferents vials i camins rurals de la part de llevant i facilitant l'alliberament del pas interior fins connectar amb l'autovia, de forma que es pugui reconduir el model d'estructura radial amb el model d'estructura de rondes mixtes.
- Finalment sobre les intervencions a la xarxa viària, el POUM proposa recollir en una ordenança municipal les categories establertes sobre els diferents nivells dels camins rurals, reincorporant les dimensions en els camins de primer ordre, segon ordre i tercer ordre, en el futur aprovats per l'ajuntament de Mollerussa.
- 2. La redefinició de l'estructura urbana de la xarxa de carrers interiors del nucli. El model actual, és un model fonamentat acabat, dependent de la capacitat de la carretera nacional II i l'autovia, és d'estructura radial, d'eixos que parteixen del centre amb algunes connexions entre ells, de forma que varis moviments passen sempre per l'espai central del nucli. Amb l'ordenació prevista al POUM es preveu millorar

aquesta relació, de tal manera que es defineixen el que podríem anomenar connectors intermedis –l'eix nord, l'eix sud i les rondes de final de terme a Golmés i Fondarella-, això és, vials que tenen la vocació de relligar i establir moviments alternatius a aquells que sempre són captius del seu pas pel centre. Al mateix temps es pretén l'expansió de l'àrea de la ciutat central dotant-la de característiques més favorables pel vianant, alhora que elevarà la qualitat urbana i afavorirà les activitats cíviques i comercials del centre de la ciutat tradicional.

- La nova xarxa de carrers s'executarà amb la construcció de les llicències i amb la gestió dels plans parcials assenyalats al pla d'ordenació urbanística municipal, es tracta de passar d'un model radial, a un model en xarxa, amb jerarquies internes i sobretot amb un millorament generalitzat de les relacions de mobilitat que s'estableixen.

4.3. Model urbanístic i dimensionat de la ciutat

Les unitats de planejament residencial

- Les dades han de servir per disposar d'un dimensionat general del Pla, que ha de donar cabuda a la potencial demanda dels propers anys i a la vegada orientar l'extensió del creixement de forma que tendeixi al re-equilibri entre les parts del territori municipal.
- El quadre adjunt resumeix les característiques principals dels sectors, i dels altres vectors que amb ells configuren l'oferta de sòl de la ciutat, a partir de les quals es defineixen els continguts del nou Pla.

Q1. Quadre dels sectors de planejament residencials en sòl urbanitzable delimitat

Núm	Codi	sector	ús	superfície	Densitat b.	habitatges
1	SUBd-02	Els Villars.	Residencial	70.124	75	526
2	SUBd-03	Sector Estació I	Residencial	57.549	75	432
3	SUBd-04	Els Merlets sud.	Residencial	202.996	75	1.522
4	SUBd-05	Enllaç amb autovia	Mixt	102.976	65	669
5	SUBd-06	Front via ferroviària.	Residencial	37.131	75	278
6	SUBd-07	Enllaç carretera Nac. II	Residencial	8.763	75	66
7	SUBd-08	Institut.	Residencial	74.823	75	561
	SUBd-09A	Negrals nord I.	Residencial	98.370	35	344
8	SUBd-09B	Negrals nord II.	Residencial	55.587	35	195
9	SUBd-12	Escoles.	Residencial	78.524	45	353
10	SUBd-13	Camí de Miralcamp	Residencial	25.760	35	90
11	SUBd-14	Carretera d'Arbeca I	Residencial	111.299	65	723
12	SUBd-15	Codis I	Residencial	51.270	65	333
13	SUBd-16	Codis II	Residencial	111.298	65	723
14	SUBd-17	Camí de Mollerussa - Belianes	Mixt	55.599	20	111
15	SUBd-18	Camí de La Figuera	Residencial	57.407	65	373
					1.199.476	7.299

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 02 – SECTOR ELS VILLARS

Concepte:	Residencial d'alta densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats a la partida Els Villars, entre la carretera del cementiri i la tercera sèquia del canal d'Urgell.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials i terciaris, per tal de garantir l'adequada densitat habitacional i d'activitats en el sector del nou eix nord de Mollerussa.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'equipaments cal que es situï propera a la intersecció del nou eix d'activitats nord, la denominada Avinguda del Pla d'Urgell, i el carrer de Palau.	
Superfície:	7,01	Ha
Densitat Mitjana:	75	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	526	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 03 – SECTOR ESTACIÓ I

Concepte:	Residencial d'alta densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats per damunt de la línia ferroviària, entre el carrer Diputació i l'Avinguda Balaguer.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials on també es localitzi una peça importat de sòl per a Equipament que singularitzi l'accés a la	

	ciutat des de Vila Sana.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'equipament cal que es situï propera a la masia Culleré existent a l'est del sector donant façana al carrer –LP3322- que connecta amb el cementiri.	
Superfície:	5,75	Ha
Densitat Mitjana:	75	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	432	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 04 – SECTOR ELS MERLETS SUD

Concepte:	Residencial d'alta densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats en l'antic sector SUB-3 queda inclòs dins d'un sector de major dimensió que s'estén des de la via ferroviària fins la nova avinguda del Pla d'Urgell, la carretera del cementiri i el terme municipal de Golmés.	
Objectius globals:	El model proposat és el d'un seguit de peces d'espais lliures i equipaments que han d'estructurar el teixit existent i, alhora, reforcin el caràcter de nova centralitat de l'eix d'activitat productiva i de serveis que articula el sector Nufri amb les noves unitats de planejament de la partida dels Merlets.	
Directrius d'ordenació:	La zona d'aprofitaments privats es precisarà barrejant densitat baixa, mitja i alta. La densitat alta es localitzarà sobre el nou eix d'activitats nord. Cap a l'àmbit de la via ferroviària la densitat haurà de ser més baixa.	
Superfície:	20,30	Ha
Densitat Mitjana:	75	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	1.522	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 05 – SECTOR ENLLAÇ AMB AUTOVIA

Concepte:	Residencial de mitja densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats al nord de Mollerussa entre l'actual eix que enllaça l'autovia i l'antiga carretera nacional II i el pas de la tercera sèquia del canal d'Urgell, donant front l'espai de l'eix ferroviari.	
Objectius globals:	Aquest sector haurà de resoldre la imatge de la ciutat des d'una via de penetració i garantir les cessions de sòl públic necessàries, per tal de garantir la continuïtat de l'àmbit amb la trama urbana adjacent pel costat de la tercera Sèquia del canal d'Urgell.	
Directrius d'ordenació:	El sistema d'equipament es disposarà en continuïtat amb les instal·lacions de l'estació transformadora elèctrica, de manera que possibiliti la seva ampliació.	
Superfície:	10,30	Ha
Densitat Mitjana:	65	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	669	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 06 – SECTOR FRONT DE LA VIA FERREA

Concepte:	Residencial d'alta densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats a la part nord de la ciutat, al front de la via del ferrocarril i l'estació transformadora d'electricitat.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector amb l'objectiu de complir les cessions de sòl necessàries per a garantir la qualitat residencial del sector i la continuïtat de l'estructura urbana.	
Directrius d'ordenació:	La cessió d'equipament es localitzarà sobre la prolongació de l'avinguda del Canal i tindrà al front uns espais lliures amb amplada mínima de 12 metres que l'aïllarà de les edificacions residencials i, preservarà els pins centenaris clau (ARB-6)	
Superfície:	3,71	Ha
Densitat Mitjana:	75	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	278	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 07 – SECTOR ENLLAÇ CTRA. NACIONAL II

Concepte:	Residencial d'alta densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats entre la carretera nacional II i el camí d'Arbeca, anteriorment objecte d'una modificació puntual que permetia el canvi de règim de sòl no urbanitzable a industrial.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la transformació d'usos industrials a residencials, que permetran l'obtenció del sòl de cessió d'equipament i espai lliure.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'espais lliures ha de situar-se en una franja que acompanyi la principal via d'accés a la ciutat i sobre la línia de terme municipal –amb amplada mínima de 6 m - Mollerussa-Fondarella.	
Superfície:	0,88	Ha
Densitat Mitjana:	75	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	66	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 08 – SECTOR INSTITUT

Concepte:	Residencial d'alta densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats al nord-oest del nucli urbà de Mollerussa, a la franja de l'accés a la ciutat per l'antiga carretera nacional II, entre l'IES Terres de Ponent i l'Avinguda Jaume I.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials, per tal de permetre la cessió de sòl per a ampliar l'institut de secundària existent, i crear un nou espai de verd urbà en el sector.	
Directrius d'ordenació:	La cessió d'equipament es realitzarà en continuïtat amb l'institut d'educació secundària Terres de Ponent.	

Superfície:	7,48	Ha
Densitat Mitjana:	75	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	561	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 09A – SECTOR NEGRALS NORD I

Concepte:	Residencial de baixa densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats a l'oest del nucli urbà de Mollerussa, a la franja de l'accés a la ciutat per l'antiga carretera nacional II, en contacte amb el terme municipal de Fondarella.	
Objectius globals:	L'ordenació del sector, haurà de resoldre la imatge de la ciutat des del sud-oest, generat pel pas de la nova Via Orbital.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'espais lliures ha de situar-se linealment i paral·lela al límit del terme municipal Fondarella-Mollerussa, amb una amplada mínima de 6 metres. A més, se situaran franges de protecció verdes sobre La Sèquia del Marqués i sobre la via de penetració Fondarella-Mollerussa. En aquest cas, l'amplada serà com a mínim de 12 metres.	
Superfície:	9,84	Ha
Densitat Mitjana:	35	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	344	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 09B – SECTOR NEGRALS NORD II

Concepte:	Residencial de baixa densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats a l'oest del nucli urbà de Mollerussa i els terrenys que es prolonguen sobre la traça del camí de La Serra, davant la indústria PAPRINSA.	
Objectius globals:	L'ordenació del sector haurà de resoldre la imatge de la ciutat des del sud-oest, generat pel pas de la nova Via Orbital, i la trobada entre la ciutat i el paisatge.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'espais lliures ha de situar-se linealment i paral·lela al límit de la Sèquia del Marqués i a la via de penetració Fondarella-Mollerussa, en aquest cas l'amplada serà com a mínim de 12 metres. També s'ordenaran altres espais lliures de manera que formin una franja de separació amb l'actual zona industrial adjacent a l'àmbit. La cessió d'equipament es localitzarà com a espais intermedis entre el sector industrial i residencial, i com a porta d'accés i de captura del paisatge, en direcció cap el parc territorial de La Serra.	
Superfície:	5,56	Ha
Densitat Mitjana:	35	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	195	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 12 – SECTOR ESCOLES

Concepte:	Residencial de baixa densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats en l'àmbit entre el camí d'Arbeca-Fondarella i la	

	carretera a Miralcamp.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials propers als sectors residencials Torre Pintó i el sector d'activitats productives de prefabricats existent.	
Directrius d'ordenació:	Ordenar les cessions de sòl d'equipament en continuïtat amb l'escola existent per tal de garantir la possibilitat d'ampliació.	
Superfície:	7,85	Ha
Densitat Mitjana:	45	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	353	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 13 – SECTOR CAMÍ DE MIRALCAMP

Concepte:	Residencial de baixa densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats en l'àmbit entre el camí d'Arbeca-Fondarella i la carretera a Miralcamp.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials propers als sectors residencials Torre Pintó i el sector d'activitats productives de prefabricats existent.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'espais lliures, ha de situar-se en una franja que acompanyi les edificacions residencials existents al nord-oest i que les separi de les instal·lacions industrials.	
Superfície:	2,58	Ha
Densitat Mitjana:	35	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	90	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 14 – SECTOR CARRETERA D'ARBECA I

Concepte:	Residencial de mitja densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats en la zona de l'antiga Farinera i la carretera de Mollerussa-Arbeca. Aquest sector ve de les anteriors Normes Subsidiàries de planejament de 1987.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials que completin el buit existent entre el grup d'habitatges Catalunya i els terrenys on es localitza La Farinera.	
Directrius d'ordenació:	L'ordenació de les zones d'aprofitament privat es precisaran situant una franja de major densitat donant façana al carrer de Belianes, carretera d'Arbeca i barrejant zones de mitja i baixa densitat a la resta del sector.	
Superfície:	11,13	Ha
Densitat Mitjana:	65	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	723	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 15 – SECTOR CODIS I

Concepte:	Residencial de mitja densitat.	
-----------	--------------------------------	--

Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats a la partida del Codís, entre el terme municipal de Golmés i la sèquia del canal d'Urgell.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials que ofereixin un lloc d'equilibri entre la ciutat residencial en eixample i els futurs creixements.	
Directrius d'ordenació:	Resoldre la connexions viàries i continuïtats de vianants amb els teixits residencials existent del municipi de Mollerussa i els sectors residencials del municipi veí de Golmés.	
Superfície:	5,13	Ha
Densitat Mitjana:	65	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	333	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 16 – SECTOR CODÍS II

Concepte:	Residencial de mitja densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats a la partida del Codís entre el canal d'Urgell i el límit de terme municipal amb Golmés.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials que ofereixin un lloc d'equilibri entre la ciutat residencial en eixample i els futurs creixements i complementin les activitats d'esbarjo a l'aire lliure amb la creació d'un nou parc urbà.	
Directrius d'ordenació:	La zona de reserva d'espais lliures haurà de concentrar-se al llarg de la tercera sèquia del canal d'Urgell, per tal de conformar el nou parc urbà de Codís, la resta de verd acompanyarà els eixos cívics del sector en continuïtat i connexió amb la vialitat existent en el municipi de Golmés.	
Superfície:	11,13	Ha
Densitat Mitjana:	65	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	723	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 17 – SECTOR CAMÍ DE MOLLERUSSA-ARBECA

Concepte:	Residencial de mitja densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats al sud del terme municipal de Mollerussa, just a la zona de pas del camí Mollerussa-Arbeça, pròxim al teixit industrial existent – Prefabricat Pujol- i a la zona residencial situada per baix del camp de futbol.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'activitats mixtes, productives i residencials, que acabin de completar les necessitats d'ampliació de la indústria de Prefabricat Pujol. Per tant, aquest nou sector haurà de resoldre la connectivitat viària amb els teixits pròxims i garantir el bon funcionament i qualitat dels espais públics en aquesta part de ciutat.	
Directrius d'ordenació:	S'ordenaran els espais lliures de manera que formin una franja de separació amb el nou eix, i de forma tal que els teixits residencials quedin resguardats de les activitats industrials.	
Superfície:	5,56	Ha
Densitat Mitjana:	20	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	111	Hbtg

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 18 – SECTOR CAMÍ DE LA FIGUERA

Concepte:	Residencial de mitja densitat.	
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats entre el camí de Belianes i la carretera de Mollerussa-Arbeca, a la partida de la Figuera.	
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos residencials en coherència amb el teixit preexistent.	
Directrius d'ordenació:	La reserva d'espais lliures haurà de localitzar-se en continuïtat de l'espai central que ve des de el sector SUBd-14, per tal de contribuir a la connectivitat dels espais de vianants.	
Superfície:	5,74	Ha
Densitat Mitjana:	65	Hbtg/Ha
Nombre d'habitatges:	373	Hbtg

4.4. La diversificació de les activitats productives

- La proposta del nou Pla aposta per un model de mixtura de les diferents activitats productives, mixtura que haurà de ser en la localització i en el tipus d'activitats productives. Les noves demandes de sòl per activitats, en el sentit més ampli, respondran d'una forma molt determinant al paper cada cop més complex que inclou les activitats productives, d'emmagatzematge i logística.
- El Pla vigent ha viscut quasi únicament del reconeixement de les peces industrials ja existents i proposat en el moment de la redacció del document de les Normes Subsidiàries de Planejament Urbanístic de 1987, de forma que més que planificar futures accions el que es feu era regular les existents i alguna d'aquestes, que està actualment en un clar procés de creixement de les seves pròpies instal·lacions, plantejant la necessitat urgent de nous sòls d'activitats per a la indústria instal·lada i per l'oferta de la indústria de nova creació.
- El nou Pla planteja una oberta diversificació de l'estratègia sobre el sòl destinada a acollir aquestes activitats, i que es fonamenta en tres línies bàsiques que han d'orientar els nous creixements industrials:
 - El reconeixement i millora de la situació actual amb aquestes dos peces fonamentals: la nova centralitat d'activitats al sud del terme recolzades en el pas de la Via Orbital, i la consolidació i ampliació del sector industrial nord, recolzat sobre el nou eix d'activitats avinguda d'Urgell- que tenen un paper molt significatiu en la futura economia de Mollerussa. En aquestes peces el Pla regula les determinacions pròpies de la indústria aïllada.
 - La identificació i ordenació de paràmetres d'un teixit d'indústries entre mitgeres que

contempla tant l'activitat de transformació com d'emmagatzematge a la que el Pla reconeix com indústria entre mitgeres.

- La introducció d'un nou concepte de polígon d'activitat econòmica –SUBnd- Via Orbital - que faciliti la implantació d'indústries i activitats d'una dimensió superior que no tenen cabuda en la pròpia trama urbana i que sovint van més associades a la logística o distribució i que ha d'oferir nous potencials de llocs de treball al propi nucli residencial de Mollerussa.

- Finalment el POUM recull la possibilitat de ser receptiu a l'ampliació de l'activitat industrial a la part ponent de límit de la ciutat, on ja hi ha indústria tradicional – Paprinsa, Ondupacar, Tumsa, etc- sempre i quan, mitjançant la implantació de les components mesures correctores, es garanteixi la compatibilitat amb els usos residencials dominants o possibles i no signifiqui la clausura del contacte de la ciutat amb el territori obert i el paisatge.

Les unitats de planejament d'activitats

- El quadre adjunt resumeix les característiques generals dels sectors, i dels altres vectors que amb elles configuren l'oferta de sòl de la ciutat, a partir de les quals es definiran els continguts del nou Pla.

Q2. Quadre dels sectors de planejament d'activitats en sòl urbanitzable delimitat

núm	codi	sector	ús	Superfície
1	SUBd-01	Els Merlets nord.	Terciari i logístic	219.667
2	SUBd-10	Negrals sud.	Industrial	29.409
3	SUBd-11	Sèquia del Marqués	Industrial	41.426
				290.502

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 01 – SECTOR ELS MERLETS NORD

Concepte:	Àrea d'activitats terciàries i logístiques.
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats entorn al límit nord del terme municipal amb Golmés i el nou eix de l'avinguda del Pla d'Urgell.
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'usos industrials que acabin de completar el teixit urbà fins el límit de terme municipal dotant al sector d'una nova estructura urbana, reforçant el paper de nova centralitat d'activitats logístiques, terciàries i de serveis. L'ordenació també haurà de resoldre la façana nord de la ciutat, molt exposada des de l'autovia.
Directrius d'ordenació:	La reserva de sols per a la nova zona d'equipaments es localitzarà al costat del cementiri i al costat del club de tennis per tal de possibilitar la seva ampliació.
Superfície:	21,97 Ha

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 10 – SECTOR NEGRALS SUD

Concepte:	Àrea d'activitats industrials.
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats al nord-oest de Mollerussa entre l'actual traça de l'eix de penetració a la ciutat des d'Arbeca i la indústria PAPRINSA.
Objectius globals:	Ordenar aquest sector en base a la ubicació d'activitats industrials vinculades als tallers i magatzems, que aprofitin l'oportunitat de situar-se en un lloc d'alta connectivitat viària.
Directrius d'ordenació:	S'ordenaran els espais lliures de manera que formin una franja de separació amb l'actual eix del camí Fondarella-Arbeca i el camí cap el parc territorial de La Serra.
Superfície:	2,94 Ha

SÒL URBANITZABLE DELIMITAT: SUBD 11 – SECTOR SÈQUIA DEL MARQUÉS

Concepte:	Àrea d'activitats industrials.
Àrea de projecte:	Comprèn els terrenys situats al nord-oest de Mollerussa entre l'actual traça de l'eix de penetració a la ciutat Torrerossa-Mollerussa, la denominat sèquia del Marqués i la indústria PAPRINSA.
Objectius globals:	Ordenar i possibilitar la transformació de sòl agrícola (SNU) a sòl urbà d'ús industrial d'aquest sector, per tal de donar resposta a la necessitat d'ampliació de les indústries existents.
Directrius d'ordenació:	L'ordenació també haurà de resoldre la façana nord-est de la ciutat, molt exposada des de la nova Via Orbital.
Superfície:	4,14 Ha

4.5. L'ordenació dels espais oberts i del sòl no urbanitzable**El sistema d'espais lliures**

Una de les prioritats del POUM ha estat obtenir un increment de zones verdes, tant en quantitat com en qualitat. En el document vigent que ara es revisa la superfície d'espais lliures dins del sòl urbà era molt inferior a l'establert per la llei d'urbanisme vigent. En les normes subsidiàries que ara es revisen hi havia 1.869.281,209 m² de sostre residencial i només 65.432 m² de zones verdes, quan segons els estàndards establerts per l'article 58.1f del DL 1/05 hi hauria d'haver 373.856 m². El Pla proposa tres línies d'acció complementàries pel que respecta als espais lliures:

- 1. Ampliar les zones verdes dins del sòl urbà. La majoria de noves zones verdes s'han obtingut mitjançant nous polígons d'actuació i plans de millora, que han de permetre l'aparició d'espais lliures dins el dens teixit existent, aprofitant espais lliures que no s'han edificat.

- 2. La transformació dels espais entorn de La Serra que és, clarament, una acció de reestructuració fonamental per a la nova ordenació i la nova forma urbana. Es tracta d'ordenar els terrenys existents a La Serra, majoritàriament de propietat pública que estan travessats actualment per la traça de la carretera a Torregrossa i que ha de permetre la urbanització d'un Parc territorial de més de 42 Ha de superfície que ha de constituir un nou lloc de passeig i estada dels veïns i residents de Mollerussa. La posició estratègica del Parc territorial i la seva orientació ha de recollir la major part dels moviments i circulacions que en forma de passeig, itinerari o recorregut facilitin l'accés fins el paisatge obert. Les escoles e instal·lacions esportives polaritzen el recorregut per la senda verda que connecta el nucli urbà i el Parc de La Serra.
- 3. La determinació d'uns espais verds lineals que articulen els camins de connexió dels espais lliures de l'interior del nucli de Mollerussa amb els espais agrícoles i naturals de la vora del nucli consolidat. Compleixen diferents finalitats, tant la preservació de les vistes sobre el nucli, com la preservació de les vistes cap al paisatge obert i el territori, com el manteniment de les funcions mediambientals de connexió natural, així com el foment de l'ús d'esbarjo i lleure, tot conservant i regenerant la massa arbòria existent. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau VL. Aquests espais no s'han tingut en compte en els càlculs dels espais lliures quan estan inclosos dins de sectors de sòl urbanitzable.

POUM 2007	m ² sostre residencial	Espais lliures (Clau V i Pt)	Espais lliures mínims (art.58.1f)
SUC	1.869.281,24	65.432	373.856,24
SUnc (PA)	22.353	3.261	4.471
SUnc (PMU)	66.259	14.839	13.252
SUBd	775.615	293.972	155.123
SNU	-	356.800 (1)	-
Total	2.733.508,24	734.304	546.701,64

(1) per comptabilitzar els espais lliures en clau Pt s'han tingut en consideració aquells sòls de propietat pública.

- Les previsions d'espais lliures que fa aquest POUM compleixen els estàndards mínims exigits per l'article 58.1.f de la Llei d'Urbanisme. El sostre total edificable per a usos residencials en sòl urbà i urbanitzables és, segons el còmput que es resumeix en el quadre anterior, de 2.733.508,24 m²st, aplicant la proporció de 20 m² de sòl d'espai lliure per a cada 100 m²st residencial en sòl urbà i urbanitzable, resulta una extensió de 546.701,64 m² d'espai lliure necessari, extensió que es supera per la previsió del POUM que és 734.304 m².
- La proporció d'aquest sòl d'espai lliure en sòl urbà no supera el previst per

l'estàndard assenyalat per l'article 58.1f del DL1/2005, essent inferior en 308.424,24 m². Aquest dèficit s'hereta d'una forma de construcció de la ciutat que ha estat exempta de cessions, no obstant això, la previsió es compleix i es supera amb la incorporació d'unes peces de sòl de propietat pública, situades a la partida de La Serra i que venen a jugar el paper de parc territorial i que tenen un extensió de 356.800 m². El quadre també mostra que els nous plans de millora aporten 14.839 m² de sòl per a espais lliures.

- Les cessions de sòl per a espai lliure en règim de sòl urbanitzable es situen per damunt del mínim de l'article 58.1f del DL1/2005, es preveuen 293.972 m². El còmput global en el municipi es de 734.304 m² de sòl per espai lliure, que representa 26,86 m² d'espai lliure per cada 100 m² de sostre residencial.

criteris d'ordenació i mesures ambientals

L'avaluació de les característiques ecològiques dels ecosistemes presents en el terme municipal de Mollerussa ha donat uns resultats que s'han de tenir en compte en l'ordenació del territori. Per aquesta raó la proposta del Pla s'ajusta a criteris de manteniment del medi natural i la seva biodiversitat. L'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) fa referència als criteris i conclusions incorporades al POUM. Els criteris es presenten per cadascun dels vectors ambientals o àmbits analitzats. En aquest apartat es fa referència a les mesures ambientals d'aplicació directa adoptades, i si s'escau, de les recomanacions i condicionants ambientals específics que cal tenir en compte en les diferents fases de desenvolupament de l'ordenació adoptada.

En base als escenaris de creixement residencial plantejats s'observa que en tot cas, i prenent com a hipòtesi vàlida la conjuntura més optimista, el volum de creixement d'habitatges, encara és inferior a les previsions que realitza el POUM en aquest sentit. No obstant, cal tenir en compte dues coses. En primer lloc, els escenaris temporals realitzats a l'ISA preveuen escenaris a 15 anys, mentre que el POUM i en concret, l'Agenda d'avaluació econòmica i financera estableixen una vigència per al pla de 24 anys. En segon lloc, els criteris i les polítiques territorials que impulsa el Departament de Polítiques Territorials i Obres Públiques (DPTOP), mitjançant per exemple, el Pla Territorial Parcial de Ponent - aprovació definitiva de juliol de 2007-, que tendeix a concentrar el creixement urbanístic a les capitals de comarca i nuclis més dinàmics, i per contra, restringeix la capacitat urbanística als nuclis de població més rurals o potencialment valuosos des d'un punt de vista patrimonial, paisatgístic, de conformació urbanística, etc. L'activitat econòmica que segons el PTP, han de concentrar aquests punts, ha de generar una demanda d'habitatge que va al darrere del creixement industrial i els serveis. Aquest mateix PTP, ja preveu el pas d'una infraestructura important per al futur de la ciutat de Mollerussa com és l'eix transversal ferroviari de Catalunya de persones i mercaderies que unirà Lleida i Girona i que en teoria ha de comportar un impuls per a l'economia local i comarcal. És des d'aquests punts de

vista, que es justifica un augment del sòl urbanitzable per a ús residencial de la magnitud proposada al POUM.

En base a l'esgotament de sòl industrial experimentat en els darrers anys a Mollerussa i tenint en compte, les condicions beneficioses quant a accessibilitat territorial, baix risc d'inundabilitat i geomorfològics, facilitat i economia de connexió a les diferents xarxes bàsiques, i la inexistència de valors naturals i paisatgístics especialment rellevants o hàbitats protegits, l'oferta industrial que preveu el POUM és ajustada a la demanda potencial. Tanmateix, cal fer notar la baixa aptitud del SUBd-10 i el SUBd-11, atès el potencial impacte sobre la ciutat de fums, sorolls i olors. A més, el desenvolupament d'aquest sector encercla definitivament la ciutat en una anella industrial que només en aquest punt podria oferir una certa perspectiva, precisament cap a la part del TM més oberta i lliure d'edificació. En aquest sentit, tot i la barrera que representa l'actual assentament industrial, la classificació d'aquests dos sectors tanca transitoriament la porta a qualsevol actuació futura en el sentit d'obrir la ciutat al sòl no urbanitzable i els espais lliures, tot i que en essència són sectors que donen solució a casos particulars d'empreses ja implantades. En tot cas, fora bo reconsiderar l'aptitud del SUBd-11 i restringir les tipologies de les activitats que es puguin implantar en el SUBd-10. Més enllà d'aquestes consideracions, cal remarcar l'existència d'alguns valors paisatgístics, patrimonials i naturals ja relacionats, a l'extrem meridional del SUBnd-Via Orbital I i a la banda oriental del SUBd-01, per ordre d'importància. En tot cas, també cal dir que tots els sectors industrials que es plantegen aniran delimitats amb una pantalla vegetal que varia entre els 12 i 40 m que els separa de les zones residencials.

Des del punt de vista hidrològic, segons l'ACA al TM no apareix cap àrea mullada per un període de retorn de 50, 100 i 500 anys. En tot cas, l'única llera que es podria considerar pública, la Sèquia del Marqués, es troba en sòl no urbanitzable i a una certa distància dels sectors de creixement. Cal dir que aquesta llera i una franja a banda i banda de l'eix s'han inclòs en un perímetre de protecció biològica en concordança al PTPP que ho considera sòl de connexió biològica.

Tampoc no s'ha identificat cap risc de tipus geomorfològic, i com a conseqüència de la gairebé inexistència de risc d'inundabilitat, o la presència de cons de dejecció. El risc de contaminació difusa per abocaments de purins cal dir que és gairebé irrellevant perquè amb el desenvolupament del POUM només resta una explotació ramadera en actiu.

Per a tota la resta, considerant la situació actual en relació al planejament urbanístic del municipi, les alternatives de creixement plantejades, els nous desenvolupaments, la regulació d'usos i activitats, els condicionants i requeriments incorporats en la proposta de nou planejament, es conclou que aquesta és adequada als principis de sostenibilitat urbanístics sempre i quan s'apliquin efectivament en llur desplegament els criteris d'ordenació i mesures reflectides en aquest document, que essencialment passen per evitar expansions innecessàries de l'espai urbà, conservar l'estructura territorial, paisatgística i

funcional dels espais agrícoles, ordenar adequadament els teixits urbans i periurbans, evitar impactes derivats d'una assignació d'usos inadequada, tendir cap a la sostenibilitat en el planejament, és a dir, contemplar les necessitats de les generacions futures i finalment, evitar l'augment dels costos d'urbanització als ciutadans per una falta de previsió de la demanda urbanística. En tot cas, els àmbits de creixement projectats no estan compresos en cap figura de protecció que afecten o són pròximes al TM ni amenacen tàxons amenaçats o rars. Tot plegat fa que funcionalment, el desenvolupament dels sectors no tingui cap implicació rellevant sobre els sistemes naturals de la zona.

Cal això si, valorar la posició dels factors limitants del creixement, és a dir, de les xarxes bàsiques d'abastament, sanejament i gestió dels residus. En aquest sentit el municipi, en un primer estadi, pot afrontar i resoldre adequadament la gestió dels residus i no presenta problemes de saturació del sòl, però és obligat fer previsions en relació a la capacitat d'abastament d'aigua i la xarxa de sanejament, que en el futur podria presentar problemes estacionals de capacitat. La memòria d'ordenació del POUM i la normativa fan efectivament previsions en aquest sentit.

Així doncs, el desplegament del POUM produirà un impacte entre moderat i compatible segons s'observin els criteris d'ordenació resultants de les alternatives d'ordenació i la justificació de l'alternativa proposada, i de la implementació de les mesures ambientals i recomanacions previstes expressament i les corresponents normatives sectorials.

4.6. La previsió i ordenació dels equipaments comunitaris

Les previsions de les NN.SS. de 1987

Com s'assenyala en l'anàlisi de les NN.SS. del 87 (punt 3.2.2. d'aquest document) en el moment de la seva redacció, existien un total de 97.420 m² de sòl destinat a equipaments. Aquests, sumats als 24.470 m² de propietat municipal, feien un total de 121.890 m², la qual cosa suposava un estàndard de 14,50 m²/habitant.

En termes globals, les NN.SS. reconeixien una bona situació dels equipaments d'abast comarcal, en detriment dels que donen un servei als barris o a la ciutat. En concret s'afirmava que l'equipament assistencial es trobava en situació precària, l'equipament sanitari era suficient, i l'equipament social i cultural es considerava escàs. Així mateix es proposava la previsió d'un solar de 3.000 m² per a un local poli-funcional.

Les condicions actuals

El desenvolupament urbanístic de la ciutat al llarg dels anys de la vigència de les NN.SS. del 87, mitjançant de la gestió dels nous sectors de planejament derivat i sòl urbà, ha donat com

a resultat un nivell de reserva de sòl per a equipament de 308.264 m². A aquest sòl s'hi ha de sumar la qualificació dels espais localitzats al parc de La Serra com a equipaments, concretament, segons el Pla director en tràmit a l'àmbit, 75.804 m² de sòl. La xifra total sumaria 384.068 m² de sòl, que per a una població actual de 13.500 habitants, representa un estàndard de 28,44 m² per habitants.

A més cal afegir la previsió de sòl per a equipament resultant del desenvolupament dels sectors de gestió del nou POUM. Pel que correspon al sòl urbà no consolidat: els Polígons d'Actuació incorporaran 2.561 m² de sòl i el Plans de millora urbana incorporaran 8.935 m² de sòl. Pel que fa al sòl urbanitzable: el sectors de sòl urbanitzable delimitat, els Plans parcials, incorporaran 170.444 m² de sòl, i els sectors de sòl urbanitzable no delimitat, previsiblement, incorporaran 54.946 m² de sòl per equipament. Tot això suma un total de 236.886 m² de sòl.

Així doncs, des d'una consideració estrictament quantitativa, podríem entendre que el nivell de desenvolupament de les NN.SS. més el sòl que aportarien els sectors de desenvolupament del nou POUM en relació a la superació dels nivells d'anteriors previsions d'equipament, no només ha estat plenament assolit sinó que ha ultrapassat de forma molt important les màximes previsions establertes per a un horitzó màxim de creixement demogràfic.

Catalogació i localització dels equipaments

El desenvolupament del planejament vigent ha anat matisant el model proposat i a aquelles propostes s'hi ha sumat les dotacions obtingudes pel desenvolupament de les figures de planejament derivat. Com a resultat s'ha produït la consolidació d'una zona al sud de la carretera nacional II (la part més urbana de la ciutat) on hi trobem la majoria de peces d'equipament, tant noves com històriques (Ajuntament, L'Amistat, L'Escola de Musica, l'Estació d'Autobusos, Les Piscines, etc). Per contra, en la part nord de la nacional II i en el sector de Llevant de la ciutat (cap al terme de Golmés) trobem poques dotacions, la qual cosa genera un cert dèficit per els ciutadans que viuen en aquesta part de la ciutat. A l'altre banda del canal s'han situat les grans peces d'equipament: més a prop de la ciutat consolidada, les peces d'esport, escoles diverses i el recinte firal; més allunyades del teixit urbà, en el Pla de la Serra, es localitzen dotacions educatives i esportives.

En els documents d'informació s'han agrupat els equipaments existents en base als següents usos: administratiu, sanitari-assistencial, educatiu, esportiu, sociocultural, religiós, cementiri i serveis tècnics. (Veure plànol: ELS EQUIPAMENTS I DOTACIONS. CATALOGACIÓ SEGONS TIPUS).

El sistema d'equipaments segons el planejament vigent i en tràmit. (2004)

En quan a la situació dels equipaments respecte al planejament vigent, ens trobem amb sis situacions diferenciades sobre les que el nou POUM ha de prendre decisions (Veure plànol: ELS EQUIPAMENTS I DOTACIONS. PLANEJAMENT VIGENT I EN TRÀMIT).

Equipaments existents, reconeguts en el planejament vigent.

Equipaments existents, no reconeguts en el planejament vigent, de propietat pública.

Equipaments existents, no reconeguts en el planejament vigent, de propietat privada.

Equipaments existents, pendents de tramitació urbanística per permuta.

Equipaments existents, pendents d'ajust entre l'ús actual i la qualificació urbanística.

Equipaments no desenvolupats, pendent de cessió.

El sistema d'equipaments segons la Llei 1/2005.

El text refós de la Llei d'Urbanisme 1/2006 de 26 de juliol, en el seu article 65.3, exposa que els plans parcials urbanístics: "... han de reservar també per a equipaments de titularitat pública un mínim de 20m² de sòl per cada 100m² de sostre, amb un mínim del 5% de la superfície de l'àmbit de l'actuació urbanística, a més del sòl destinat a serveis tècnics, si s'escau". Tenint en compte aquesta indicació, la reserva de sòl per a equipaments públics ha de quedar repartida de la manera que indica el quadre següent:

Plans parcials	Àmbit	Sòl Equipament
Sòl urbanitzable delimitat (SUBd)	m²	M²
SUBd-01 Industrial Els Merlets nord	219.697	10.985
SUBd-02 Residencial Els Villars	70.124	8.415
SUBd-03 Residencial Estació I	57.549	9.208
SUBd-04 Residencial Els Merlets sud	202.996	32.479
SUBd-05 Mixte enllaç amb l'autovia	102.976	12.357
SUBd-06 Residencial front de la via ferroviària	37.131	5.941
SUBd-07 Residencial enllaç ctra. Nacional II	8.763	1.753
SUBd-08 Residencial Institut	74.823	11.972
SUBd-09A Residencial Negrals nord I	98.370	11.804
SUBd-09B Residencial Negrals nord II	55.587	7.782
SUBd-10 Industrial Negrals sud	29.409	1.470
SUBd-11 Industrial Sèquia del Marqués	41.426	2.071
SUBd-12 Residencial Escoles	78.524	7.852
SUBd-13 Residencial camí de Miralcamp	25.760	3.091
SUBd-14 Residencial carretera d'Arbeca I	111.299	11.130
SUBd-15 Residencial Codis I	51.270	6.152
SUBd-16 Residencial Codis II	111.298	8.904
SUBd-17 Mixte camí de Mollerussa-Arbeca	55.599	4.448
SUBd-18 Mixte camí de la Figuera	57.407	12.630
Totals de sòl urbanitzable delimitat	1.490.008	170.444
Sòl urbanitzable no delimitat (SUBnd)		
SUBnd Via Orbital	489.125	48.912
SUBnd Tossal Blanc	120.677	6.034
Totals sectors de sòl urbanitzable no delimitat	609.802	54.946

Plans de millora urbana (SUnc)		
PMU-1 Àmbit de l'avinguda Balaguer I	5.124	1.281
PMU-3 Àmbit carrer del Palau	8.688	434
PMU-6 Àmbit del carrer Josep Lluç	9.870	494
PMU-7 Àmbit de la casa Canal	8.554	1.625
PMU-8. Àmbit Acudam	4.052	608
PMU-9 Àmbit proxím al carrer Canigó	4.278	214
PMU-10 Àmbit partida Codis	11.946	597
PMU-11 Àmbit d'activitats partida de la Figuera I	11.447	572
PMU-12 Àmbit partida de la Figuera II	6.935	347
PMU-13 Àmbit camí Mollerussa-Balianes	4.680	234
PMU-14 Àmbit de la carretera d'Arbeca	3.796	190
PMU-15 Escola de Música	6.321	2.339
Totals Plans de millora urbana	85.691	8.935
Polígons de Actuació (SUnc)		
PA-1 Àmbit plaça Josep Panè	7.600	2.561
PA-2 Àmbit passatge de la indústria	4.195	0
PA-3 Àmbit carrer Aragó	309	0
PA-4 Carrer Ferrer i Busquets	884	0
PA-5 Carretera Miralcamp	7.801	0
PA-6 Camí d'Arbeca	464	0
Totals Polígons de actuació	21.253	2.561
Totals POUM	2.206.747	236.886

Els equipaments comunitaris han de satisfer les necessitats que es generin en els nous espais residencials de la ciutat. Per aconseguir aquesta fita es creu necessari realitzar un Pla Director d'Equipaments Comunitaris que marqui les directrius a seguir a mesura que es vagin construint els nous espais i que es dotin de contingut social.

De tota manera, cal preveure la necessitat de centres educatius que incloguin des d'una llar d'infants fins a un institut, al sector nord de la ciutat, al sector SUBd 4, on el volum d'habitatges previst el pot fer necessari en un futur proper. En conjunt, la previsió d'habitatges a l'entorn del nord de la via del ferrocarril és del 44% del total que es preveu en el POUM. Per aquest motiu, un Pla Director d'Equipaments es fa necessari per avaluar en cada moment les necessitats immediates i poder planificar altres equipaments que poden ser necessaris per un sector que avui està poc habitat i que compta amb pocs equipaments.

Per altra banda, en quan a equipaments esportius respecta, les previsions del MIEM (2007-2015), basades en una projecció de població de 21.400 habitants, estableixen la demanda de 7.900 m² de sòl per a noves instal·lacions e infraestructures esportives que es distribuïrien entre els sectors de nou creixement de la ciutat de Mollerussa. Aquestes instal·lacions de nova creació tindrien com a programa base: 1 pista poliesportiva de 40 per 20 metres, 1 pista de bàsquet de 10 per 10 metres i una zona de recreació infantil. Aquestes instal·lacions, denominades en el MIEM com instal·lacions de Barri, tindrien aproximadament una superfície de 1.350 m² de sòl cada una, proposant-se la previsió d'almenys tres d'aquesta tipologia, més una pista poliesportiva de 1.500 m² de sòl, un circuit

d'automodelisme de 450 m² de superfície i 7 pistes de Bitlles Catalanes que sumen 400 m² de sòl.

Finalment, és important destacar la tramitació del Pla director de la Serra com a instrument d'ordenació per l'espai més rellevant en mida i intensitat d'usos del tipus d'equipament esportiu i educatiu de la comarca del Pla d'Urgell. Aquest document i la seva execució permetrà l'articulació dels diversos recintes i espais d'activitats existents en el parc de La Serra, així com la incorporació de nous programes, com pot ser el centre d'hípica obert al turisme i buscant la màxima eficiència juntament amb el IES Mollerussa i els altres centres del Parc.

4.7. La preservació i integració del conjunt patrimonial

El "Catàleg de béns protegits" del municipi de Mollerussa és un document inclòs en el Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa (des d'ara POUM), en compliment del Decret 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (d'ara en endavant "DL 1/05").segons la qual els plans d'ordenació urbanística municipal han de contemplar, en la seva documentació, el catàleg de béns a protegir.

Part de la informació per a la redacció d'aquest Catàleg ha estat extret de l'Inventari del Servei de Patrimoni Arquitectònic (des d'ara ISPA) i de l'Inventari del Servei d'Arqueologia (des d'ara ISA) de la Direcció General del Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.

La documentació referent al conjunt patrimonial de Mollerussa inclou el "Catàleg de béns protegits". Els documents que desenvolupen els aspectes més detallats i constitueixen el "Catàleg de béns protegits" del municipi de Mollerussa, són:

I. Memòria. Descriu l'objecte, contingut i metodologia del document.

II. Normativa.

Conté la relació de disposicions que regulen les possibles actuacions en els elements objecte de protecció.

- III. Fitxes.

Conté la descripció de tots els edificis, elements arquitectònics, àrees urbanes d'interès ambiental i zones arqueològiques, que són objecte de protecció del Catàleg. Cadascun dels elements disposa d'una fitxa, amb les següents dades:

- Identificació (denominació, codi, adreça, altitud, coordenades UTM, referència cadastral, referència a altres inventaris, tipus d'element patrimonial, titularitat, sostre, ús original i ús actual).

- Descripció (descripció de l'element, època, estil i estat de conservació).
 - Protecció (nivell de protecció, àmbit, actuacions proposades, qualificació urbanística, consideracions d'actuació i restriccions)
 - Documentació gràfica (fotografies i plànol de situació).
- IV. Plànols d'ordenació.

Els elements del Catàleg estan localitzats en els plànols d'ordenació del Pla d'ordenació urbanística municipal de Mollerussa amb els codis que figuren a les llegendes corresponents.

La normativa s'ha formulat d'acord amb les normes jurídiques que regulen específicament el patrimoni artístic: la Llei del Patrimoni cultural català, de 30 de setembre de 1993 (des d'ara LPCC 9/1993); i el Decret 78/2002, de 5 de març, del Reglament de Protecció del patrimoni arqueològic i paleontològic.

Els objectius del Catàleg de béns protegits són:

- - Protegir els edificis, conjunts i ambients, elements arquitectònics i espais urbans que siguin mereixedors d'aquesta protecció, per les seves característiques arquitectòniques, històriques, ambientals, típiques o tradicionals. Té la voluntat d'ordenar, mantenir i recuperar, en allò possible, la qualitat del paisatge urbà.
- - Establir i fomentar les mesures i actuacions públiques i privades necessàries per a la conservació, recuperació i millora dels elements objecte de protecció i els seus entorns.
- - Establir el règim d'edificació i ús dels elements objecte de protecció, així com la normativa tècnica per a les intervencions, les formes d'actuació, de col·laboració i ajut per part de l'administració i el règim disciplinari de correcció de les infraccions.

El Catàleg de béns protegits ha tingut com a preàmbul un procés d'inventariat d'aquells edificis, espais i conjunts que presenten un valor formal d'especial interès, bé des de la historiografia de Mollerussa i des de la història de l'arquitectura, bé des de la pròpia cultura rural, a fi d'obtenir una primera llista d'aquells elements susceptibles de poder-se inventariar i, a la fi, catalogar i protegir.

El punt de partida per a la redacció d'aquest primer inventari ha estat l'Inventari del Servei de Patrimoni Arquitectònic i l'Inventari del Servei d'Arqueologia de la Direcció General del Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. Aquesta informació s'ha contrastat amb el treball de camp realitzat, sobretot en els elements del sòl no urbanitzable que formen part d'aquest Catàleg.

Del contingut de l'Inventari del Servei de Patrimoni Arquitectònic han estat donats de baixa 2 elements:

L'edifici d'habitatge **Cal Castelló**: Estava localitzat en el carrer Ferrer i Busquets, número 9, actualment l'edifici està enderrocat i substituït.

L'edifici de la fàbrica **La Forestal d'Urgell**: Actualment ja no existeix, va ser enderrocat.

Així mateix, s'han incorporat els següents elements:

Dipòsit de RENFE: Construcció circular d'uns 6 metres d'alçada, situat al costat de la via ferroviària que fou construït els anys 40 per a funcions de dipòsit d'aigua i que actualment està en desús. Es considera un element característic del paisatge urbà per la seva situació i característiques arquitectòniques. Es proposa la seva incorporació al Catàleg amb el nivell de protecció B. La propietat és de l'ajuntament.

L'edifici de l'estació de RENFE: Situat entre el carrer Prat de la Riba, carrer Comerç i l'espai ferroviari. Edifici construït els anys 40, singular en la seva tipologia arquitectònica, en el seu interior conté l'estació de passatgers i l'habitatge del funcionari que atent l'estació. Es proposa la seva inclusió en el Catàleg amb el nivell de protecció B.

Cal Castelló II: Situada al número 28 l'avinguda de Catalunya, es una habitatge aïllat singular. Es proposa la seva inclusió en el Catàleg amb el nivell de protecció C.

Cal Niubó: Situada al carrer Ferrer i Busquets número 109, es un habitatge aïllat singular. Es proposa la seva inclusió en el Catàleg amb el nivell de protecció C.

Cal Calvís: Situat al carrer Ferrer i Busquets número 5, Habitatge entre mitgeres construït a principis del segle XX. El més característic és la seva façana. Es proposa la seva incorporació al Catàleg amb el nivell de protecció C.

Cal Lluch: Situada al carrer Ferrer i Busquets número 7, Habitatge entre mitgeres construït el segle XX. El més característic és la seva façana. Es proposa la seva incorporació al Catàleg amb el nivell de protecció C.

Les façanes de l'avinguda generalitat núm. 24 i 22, 18, 14, Cal Brufau, Cal Safont i Fonda Mundial: Habitatges entre mitgeres construïts el segle XX. El més característic és la seva façana d'estil noucentista. Per tal de mantenir les característiques urbanes de l'avinguda es proposa la seva incorporació al Catàleg amb el nivell de protecció C.

- **Cabanes de tàpia:** Es tracta de construccions de tàpia i que simbolitzen el sistema de construcció històric i característic d'aquest territori. Aquestes construccions tenien una funció de petit cobert, lloc de descans i que s'utilitzava pels pagesos quan les feines del camp requerien passar moltes hores als camps i aquests eren lluny del nucli urbà. També s'utilitzaven com a lloc de descans pels animals de tir. En planta acostumen a tenir uns 20 m² de superfície, una única porta i sense finestres. Dins del terme en queden unes poques (menys de 10), però fins fa pocs anys n'hi havia moltes que s'han anat enderrocant, ja sigui perquè han perdut la funció original, o per manca de sensibilitat dels propietaris o per replanacions de finques. Es proposa la incorporació de les següents Cabanes al Catàleg com a BIPCC:

- **Cabana de tàpia (PLAURSA):** Cabana de tàpia i corral, actualment obert i abandonat, es situa a la partida de La Figuera.
- **Cabana de tàpia (J. Reventós Escolà):** cabana de tàpia arrebossada parcialment i cuidada. Es situa a la partida de Codís.
- **Cabana de tàpia (Pere Gomà Molina):** Cabana de tàpia actualment tancada, amb detalls decoratius a la part inferior del parament.
- **Cabana de tàpia (J. Gomà Vidal):** Cabana de tàpia actualment tancada de portalada singular, es situa a la partida de La Plana.
- **Cabana de tàpia (Ds. & Inv. Pla d'Urgell):** Cabana de tàpia de teulada esfondrada, actualment oberta i abandonada, es situa a la partida del Codís.
- **Cabana de tàpia (J. Carbonell Freixes):** Cabana de tàpia arrebossada, anterior a 1950, actualment no habitada, es situa en la partida de Negrals.

Aquestes cabanes tenen un valor històric tradicional característic de finals del segle XIX i primer terç del segle XX, construïdes amb materials de l'entorn s'integren al paisatge de la plana d'Urgell.

- **Elements arquitectònic hidràulics de la tercera Sèquia dels Canals d'Urgell:** Son elements destinats a la regulació i distribució de l'aigua, que han perdurat fins als nostres dies. Presenten valors paisatgístics i arquitectònics molt alts. Conformen un patrimoni històric també funcional lligat a l'explotació hidràulica del Canal. Es proposa la incorporació dels següents elements al Catàleg com a BIPCC:

- **Salt de la farinera:** situat en el transcurs del canal, al seu pas per la partida del Codís, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.
- **Mòdul 1:** situat en el transcurs del canal, al seu pas per la partida del Codís, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.
- **Salt de la Casa Canal:** situat en el transcurs del canal, al seu pas per la

partida de Negrals, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.

- **Mòdul 2:** situat en el transcurs del canal, al seu pas per la partida de Negrals, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.

- **Mòdul 3:** situat en el transcurs del canal, al seu pas per la partida de Negrals, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.

- **Pont de NUFRI:** situat en el transcurs del canal, en la intersecció amb l'autovia, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.

- **Mòdul 4:** situat en el transcurs del canal, en la intersecció amb la carretera de Palau, és un element de suport de la Tercera Sèquia Principal del Canal d'Urgell.

Les fites de terme: son elements de pedra, habitualment de forma rectangular, s'han utilitzat des de molt antic per situar els límits municipals. Les transformacions i avanços tècnics dels últims anys ha suposat la substitució o liquidació d'aquests elements funcionals de caràcter històric. El treball de camp a revelat la localització de 14 fites de diferents tipologies, segon la seva data d'origen i notorietat física. D'aquests elements es considera urgent preservar en concret (6) que presenten un alt valor patrimonial, pel seu origen remot. Es proposa la incorporació dels següents elements al Catàleg com a BIPCC:

- **Fita 7:** situat a la partida de La Serra, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

- **Fita 9:** situat front les partides Serra-Regats, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

- **Fita 10:** situat front les partides Regats-Negrals, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

- **Fita 11:** situat en la partida de Negrals, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

- **Fita 12:** situat en les partides Vila-Plana, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

- **Fita 13:** situat en la partida Plana, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

- **Fita 14:** situat en la partida La Figuera, és un element funcional històric de delimitació del terme municipal, i té també un valor històric per la seva antiguitat.

La resta d'elements que havien estat inventariats pel servei del Patrimoni es proposen com a béns catalogats amb el nivell de protecció B o C, llevat d'un que ja té la consideració de BCIN i per tant li correspon el nivell de protecció A.

5. LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

El nou text legal de la Llei d'Urbanisme introdueix algunes variacions respecte les classes de sòl vigents fins al moment, i que substancialment fan referència a la divisió en dos categories del sòl urbà, diferenciant entre el sòl urbà consolidat i el sòl urbà no consolidat.

Pel que respecta al sòl urbanitzable, amb el nou text legal, es categoritza en delimitat i no delimitat, que venen a ser, amb algunes modificacions les categories que abans existien de programat i no programat.

Finalment, respecte el sòl no urbanitzable, la llei reconeix aquesta condició als terrenys que el planejament determini, per raó dels seus valors naturals o per la seva incompatibilitat amb la utilització racional del territori i als terrenys reservats per a sistemes generals que no estiguin inclosos al sòl urbà ni al sòl urbanitzable.

5.1. El sòl urbà. Les noves categories de la Llei d'Urbanisme

Pel que fa referència al sòl urbà, el Pla classifica com a sòl urbà, el sòl que ja ha estat sotmès al procés d'integració al teixit urbà i que, en conseqüència, o bé compta amb xarxa viària que permet l'accés rodat i amb abastament d'aigua, evacuació d'aigües residuals i subministrament d'energia elèctrica, o bé està comprès en àrees consolidades per l'edificació al menys dues terceres parts de la seva superfície edificable.

Dintre d'aquesta classificació es diferencien, segons l'establert en la nova llei d'Urbanisme entre el sòl urbà consolidat, que és aquell que tingui la condició de solar, llevat que hagi estat inclòs pel planejament general en un polígon d'actuació o bé en un Pla de millora

urbana i llevat també del supòsit que, per a edificar-lo, s'hagin de cedir terrenys per a carrers i vies. El sòl urbà no perd la condició de consolidat per raó de la seva inclusió en un polígon d'actuació o en un Pla de millora urbana, l'única finalitat dels quals sigui la de completar o acabar la urbanització.

Per la seva part, té la condició de sòl urbà no consolidat la resta del sòl urbà.

La diferència substancial entre les dues categories està en la potencial capacitat d'exigir cessions d'aprofitament en aquells terrenys que siguin classificats de sòl urbà no consolidat en els termes establertes en la nova legislació urbanística, i que es corresponen a un 10% del valor de la potencial plusvàlua establerta pel nou planejament respecte el planejament anterior o un 10% de l'escreix de l'aprofitament que s'atorgui a aquests sòls, establint en qualsevol cas un límit d'un 10% respecte l'aprofitament total del sector o polígon d'actuació, que el que fa és equiparar aquesta categoria de sòl amb els sòls classificats d'urbanitzable.

Una revisió més acurada de les parts de ciutat amb manca de nivells òptims d'urbanització, revela els següents índex de sòls classificats com a urbà:

El conjunt de sòl classificat de sòl urbà té una extensió de 257 Ha, el que representa aproximadament el 36% de tot el terme municipal i dintre d'aquesta quantitat 241 Ha tenen la categoria de sòl urbà consolidat i 16 Ha corresponen al sòl urbà no consolidat dintre del qual es delimiten els diferents sectors i Polígons d'Actuació que es detallen més endavant en aquesta mateixa memòria.

5.2. El sòl urbanitzable

Pel que respecta al sòl urbanitzable el nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal preveu sòl, dintre de les dues categories previstes en la vigent Llei d'Urbanisme: sòl urbanitzable delimitat i sòl urbanitzable no delimitat.

L'oferta total de sòl urbanitzable delimitat del Pla és de 149 Ha. Aquesta superfície representa aproximadament un 21% del total del terme municipal.

Pel que fa referència al tipus de repartiment respecte als diferents tipus de sòl, el nou Pla destina un total de 29 Ha de sòl destinat a acollir activitats terciàries i industrials i respecte els sòls destinats a usos residencials i mixtes destina un total aproximat de 120 Ha.

El sector de sòl urbanitzable delimitat d'ús industrial es situa principalment a la part nord i sud-est del terme municipal, el sector al nord es situa al peu del nou eix d'activitats denominat avinguda d'Urgell i sobre l'enllaç amb l'autovia. El sector est, de menor superfície, es situa sobre la traça de la carretera a Torregrossa com a sòl d'ampliació d'un

sector industrial existent. Al sud del terme municipal, hi ha una superfície considerable de sòl urbanitzable delimitat també d'ús industrial i mixte.

Els sòls urbanitzables residencials es reparteixen en diversos sectors de planejament, distribuïts al voltant de la ciutat central. Tres sectors significatius es localitzen al nord per d'alt de la via ferroviària en continuïtat amb el nou eix de l'avinguda nord d'Urgell, també hi ha un petit sector residencial que segueix la traça de la via ferroviària però es situa al costat sud de la mateixa traça. Cap a l'est, recolzat sobre el límit del terme municipal amb Fondarella i sobre l'enllaç amb la carretera nacional II es situen tres sectors residencials que acaben de configurar el límit de la ciutat i de donar coherència al teixit viari intern de Mollerussa. Proper de les Escoles, cap el sud-est, es localitzen dos sectors residencials expectants des de les anteriors Normes Subsidiàries de planejament urbanístic. Al costat sud-oest destaca, per la seva superfície, el sector denominat Partida de Codís, d'altra banda de la tercera Sèquia del Canal d'Urgell, cap a l'oest, es situa el sector de la Farinera, expectant des de les anteriors Normes Subsidiàries de planejament urbanístic.

Cal destacar, que com a resultat del procés de participació ciutadana de la fase inicial del planejament, la delimitació i les superfícies dels sectors de planejament de l'aprovació provisional han variat lleugerament respecte el dibuix de l'aprovació inicial, però que les citades modificacions han estat per ajustar, amb major precisió, els sectors de gestió i incorporar les precisions que els propis participants han aportat. Així, per exemple, el sector el SUBd-1 és adaptat al límit del PA-Ur-1 segons la resposta a l'al·legació presentada pels interessats i la informació contrastada per l'equip redactor i pels Serveis tècnics municipals. El sector SUBd-4 és ajustat a la correcció del límit e integra la superfície del PMU-5, a través de la tramitació d'un conveni entre Ajuntament i particulars i per tal d'acollir-se al desenvolupament del Pla director de l'ARE-Mollerussa, pendent d'aprovació. El sector SUBd-9 és partit en dos sectors de gestió el (SUBd-9A i SUBd-9B), el sector SUBd-18 és adaptat a l'estructura de la propietat.

En la categoria de sòl urbanitzable no delimitat es preveu un sector al Sud del Terme Municipal amb el nom de Via Orbital que ha de contemplar la cessió d'un peça de parc territorial i que resta sotmès a la traça definitiva de la Via Orbital. Aquest sector es contempla mixt, és a dir, amb previsió de sòl d'activitats i residencial. A més, com a resultat del procés de participació pública de fase Inicial de planejament, el pla recupera una peça de sòl no delimitat residencial que ja estava en el model de l'Avanç de Pla, denominat: Tossal Blanc, situat sobre la carretera de penetració des de Miralcamp proper al sector de Torre Pintó. Aquest sector té una superfície aproximada de 12 ha de sòl.

5.3. El sòl no urbanitzable: paisatge i espais protegits

Aquest Pla d'Ordenació Urbanística Municipal té l'objectiu genèric d'integrar el potencial ambiental del territori en el planejament. Això comporta una voluntat d'anar més enllà de l'estricta compliment de la llei en el que pertoca a la protecció del patrimoni natural i, per descomptat, de la simple classificació del territori en funció del seu interès ambiental.

La coherència de les conclusions de l'informe mediambiental i les propostes del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal rau en la regulació de les qualificacions del sòl no urbanitzable com un instrument ajustat i atent als valors ecològics i mediambientals avaluats en el mateix estudi mencionat.

Tant les línies estratègiques del nou pla com la disposició en el territori dels terrenys que incorpora al procés urbà són coherents amb les conclusions derivades de l'informe mediambiental d'aquest Pla.

Les principals condicions del paisatge i els espais naturals que es caracteritzen en l'informe mediambiental i que fonamenten la divisió en categories del sòl no urbanitzable són les que segueixen a continuació:

- El paisatge de l'àmbit d'estudi està caracteritzat fortament per la seva planura i vocació agrícola, i més en concret pel tipus de conreus de regadiu, parcel·lació, xarxa viària i infraestructures hidràuliques característiques dels recs històrics de la Plana d'Urgell.
- En efecte, la transformació important es va portar a terme a finals del segle XIX, quan aquest territori amb la construcció del Canal d'Urgell va passar d'una agricultura de secà, pràcticament de subsistència, a una agricultura de regadiu. Aquest canvi però, va ser progressiu i va anar lligat amb l'incansable treball que des de llavors han anat realitzant la gent d'aquest territori fins pràcticament a l'actualitat: aplanament de finques, construcció de sèquies, primer a cel obert i després canalitzades, desaignües i fins i tot la dessecació de "patamolls". Així, s'ha arribat a la situació actual on a nivell de paisatge es poden destacar com a elements característics:
 - Els *conreus de regadiu* típics com: panís, blat, alfals, raygrass, pomeres i pereres, que dominen la major part del paisatge i darrerament, plantacions de xops per a l'aprofitament forestal.
 - La parcel·lació d'aquestes finques caracteritzades per la superfície: entre 1 i 2 ha. És significativa la seva orientació i la disposició d'aquestes en el territori que respon a l'eix d'inclinació S-N.
 - L'organització radial del territori, a partir del nucli central en una xarxa radial de camins, que comuniquen amb les ciutats i pobles veïns.

- La xarxa de recs, sèquies i pantans, especialment rellevants són les banquetes de la Sèquia Tercera Sèquia del Canal d'Urgell.
- El serrat que va de l'extrem del TM de Puiggròs a Sidamon, l'últim gran reducte no transformat en regadiu, en el qual s'acumulen elements d'interès natural i cultural.
- Edificacions rurals, bàsicament coberts i construccions relacionades amb l'activitat agrícola: magatzems, coberts i granges de vegades acompanyades de l'habitatge que han proliferat entre la dècada dels 70 i 90.
- Àrees i recintes industrials, que concentren l'activitat industrial del municipi. Actualment se situen gairebé al voltant de tot el nucli, i es caracteritzen per estar localitzats a prop de vies de comunicació, per tant amb una alta densitat de tràfic i infraestructures.
- Dins la zona d'estudi com a figura de protecció no en trobem cap. D'acord amb aquestes condicions de paisatge el POUM distingeix les següents categories de sòl no urbanitzable:
 - La zona d'espais d'interès agrícola, clau 10. Es correspon a una part del territori municipal al voltant de l'àmbit del Parc de La Serra, amb les mateixes característiques biogeogràfiques i funcionals generades pels recs històrics.
 - La zona d'espais d'interès natural i paisatgístic, clau 12. Correspon a la part del terme municipal caracteritzat pel domini geomorfològic del serrat i dotada de vistes sobre el conjunt de la ciutat i el paisatge obert, en el que també pot trobar-se: conreu de regadiu (cereals, farratges i fruiters), els marges, les parcel·les no conreades, els tossals, la xarxa de camins i la xarxa d'infraestructures hidràuliques, elements com pantans i sèquies.

Quadre resum de règim de sòl

Classificació del sòl	ha	%
Sòl urbà no consolidat (SUnc)	16	2,25
Sòl urbà consolidat (Suc)	241	33,94
Sòl urbanitzable delimitat (SUBd)	148	20,85
Sòl urbanitzable amb planejament aprovat (SUBpa)	12,66	1,76
Sòl urbanitzable no delimitat (SUBnd)	60,98	8,59
Sòl no urbanitzable (SNU)	231,36	32,61
Terme municipal	710	100

6. LA QUALIFICACIÓ I REGULACIÓ NORMATIVA DEL PLA

6.1. La redefinició normativa i l'elaboració d'un nou plànol normatiu

Una part essencial del contingut del nou Pla es basa en el procés de revisió, actualització i ajust de les determinacions gràfiques del planejament derivat aprovat i bolcat sobre la nova base cartogràfica del plànol de la ciutat.

La disponibilitat d'una nova base cartogràfica digital ha de possibilitar ajustar i precisar les condicions normatives i de forma particular les que fan referència a les condicions d'edificació bàsiques: alçada i fondària, i disposar d'un nou document de regulació molt més precís que l'anterior que ara es revisa. Altrament aquesta nova disponibilitat cartogràfica ha possibilitat introduir majors criteris de gestió en les determinacions del Pla, i definir polígons d'actuació i sectors de planejament que han de garantir el repartiment dels beneficis i càrregues i garantir un procés harmònic de desenvolupament del pla.

Pel que fa a les determinacions físiques, considerades bàsiques en el planejament anterior, el nou POUM, respecta majoritàriament aquelles determinacions que han configurat una certa manera de fer pròpia del municipi de Mollerussa i que ve reflexada en manteniment a grans trets de les alçades de l'ordenació anterior.

En l'apartat en el que s'han introduït els majors canvis respecte la regulació anterior ha estat en les definicions paramètriques dintre de la mateixa organització del document normatiu amb la desaparició dels sistemes clàssics de regulació de l'edificació: l'ordenació segons alineació de vial, la volumetria específica i l'edificació aïllada, per donar pas a una matriu simple i creuada, on la introducció de paràmetres referits a diferents aspectes de la

construcció de la ciutat prenen un valor dominant i principal en l'ordenació de les determinacions de la construcció física de la mateixa.

L'ordenació dels paràmetres i les condicions d'aplicació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal es defineixen, segons els diferents elements que intervenen en la formació de la ciutat: parcel·lació, edificació i ús. Segons l'anterior, els paràmetres reguladors d'aquest POUM es divideixen en:

- a. Paràmetres que regulen la parcel·lació. Inclou les determinacions que s'han de complir en la formació dels nous processos de parcel·lació o reparcel·lació per poder-se incorporar al procés urbà. Inclou els següents conceptes: Parcel·lació i reparcel·lació, parcel·la, parcel·la mínima, front de parcel·la, fons de parcel·la i fondària de parcel·la
- b. Paràmetres que regulen l'edificació. Inclou de forma classificada aquells paràmetres que regulen les condicions de la construcció i edificació. Els paràmetres que regulen l'edificació, es divideixen segons la referència específica que en cada cas es determina: el sector, el carrer, l'illa, la parcel·la i l'edificació pròpiament dita. Atenent a aquests diferents referents, els paràmetres de l'edificació es divideixen en:
 1. Paràmetres referits al sector. Inclou aquells paràmetres i condicions que afecten a una globalitat o conjunt de superfície que anomenem sector: coeficient d'edificabilitat bruta, densitat màxima d'habitatges bruta i edificabilitat màxima de sector.
 2. Paràmetres referits al carrer. Inclou aquelles condicions que principalment afecten a la definició de l'espai viari sobre el que s'edificaran les diferents construccions: alineació del carrer o vial, rasant de l'alineació de carrer o vial, rasant de carrer o vial, amplada de carrer o vial, alineació de l'edificació, alçada reguladora referida al carrer, punt de l'aplicació de l'alçada reguladora referida al carrer, nombre de plantes referit al carrer, planta baixa referida al carrer, front principal i front secundari
 3. Paràmetres referits a l'illa. Inclou els paràmetres que afecten a la formació de les diferents illes que configuren els diferents teixits urbans de la ciutat: fondària edificable i pati d'illa.
 4. Paràmetres referits a la parcel·la. Inclou aquelles condicions que afecten a aquella porció de sòl, edificable o no, que anomenem parcel·la: solar, coeficient d'edificabilitat neta o de parcel·la, edificabilitat màxima de parcel·la, coeficient de volum edificable net o de parcel·la, densitat màxima d'habitatges neta, ocupació màxima de la parcel·la, sòl de parcel·la lliure d'edificació, pati davanter i posterior de parcel·la, alçada reguladora referida a la parcel·la, punt de l'aplicació de l'alçada reguladora referida a la parcel·la, nombre de plantes referit a la parcel·la, planta baixa referida a la parcel·la, separacions mínimes, tanques, adaptació topogràfica del terreny i unitat mínima de projecte.
 5. Paràmetres referits a l'edificació. Inclou les condicions que serveixen per regular la

construcció pròpiament dita a l'interior d'una parcel·la: posició de l'edificació, edificació principal i edificació auxiliar, planta baixa, planta soterrani, plantes pis, planta coberta, planta sotacoberta, volum màxim d'un edifici, regles sobre mitgeres, cossos sortints, elements sortints, patis de llum o celoberts i composició de la façana.

- c. Paràmetres reguladors d'usos i activitats. Inclou aquelles condicions que regulen els diferents usos i activitats, atenent a la seva funció urbanística o a la seva funció específica de l'activitat a desenvolupar, dintre de les diferents zones en què es divideix el conjunt del terme municipal.

6.2. La refosa i nova definició de les qualificacions del sòl

El desplegament d'alguna figura de planejament derivat que s'ha redactat i aprovat al llarg de la vigència de les delimitacions de sòl, ha generat alguna determinació particular referida tant a l'ordenació de les condicions d'edificació com als sistemes.

Aquest conjunt de determinacions no pot deixar-se de banda en el marc del nou Pla, doncs en la majoria dels casos estableixen unes condicions d'ordenació específiques per a les noves estructures urbanes generades a partir del planejament de detall, que no són prescindibles sense negar el sentit d'aquelles ordenacions i les possibilitats que aquestes es puguin completar o, fins i tot, transformar.

La necessària relectura de les disposicions normatives i de les determinacions gràfiques del planejament aprovat, i la seva contextualització en relació tant a la ciutat consolidada al voltant dels sectors successivament ordenats, com els nous àmbits i estructures definits pel nou Pla, obliga a una sistematització, ordre i disposició jerarquitzada i ajustada de les determinacions del planejament anterior, en relació al cos dispositiu del nou Pla.

Aquesta refosa normativa i la necessària relectura de les qualificacions del pla han comportat la definició d'una nova organització de les qualificacions del sòl, estructurada en base a la morfologia pròpia de cada teixit i les diferents maneres de regular l'establiment de les condicions pròpies i característiques de cada qualificació en les que es divideix el sòl a l'interior de la ciutat.

Finalment el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal estableix en els àmbits dels sectors de desenvolupament les "zones preferents a detallar" i "sistemes indicatius". La flexibilitat o no dels sistemes ve definida en els articles corresponents a cada sector, en relació amb la determinació o no d'un sistema general de la ciutat.

6.3. Qualificació i regulació dels sistemes.

La qualificació urbanística del sòl en zones i sistemes té per objectiu assignar a cada part del territori usos i, en el seu cas, intensitats i/o condicions d'edificació tot desenvolupant els drets i deures genèrics establerts pel Pla, mitjançant la classificació del sòl. Dintre d'aquesta regulació entenem per sistemes el conjunt d'elements d'interès general que, relacionats entre sí, configuren l'estructura general i orgànica del territori i són determinants per assegurar el desenvolupament i funcionament dels assentaments urbans i a l'hora han de garantir els objectius del planejament referents a infraestructures de comunicacions, equipaments comunitaris, serveis tècnics i d'espais lliures en general.

La nova regulació dels sistemes parteix d'un doble criteri, d'una banda establir una classificació sistemàtica que reflecteix l'organització dels elements que configuren l'estructura del territori, i de l'altra, mantenir una certa continuïtat respecte a l'estructura anterior, no obstant i respecte aquest document, el Pla opta per identificar els sistemes amb lletres dintre de la definició alfanumèrica assignada a les diferents claus identificatives per tal de facilitar la comprensió i lectura del mateix Pla

Els sistemes previstos per aquest Pla d'Ordenació Urbanística Municipal i les claus identificatives dels mateixos són els següents:

- SISTEMA DE COMUNICACIONS

Sistema viari	clau X
Sistema ferroviari	F

- SISTEMA D'ESPAIS LLIURES

Sistema de Parc Territorials	clau Pt
Sistema de parcs i jardins urbans	clau V
Sistema hidrològic	clau H

- SISTEMA D'EQUIPAMENTS PÚBLICS I DE SERVEIS TÈCNICS

Sistema d'equipaments públics	clau E
Sistema d'habitatge dotacional públic	clau Hd
Sistema de serveis tècnics	clau S

El sistema de comunicacions

El sistema viari inclou aquells sistemes que conformen la xarxa de comunicacions del territori. Els sòls destinats per aquest Pla d'Ordenació Urbanística Municipal a sistema de comunicacions s'inclouen tots ells dins del sistema viari i el sistema ferroviari.

El sistema viari.

- Comprèn les instal·lacions i els espais reservats al traçat de la xarxa viària destinats a la vialitat i l'aparcament, que han de permetre la connexió entre els diferents

sectors del territori i garantir un nivell d'accessibilitat i de mobilitat adequat dins del terme municipal. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **X**.

El sistema ferroviari.

- Comprèn les instal·lacions i els espais reservats al pas de la xarxa ferroviària – RENFE-, que ha de permetre la continuïtat a través del territori municipal i possibilitar un nivell d'accessibilitat i de mobilitat adequat dins de la ciutat, sense convertir-se en una barrera física per als vianants i vehicles. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **F**.
- Aquest Pla d'Ordenació Urbanística Municipal estableix els tipus de vies següents:
 1. La xarxa viària territorial, clau **Xt**. Són les vies que creuen el terme municipal. El projecte, conservació, finançament, ús i explotació de les carreteres observaran el que disposa la Llei 51/1974 de 19 de desembre sobre carreteres, i el seu Reglament, aprovat per Reial Decret 1073/1977 de 8 de febrer.
 2. La xarxa viària urbana, clau **Xu**. Està conformada pels carrers que defineixen l'estructura urbana, per la seva posició, les activitats que localitzen i els sectors urbans que relacionen.
 3. La xarxa viària rural, Clau **Xr**. Fa referència a la xarxa de camins que es troben en l'àmbit del sòl no urbanitzable. Sobre aquests camins s'estableixen tres categories en funció de la jerarquia de cadascuna d'aquestes vies i dels acords municipals presos respecte les seves amplades.
 4. Els aparcaments, clau **Xa**, que comprèn els sòls específicament destinats a aquesta finalitat de l'aparcament.
 5. Els complements de vialitat, clau **Xcv**, que es correspon amb espais complementaris dels anteriors, podent significar diferents finalitats en funció de la categoria de sòl a la que complementen, ja sigui espais per vianants en les àrees dels carrers o espais de protecció i complementaris de la vialitat en el cas de les carreteres i vialitat territorial.

El sistema ferroviari:

- Sense perjudici de la competència estatal i autonòmica, aquest Pla conté la previsió que correspon al sistema ferroviari en el que s'inclou la línia de ferrocarril, així com el seu entorn de protecció. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **F**.

El sistema d'espais lliures

El Sistema d'espais lliures inclou aquells sòls que, localitzats estratègicament en les diferents àrees del municipi, permeten estructurar una xarxa d'espais forestals, agrícoles i

zones verdes urbanes interrelacionada a través de l'ordenació d'eixos cívics i carrers de vianants, itineraris paisatgístics i recorreguts de vianants. Així mateix inclou dins del sistema d'espais lliures i el sistema hidrològic en atenció a les característiques físiques i geomorfològiques. El sistema d'espais lliures ordena els espais de lleure i esbarjo dels ciutadans, alhora que determina la imatge final de la ciutat i del seu entorn no urbanitzat.

Els sòls que aquest Pla destina a sistema d'espais lliures, s'inclouen en una de les categories següents: Sistema de parcs i jardins urbans, sistema de Parcs Territorials i el Sistema hidrològic

El sistema de parcs i jardins urbans

- Formen el sistema de parcs i jardins urbans tots els parcs, jardins, places i tot l'espai verd públic situat en sòl urbà o urbanitzable la funció principal del qual és el descans i l'esbarjo de la població. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **V**.

El sistema de Parcs Territorials

- Comprèn aquelles àrees del sòl urbà, urbanitzable o no urbanitzable, que, per les seves especials condicions de posició, cal mantenir lliures d'edificació. En general, son espais de protecció paisatgística que compleixen diferents finalitats, ja sigui la preservació dels entorns dels principals elements catalogats, com el manteniment de les funcions mediambientals i d'especial interès paisatgístic, com el foment de l'ús d'esbarjo i lleure, tot conservant i regenerant la massa arbòria existent. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **Pt**.

El sistema hidrològic

- Constitueix el sistema hidrològic el conjunt compost pels recs i canalitzacions hídriques, els canals, i fonts naturals i el subsòl de les diverses capes freàtiques. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **H**.

El sistema d'equipaments públics i serveis tècnics

- Comprèn aquest capítol la regulació dels sistemes d'equipaments públics i de serveis tècnics, en tant que es tracta de sòls destinats a instal·lar dotacions d'interès públic i social necessaris en funció de les característiques demogràfiques i socioeconòmiques de la població. Els sòls que aquest Pla destina a sistema d'equipaments públics i serveis tècnics, s'inclouen en una de les categories següents: el sistema d'equipaments públics i el sistema d'infraestructures de serveis tècnics

El sistema d'equipaments públics

- El sistema d'equipaments comunitaris inclou els sòls que es destinen a usos públics

col·lectius o comunitaris i a dotacions d'interès públic o social necessaris en funció de les característiques socioeconòmiques de la població. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **E**.

El sistema d'habitatge dotacional públic.

- Inclou els sòls que es destinen a usos d'habitatge protegit son dotacions d'interès públic o social necessaris en funció de les característiques socioeconòmiques de la població. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **Hd**.

El sistema de serveis tècnics

- El sistema d'infraestructures de serveis tècnics comprèn les instal·lacions i els espais reservats pels serveis d'abastament d'aigües, evacuació i depuració d'aigües residuals, centrals receptores i distribuïdores d'energia elèctrica i la xarxa d'abastament, centres de producció o transformació de gas i la seva xarxa de distribució, centrals de comunicació i de telèfon, parcs mòbils de maquinària, plantes incineradores o de tractament de residus sòlids, deixalleria i altres possibles serveis de caràcter afí. Inclou també els serveis públics vinculats al viari i de suport al transport rodat com són les estacions de servei, les estacions de servei, els serveis ITV, les bàscules, etc...S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau **S**.

6.4. La qualificació i la regulació de les zones

El Pla planteja una regulació de les diferents zones edificables partint de la refosa realitzada de l'anterior regulació normativa, i al mateix temps, cercant també una nova estructura de la zonificació que mantenint una major interrelació possible amb les actuals zones i amb la seva nomenclatura, defineixi una estructura ordenada i lògica.

Atenent a la diferenciació establerta en la legislació urbanística, referent al règim urbanístic del sòl en relació als drets i deures de la propietat establerts a la LU adquirits en una finca o parcel·la, s'estableixen zones d'execució directa o "zones" i les "zones preferents a detallar". El POUM estableix la subdivisió del sòl d'execució directe, no condicionat al planejament derivat, en "zones" que regulen de forma precisa l'ordenació del sòl urbà i del sòl no urbanitzable. La "zona" s'identifica amb un polígon zonal definit i associat a una clau alfanumèrica (clau Nn).

El POUM estableix en aquells sòls pendents de desenvolupament posterior, les "zones preferents a detallar". Es localitzen en el sòl urbanitzable pendent de la redacció dels plans parcials i en el sòl urbà no consolidat, pendent de la redacció dels plans de millora corresponents. La "zona preferent a detallar" s'identifica amb un polígon zonal indicatiu i associat a la mateixa clau de la zona que haurà de concretar el planejament derivat, però

entreparentes (clau (Nn)). Les zones preferents a detallar mantenen les condicions dominants que identifiquen a cada una de les zones establertes per aquest Pla Municipal.

Els sectors, les zones, i les claus alfanumèriques identificatives que estableix el POUM són els següents:

ZONES DEL SÒL URBÀ I ZONES PREFERENTS A DETALLAR EN SÒL URBANITZABLE

- Zona d'ordenació en nucli Antic. clau 1
 - Zona d'ordenació en illa tancada clau 2
 - Zona d'ordenació en front o filera clau 3
 - Zona d'ordenació plurifamiliar aïllat clau 4
 - Zona d'ordenació en conjunts unitaris clau 5
 - Zona d'habitatges unifamiliars aïllats clau 6
- **ACTIVITAT ECONÒMICA, TERCIÀRIA I LOGÍSTICA**
 - Zona d'indústria entre mitgeres clau 7
 - Zona d'indústria aïllada clau 8
 - Zona d'activitats terciàries i logístiques clau 9
 - Zona de dotacions i serveis privats clau 10

CATEGORIES DEL SÒL NO URBANITZABLE

- **ESPAIS D'INTERÈS AGRÍCOLA. CLAU 11**
 - Zona d'interès agrícola clau 11
- **ESPAIS D'INTERÈS PAISATJÍSTIC I NATURAL. CLAU 12**
 - Zona d'interès paisatgística i natural. (Sòl de protecció especial-PTPTP) clau 12

El Pla per altra banda diferencia entre les condicions dominants de les zones, que són aquelles que les identifiquen i diferencien de forma que cada zona predetermina una imatge urbana caracteritzada per dues condicions bàsiques: els usos generals i/o específics dominants i la tipologia edificatòria per a cada un d'aquests usos.

En la regulació concreta de cada zona s'estableixen els diferents paràmetres i condicions que li són d'aplicació, remetent-se algun d'ells als plànols d'ordenació detallada del sòl urbà a escala 1/2.000. D'acord amb l'anterior tindran caràcter de bàsic, els paràmetres que tinguin una relació directa amb: condicions de parcel·la mínima, alçada reguladora màxima, ocupacions de parcel·la (sigui amb fondàries edificables o ocupacions màximes en % de patis o parcel·les), edificabilitat de les parcel·les, tipologia de l'edificació respecte als espais públics urbans, alineacions o separacions respecte a carrer, nombre de plantes, composició de façanes (en el cas que es condicioni) i els usos dominants i incompatibles.

La resta de paràmetres i condicions que no es consideren bàsics tenen la condició de complementaris. Els paràmetres bàsics s'hauran de modificar mitjançant la modificació puntual de les Normes urbanístiques d'aquest POUM.

Finalment i per tal d'evitar multiplicitat de zones urbanes definides pel planejament derivat, aquest POUM estableix les "zones preferents a detallar" com a definició dels usos generals i/o específics dominants i les tipologies edificatòries a tenir en compte en la redacció del planejament derivat.

Els documents de planejament derivat (plans parcials, plans de millora) que es redactin en desenvolupament d'aquest POUM precisaran i ajustaran el contingut de les "zones preferents a detallar" atenent al caràcter bàsic o complementari dels paràmetres de cada zona definits en l'article anterior i a les determinacions fonamentals que, amb caràcter vinculant, es puguin establir en els articles referents als sectors de planejament. Tanmateix, i sobre les "zones preferents a detallar", el planejament derivat complirà amb les següents condicions:

- - la delimitació del polígon gràfic de les "zones preferents a detallar" és indicativa però es grafia en línia discontinua en els plànols, a fi de representar el model de ciutat proposat.
- - les alçades definides en l'ordenació indicativa de les zones preferents a detallar en sòl urbà són vinculants, sempre i quan quedi garantit el compliment del paràmetre d'edificabilitat bruta del sector.

A partir del compliment dels condicionants de les "zones preferents a detallar" establerts en els paràgrafs anteriors el planejament derivat podrà, o no, adaptar-se a les subzones establertes en aquesta normativa a fi de donar la flexibilitat necessària al pla parcial i especial en relació als paràmetres numèrics de les zones i subzones i amb concordança amb els paràmetres bàsics establerts en cada sector. A efectes de la coherència del document del Pla i amb precisió a documents refosos posteriorment és tan vàlid (encara que preferent) adaptar-se a subzones establertes per aquest Pla com la creació de noves subzones en el marc de les zones definides pel Pla.

Finalment, atenent a les observacions de l'informe de la Direcció General de Promoció de l'Habitatge a les Normes Urbanístiques d'aquest POUM es preveu un subíndex específic en les diferents zones urbanístiques (clau 2hp, clau 3hp, clau 4hp i clau 5hp) aptes per al sostre destinat a l'habitatge de protecció pública, així com els paràmetres d'ordenació i d'edificació genèrics de la clau urbanística que les posteriors figures de planejament derivats podran desenvolupar i precisar amb independència del seu règim de sòl i per tal de garantir les millors condicions d'habitabilitat.

LES ZONES DEL SÒL URBÀ

Zona residencial nucli Antic. Clau 1.

Comprèn les edificacions que conformen el nucli més antic de la ciutat. L'objectiu d'aquest POUM és el manteniment de les condicions paisatgístiques i ambientals de l'àmbit definit i, alhora, millorar les condicions higièniques sanitàries, protegir els elements d'interès arquitectònic i regular els usos i compatibilitats. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 1.

Zona residencial d'ordenació en illa tancada. Clau 2.

Comprèn el conjunt d'edificacions entre mitgeres amb façanes sobre l'alineació de vial, que conformen els diferents models de creixement en illa tancada edificats a finals de segle XIX i segona meitat del segle XX. Aquests sòls han sofert el pes dels creixements residencials i bona part de la localització de les activitats centrals i de serveis. A aquests sectors els calen mesures que portin a corregir la densificació congestiva i la millora de la qualitat dels espais lliures públics. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 2. S'estableixen les següents zones:

Zona d'ordenació en illa tancada. Habitatge protegit pública	clau 2hp
Ordenació en illa tancada entre carrer Ferrer Busquets, Barcelona, Abat Oliva i Montsec.	clau 2a.1
Ordenació en illa tancada PP-4,5,5A	clau 2a.2

Zona d'ordenació en front o filera. Clau 3

Comprèn genèricament un determinat creixement de la ciutat en base a la tipologia de cases de baixa alçada que defineixen uns fronts característics del creixement en filera. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 3. En funció del reconeixement de la realitat edificada s'estableixen les subzones següents:

Habitatge en front o filera de protecció pública	Clau 3hp
Habitatge en front o filera de nova creació	clau 3a
Habitatge en front o filera Torre Pintó	clau 3a.1
Habitatge en front o filera Torre Pintó-M	clau 3a.2
Habitatge en front o filera PP-1-1	clau 3a.3
Habitatge en front o filera PP-4,5,5A	clau 3a.4
Habitatge en front o filera ED-584	clau 3a.5
Habitatge en front o filera PP-2-1	clau 3a.6
Habitatge en front o filera PP-2-10	clau 3a.7
Habitatge en front o filera PP-11	clau 3a.8
Habitatge en front o filera PP-12	clau 3a.9
Habitatge en front o filera UA-Negrals	clau 3a.10
Habitatge en front o filera PP-7	clau 3a.11
Habitatge en front o filera MP-019221/L	clau 3a.12

Zona d'ordenació plurifamiliar aïllat. Clau 4a

Correspon al tipus edificatori de bloc o torre aïllada de caràcter plurifamiliar amb espais lliures entre ells. Els blocs, per la pròpia definició de la zona, disposen en el seu entorn d'uns espais lliures d'edificació que fan de transició en la relació edifici carrer. Aquesta zona s'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 4a. En funció del reconeixement de la realitat edificada i com a resultat del desenvolupament de sectors de planejament derivat s'estableixen les subzones següents:

Habitatge plurifamiliar. "Antiga caserna de la Guardia civil"	clau 4hp.1
Habitatge plurifamiliar. "Antiga caserna de la Guardia civil"	clau 4Hd.1
Habitatge plurifamiliar de nova creació	clau 4a
Habitatge plurifamiliar. PP-4,5,5A	clau 4a.1
Habitatge plurifamiliar. ED-6625	clau 4a.2
Habitatge plurifamiliar. PP-12	clau 4a.3
Habitatge plurifamiliar. MP-Ronda Ponent	clau 4a.4
Habitatge plurifamiliar. ED-642	clau 4a.5
Habitatge plurifamiliar. ED-131	clau 4a.6
Habitatge plurifamiliar. ED-016297	clau 4a.7

Zona d'edificació residencial en conjunts unitaris. Clau 5.

Comprèn una sèrie de conjunts edificats, de característiques pròpies, singulars i específiques respecte la resta de les construccions, que van ser construïdes de forma unitària en algun moment de la formació de la ciutat. El seu valor de conjunt fa que la seva regulació s'hagi de realitzar de forma unitària, més enllà del fet concret d'un sol edifici individual. Aquesta zona s'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 5. En funció del reconeixement de la realitat edificada s'estableixen les subzones següents:

Conjunt d'habitatge de protecció pública	clau 5hp
Grup Xavier Montseny	clau 5a.1
Grup Catalunya	clau 5a.2
Grup Jaume d'Urgell	clau 5a.3
Urbanització d'Urgell	clau 5a.4

Zona d'habitatges unifamiliars aïllats. Clau 6.

El sector d'habitatge aïllat regula la tipologia que correspon als creixements de baixa densitat realitzats en base a edificis aïllats d'habitatges unifamiliars, envoltats de vegetació de caràcter privat. S'identifiquen en els plànols d'ordenació amb la clau 6. En funció de la dimensió de la parcel·la s'estableixen les zones següents:

- Habitatge unifamiliar aïllat en parcel·la petita.	clau 6a
- Habitatge unifamiliar aïllat en parcel·la mitjana.	clau 6b
- Habitatge unifamiliar aïllat en parcel·la gran.	clau 6c

Zona d'habitatge aïllat en parcel·la petita

Comprèn les diferents edificacions aïllades de tipus unifamiliar en una parcel·la de dimensions reduïdes. S'identifica amb la clau 6a. En funció del reconeixement de la realitat edificada, i com a resultat del desenvolupament de sectors de planejament derivat, s'estableixen les subzones següents:

Habitatge unifamiliar aïllat. Consolidat	clau 6a.0
Habitatge unifamiliar aïllat. Torre Pintó	clau 6a.1
Habitatge unifamiliar aïllat. Els Hortets	clau 6a.2
Habitatge unifamiliar aïllat. PP-1-10	clau 6a.3
Habitatge unifamiliar aïllat. PP-4,5,5A	clau 6a.4
Habitatge unifamiliar aïllat. UA- Negrals	clau 6a.5
Habitatge unifamiliar aïllat. PP-1-1	clau 6a.6

Zona d'habitatge aïllat en parcel·la mitjana

Comprèn les diferents edificacions aïllades de tipus unifamiliar en una parcel·la de dimensions mitjanes. S'identifica amb la clau 6b.

Zona d'habitatge aïllat en parcel·la gran

Comprèn les diferents edificacions aïllades de tipus unifamiliar en una parcel·la de dimensions grans. S'identifica amb la clau 6c.

Zona Industrial entre mitgeres. Clau 7.

El sector d'indústria entre mitgeres inclou els sòls destinats específicament a les activitats industrials en naus de tamany reduït i amb tipologia entre mitgera. Les anteriors Normes Subsidiàries de Planejament Urbanístic no preveïen cap qualificació, ni paràmetres d'ordenació per aquests teixits urbans, per tant el nou POUM regula aquestes zones industrials. Aquesta zona s'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 7. En funció del reconeixement de la realitat edificada, i com a resultat del desenvolupament de sectors de planejament derivat, s'estableixen les subzones següents:

- Zona Industrial entre mitgeres de nova creació	clau 7a
- Zona Industrial entre mitgeres. PLAURSA	clau 7a.1
- Zona Industrial entre mitgeres. PP Ronda Ponent I	clau 7a.2
- Zona Industrial entre mitgeres. PP Ronda Ponent II	clau 7a.3
- Zona Industrial entre mitgeres. PP-17	clau 7a.4

Zona d'indústria aïllada. Clau 8.

El sector d'indústria aïllada inclou els sòls destinats específicament a les activitats industrials en naus de tamany mig o gran i amb tipologia aïllada. Les zones industrials establertes en el POUM es diferencien entre sí segons un criteri fonamental, que establirà un règim d'usos més o menys limitat, en funció de la compatibilitat o no respecte els usos residencials. Aquesta zona s'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 8. En funció del reconeixement de la realitat edificada, i com a resultat del desenvolupament de sectors de planejament derivat, s'estableixen les subzones següents:

- Zona d'indústria aïllada de nova creació	clau 8a
- Zona d'indústria aïllada. Consolidada	clau 8a.0
- Zona d'indústria aïllada. PP Ronda Ponent III	clau 8a.1
- Zona d'indústria aïllada. NUFRI-SAT	clau 8a.2

Zona d'activitats industrials, terciàries i logístiques. Clau 9.

Comprèn els sòls destinats a acollir usos i activitats no residencials de caràcter industrial, terciari, logístic i d'emmagatzematge, existents actualment a la ciutat i les que s'estableixen de nou. Aquesta zona s'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 9. En funció del reconeixement de la realitat edificada, i com a resultat del desenvolupament de sectors de planejament derivat, s'estableixen les subzones següents:

- Zona terciari i logístic de nova creació	clau 9a
- Zona terciari i logístic. PP-PALAU	clau 9a.1
- Zona terciari i logístic. NUFRI-SAT I	clau 9a.2
- Zona terciari i logístic. NUFRI-SAT II	clau 9a.3

Zona de dotacions i serveis privats

Comprèn els sòls que acullen en l'actualitat usos i activitats no residencials que defineixen diferents polaritats al interior del municipi, i que a la vegada complementen el sistema de dotacions públiques o privades incloses dintre dels equipaments d'aquest POUM. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 10. En funció del reconeixement de la realitat edificada s'estableix la subzona següent:

- Creu Roja.	Clau 10a1
- Oficines i serveis Prefabricats Pujol .	Clau 10a2
- Club de Tennis del Pla d'Urgell .	Clau 10a3
- Equipament de la urbanització d'Urgell.	Clau 10a4
- Convent de les Carmelites Descalces.	Clau 10a5
- Benzineres	clau 10b

LES CATEGORIES DEL SÒL NO URBANITZABLE

Zona d'espai d'interès agrícola. clau 11.

Correspon a la part del terme municipal caracteritzat pel domini del conreu de regadiu (cereals, farratges i fruiters), els marges, les parcel·les no conreades, els tossals, la xarxa de camins i la xarxa d'infraestructures hidràuliques. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 11.

Zona d'espai d'interès natural i paisatgístic. Clau 12.

Es corresponen íntegrament amb el sòl de protecció especial del Pla territorial parcial de les Terres de Ponent es sotmet a les seves determinacions normatives. Aquests espais d'interès natural i paisatgístic, es corresponen a la part del terme municipal caracteritzat pel domini d'àmbits visuals predominants i pels recorreguts d'interès natural i paisatgístic. Són àrees que comprenen gran biodiversitat i que serveixen com a connectors biològics. Inclouen els trams de xarxa de camins i la xarxa d'infraestructures hidràuliques que transcorren per aquest àmbit. Per tal de reconèixer les funcions territorials i el paper de connector biològic de l'àmbit del Pla de la Serra-Miralcamp, aquest POUM incorpora l'“Espai de valor natural i de connexió”, dins de la clau 12. Aquest àmbit es grafia en el plànol 3. Regulació i ordenació del sòl no urbanitzable.

7. LA GESTIÓ DEL PLA

7. 1. La gestió del Pla

L'atenció a la gestió dels Plans és una de les característiques més comunes que identifiquen els treballs de planejament del conjunt del municipi que tenen per finalitat revisar el planejament aprovat en els anys anteriors. Si en aquell moment una de les prioritats dels plans era l'endreçament general de la ciutat, la contenció de les densitats i la dotació mínima d'estàndards d'equipament i zones verdes, en el moment actual, amb la ciutat majoritàriament ja urbanitzada, amb un alt nivell de dotacions i serveis ja assolits i amb una cultura urbanística extensa en tot allò que fa referència a l'ordre i a la normalització reglada del procés constructiu de la ciutat, l'atenció a la gestió esdevé una eina clau en l'avaluació de les capacitats de portar a terme el projecte i la transformació proposada en el nou planejament.

En el cas del Pla d'Ordenació Municipal de Mollerussa, aquesta atenció pren major significació tota vegada que es realitza en el marc d'un nou text legal que, fruit de l'experiència acumulada en aquests anys anteriors ha de prendre noves cotes i ha de permetre plantejar noves alternatives en el camp de l'habitatge, en el camp de l'equipament de la ciutat i en definitiva en la construcció d'un projecte comú més ambiciós i amb majors quotes de qualitat urbana.

Aquest nou text legal, i pel que respecta a la construcció de l'estratègia de la gestió comporta, entre d'altres, tres aspectes que es poden considerar substancialment diferent respecte el marc de referència que definia la legislació actual:

- 1. L'obligació de la cessió de sòls amb aprofitament urbanístic en els sectors de sòl

urbà no consolidat en funció de la generació de plusvàlues, segons els canvis d'usos respecte el planejament anterior, i dels increments d'aprofitament que es determinen en el nou planejament respecte el planejament que es revisa.

- 2. L'ampliació dels sòls destinats a sistemes urbanístics, que inclosos en un Polígon d'Actuació poden ser objecte de cessió obligatòria i gratuïta, ja que amb el marc anterior venien restringits als espais lliures i a determinats tipus d'equipaments, sempre de caràcter local i al servei de la unitat de gestió delimitada.
- 3. La possibilitat de delimitar sectors de planejament discontinu en els sectors de sòl urbanitzable i a la vegada la capacitat per poder participar a aquests sectors d'aquelles infraestructures i actuacions necessàries per la seva connexió al sistema urbà consolidat.
- 4. L'obligació de la reserva de sòl on emplaçar el sostre equivalent al 30% de l'oferta del sòl de nova implantació residencial que el Pla Municipal determini.

Respecte l'obligació de la cessió d'aprofitament en sòl urbà, la nova legislació urbanística, les concreta en aquells sòls que es classifiquen com a sòl urbà no consolidat, i n'estableix dues possibilitats: la primera fa referència a les plusvàlues que es puguessin generar amb la revisió del nou Pla d'Ordenació Municipal respecte a l'anterior planejament; i la segona fa referència als potencials increments de sostre que es puguin establir també amb el nou planejament.

En qualsevol cas el nou text legal, estableix que aquestes aportacions en termes d'aprofitament per l'administració actuant (el 10% de les plusvàlues i el 10% del diferencial del sostre) no seran superiors en el seu sumatori, al 10% de l'aprofitament total, de tal manera que en la franja de màxima cessió, els assimila als sòls urbanitzables, de tal manera que aquells sòls que actualment no tenen aprofitament, i que el nou pla preveu incorporar com a sòls urbans no consolidats i inclosos dins d'un polígon d'actuació o sector de planejament, tindran a efectes de cessions d'aprofitament les mateixes condicions que els sòls urbanitzables, ja que en aquest cas l'escreix o diferencial es converteix en la totalitat del sostre i per tant el percentatge a aplicar ho serà sobre aquesta quantitat.

Pel que fa al destí de les cessions, el nou text legal ve a regular i consolidar allò que ja era una pràctica habitual en les administracions, però que, no per això deixava de tenir alguna fissura o debilitat legal, i ens referim al fet de poder exigir un major ventall del sòl objecte de cessió obligatòria i gratuïta. Per una part entren a formar part d'aquest concepte tot els tipus de sistemes ja siguin locals o generals, sempre i quan tinguin assignat algun tipus d'aprofitament dintre del polígon o del sector de planejament que es delimita. I per una altra part també s'amplia el tipus de sistemes d'equipaments susceptibles de ser obtinguts per cessió, cobrint dintre d'aquest concepte tots els equipaments comunitaris: docents, esportius, assistencials, culturals, etc.

Finalment pel que fa referència a les determinacions sobre la possibilitat d'establir sectors discontinus en sòl urbanitzable i l'obligació de participar en les despeses derivades de la construcció de les infraestructures de connexió a la xarxa general i a la ciutat consolidada, el nou text legal està reconeixent l'obligació dels nous creixements i dels nous sectors en la participació de les despeses d'urbanització que puguin ser generades precisament per la mateixa definició d'aquests nous sectors de planejament o per la necessitat de millorar les condicions de la ciutat consolidada per causa d'aquest major creixement de la mateixa.

Els instruments del sòl urbà: Plans de Millora Urbana i Polígons d'Actuació

El Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, simplifica en gran manera els instruments aplicables per l'execució i desenvolupament del sòl urbà:

- 1. Pel que fa a l'execució es defineixen, els polígons d'actuació, que es venen a correspondre i substituir a les antigues unitats d'actuació. Es corresponen amb àmbits en els que establir el corresponent repartiment de beneficis i càrregues derivades del planejament.
- 2. Pel que fa al desenvolupament, fonamentalment es defineixen els plans de millora urbana (que venen a ser la substitució dels anteriors PERI's i PEMU's), i que atenent a les diverses finalitats es podran classificar en diferents grups.

L'annex normatiu d'aquest POUM detalla, en forma de fitxa, els diferents plans de millora i polígons d'actuació previstos.

8. JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DE DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC SOSTENIBLE

8.1. Directrius per al planejament urbanístic dels articles 3 i 9 del DL 1/05

D'acord amb l'article 59.3.b del DL 1/05 la memòria dels plans d'ordenació urbanística municipal han de contenir la justificació de l'observança de l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible i de les directrius per al planejament urbanístic que són objecte, respectivament, dels articles 3 i 9, consistents en:

- *Article 3:*

3.1 El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.

3.2 El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient.

3.3 L'exercici de les competències urbanístiques ha de garantir, d'acord amb l'ordenació territorial, l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible.

- *Article 9:*

9.1 Les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.

9.2 És prohibit d'urbanitzar i d'edificar en zones inundables i en altres zones de risc per a la seguretat i el benestar de les persones, salvant les obres vinculades a la protecció i la prevenció dels riscos.

9.3 El planejament urbanístic ha de preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis, i ha d'incorporar les prescripcions adequades perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn.

9.4 El planejament urbanístic ha de preservar de la urbanització els terrenys de pendent superior al 20%, sempre que això no comporti la impossibilitat absoluta creixement dels nuclis existents.

9.5 La pèrdua dels valors forestals o paisatgístics de terrenys com a conseqüència d'un incendi no pot fonamentar la modificació de la seva classificació com a sòl no urbanitzable.

9.6 Si l'avaluació d'impacte ambiental és preceptiva, el planejament urbanístic ha de contenir les determinacions adequades per a fer efectives les mesures que contingui la declaració corresponent.

9.7 Les administracions urbanístiques han de vetllar perquè la distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i a equipaments s'ajusti a criteris que en garanteixin la funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.

Cal assenyalar que el POUM de Mollerussa conté la justificació de l'assoliment de l'objectiu de desenvolupament sostenible tant en l'informe Ambiental com en les diverses parts del capítol 2 d'aquesta Memòria. En aquest apartat es fa una síntesi d'aquells aspectes significatius referits, en concret, al compliment d'aquest requeriment.

A través de les seves cinc directrius estratègiques, el Pla proposa un model que garanteix la utilització racional del territori, conjuminant tant les necessitats de creixement i funcionalitat com la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics:

- El Pla aposta per la reorientació del model de creixement i del projecte urbà de Mollerussa, que tendeixi a la millora de la qualitat urbana dels seus espais, a la construcció del projecte local concret i a la compactació dels espais entre els fils urbans d'aquesta municipi. El model residencial del planejament proposat per tal

d'evitar un excés de tipologies de baixa densitat que implicarien una ocupació excessiva del territori, opta per un model compacte que ompli els buits tot relligant el nucli, alhora que incorporant, d'una manera coherent, altres tipologies d'edificació que cobreixin la demanda existent. El desenvolupament del Pla ha de possibilitar una nova política d'habitatge protegit.

- Respecte les activitats productives, el Pla es centra tant en la localització com en la tipologia de les mateixes, conscients que aquest és un dels instruments que han de possibilitar assentar la població actual i atendre nous pobladors en un futur. La diversificació del sòl productiu dona resposta tant a la demanda de nou sòl industrial com al reconeixement de les activitats ja existents l'interior del teixit urbà i a les seves necessitats de consolidació i ampliació, en concret en el sector proper al nucli.
- L'aposta passa per una definició dels nous espais productius i per la xarxa de comunicacions que ha de servir a les mateixes i al conjunt del territori. S'ha optat per situar el nou polígon industrial, el denominat: Els Merlets nord, a l'entorn de l'autovia, i proper a les instal·lacions de NUFRI. Aquesta última opció garanteix la proximitat amb la principal via de comunicació, tot permetent uns bons accessos des de tots els punts. Els serveis i infraestructures hi tenen una fàcil connexió i, alhora, té una bona distància amb la zona de l'estació de mercaderies ferroviària. Els vents dominants que provenen de NO no afecten als nuclis de població propers. El pla parcial haurà d'introduir els criteris i mesures necessaris per a la minimització d'impactes i la integració paisatgística.
- Una segona i més significativa nou implantació industrial s'opta per realitzar-la cap el sud del municipi. Les avantatges d'aquesta localització sembla indiscutibles i vendrien a justificar un possible arc d'activitats productius Miralcamp-Mollerussa-Golmés, relligat per la connexió de la nou Via Orbital. La pressió que exerceix l'aparició de les noves infraestructures de comunicació justifica una intervenció de caràcter estratègic pel desenvolupament del municipi. El nou sector d'activitats sud haurà de preveure les mesures paisatgístiques i mediambientals per tal de garantir la qualitat de l'àmbit.
- La incorporació del patrimoni arquitectònic i ambiental com un element de la nova ordenació del Pla. Això comporta una atenció especial a la redacció del Catàleg de béns a protegir en el que es reconeixen els edificis i conjunts urbans i rurals de caràcter històric, artístic i ambiental de Mollerussa, que forma part de la documentació d'aquest Pla.
- La presència rica d'espais oberts han de fer d'aquesta component un element de qualitat del conjunt, tot incorporant la regulació dels sols que conformen el territori com una unitat i establint diferenciacions en el seu interior des de l'àrea pròpia dels espais d'interès natural i paisatgístic –La Serra- fins a les zones més genèriques dels espais agraris.

8.2. Mesures per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible

D'acord amb l'article 59.3.c del DL 1/05, la memòria dels plans d'ordenació urbanística municipal han d'integrar les mesures a adoptar per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi.

Ara bé, al respecte cal indicar, en primer lloc, que el municipi de Mollerussa, amb una població l'any 2002 de 10.184 habitants, no té l'obligació de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers, d'acord amb allò que disposen els articles 26 de la Llei 2/1985, de 7 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local i 67 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya, atès que la indicada obligació només afecta als municipis amb una població superior a 50.000 habitants.

En tot cas, és un dels objectius del Pla l'assoliment d'una mobilitat sostenible del municipi i, per aquest motiu, l'ordenació que es preveu garanteix la suficiència de les infraestructures de mobilitat per tal d'absorbir els futurs volums de mobilitat i millorar la qualitat ambiental interior del nucli urbà i dels creixements proposats. En aquest sentit el Pla proposa les següents actuacions:

- Reforçar la connectivitat entre els diferents nuclis de la primera corona a l'entorn de Mollerussa amb la definició del traçat de la Via Orbital.
- Millorar la qualitat cívica i urbana de l'eix de l'antiga carretera N-II (avinguda Jaume I i carrer Ferrer i Busquets), transformant-la en bulevard.
- Millorar la qualitat cívica dels eixos d'entrada a la ciutat (la carretera de Vila-Sana; la carretera de Palau d'Anglesola; la carretera de Miralcamp; la carretera de Borges Blanques; la carretera d'Arbeca; la carretera de Linyola; i l'avinguda de Balaguer).
- Potenciar la continuïtat de passeig i la continuïtat territorial (senders verds) dels principals eixos que relacionen la ciutat i la seva estructura d'equipaments i espais lliures amb els espais d'interès natural que l'envolten (el camí de Miralcamp; la carretera de Borges Blanques; el camí d'Arbeca a Mollerussa; el camí d'Arbeca a Fondarella; el camí de Belianes; i la continuïtat dels camins de la tercera sèquia del Canal d'Urgell).
- Creació del nou eix d'activitats productives i de serveis al sud del sector Nufri, entre les partides dels Villars i els Merlets. Aquesta operació, a més d'augmentar la connectivitat de la part nord del municipi de Mollerussa, possibilita la seva prolongació fins als nuclis de Fondarella, a l'oest i de Golmés, a l'est, convertint-se en un veritable eix estructurador del territori del Pla d'Urgell.

La xarxa viària i de camins de Mollerussa presenta una estructura desigual amb una única via de flux de vehicles com a element jeràrquicament més potent, la carretera nacional, element de la xarxa viària bàsica que afavoreix la comunicació amb Lleida i els municipis veïns del nord i sud del territori.

No obstant, l'estructura viària està formada per una sèrie d'elements viaris menors i diferenciables:

- 1. Els camins de connexió intermunicipal, que relacionen Mollerussa amb els municipis pròxims, actualment vies que no mereixen la qualificació de carreteres amb diferències remarcables entre ells en quant a seva qualitat i traçat.
- 2. Els camins rurals, elements de major presència dins l'extensió del territori, es tracta de camins que presenten diferències estructurals remarcables en quant a seva localització:
 - El camí a Belianes de secció més reduïda i traçat més sinuós que els anteriors i de conservació més deficient.
 - Els camins de la plana agrícola entre Miralcamp i Mollerussa, d'amplada més petita i traçat tortuós i generalment mal conservat.
- 3. Els camins de serveis que permeten l'accés a finques particulars i que acompanyen a les infraestructures hidràuliques, de la tercera Sèquia del Canal d'Urgell.

Atenent l'estat de l'estructura viària de Mollerussa es proposa la concreció de les següents actuacions:

- Ordenació de la xarxa de camins rurals com elements estructurants i referents del territori no urbanitzable.
- Reforçament i regulació de l'actual xarxa ferroviària que travessa el territori municipal.

La requalificació de la carretera nacional II

Es tracta de la posta en valor com a element articulador d'abast intermunicipal i local de la carretera nacional, el tractament d'aquesta via amb un nou ample de secció que implica la millora de la vialitat vehicular i la mobilitat.

Millora de l'accessibilitat a les zones d'activitats industrials

Implica el tractament adequat de l'accés, vials i rotondes de nou traçat i dimensionat, a l'àmbit est d'activitats industrials de la ciutat (NUFRI, i els sectors de nova creació Via Orbital).

Previsió d'aparcament

La previsió de peces d'aparcament subterrani en els àmbits dels nous sectors de creixement residencial i d'activitats productives i la creació d'un àmbit d'aparcament per la zona central de la nucli urbà, equipament de concurrència massiva.

La creació d'itineraris paisatgístics de mobilitat de vianants

Es tracta del reconeixement i requalificació com a sendes verdes del camins d'interès paisatgístic i patrimonial del terme municipal per establir un circuit d'itineraris de vianants que millorin la qualitat de vida i permetin gaudir del territori. El POUM proposa un pla especial que en consideri els detalls, les seccions i traçat adequats a aquest objectiu.

La creació de l'eix de centralitzat cívica residencial i de serveis

La creació de l'avinguda nord d'Urgell del municipi com a element estructurar de l'àmbit de nou creixement residencial i d'activitats productives, es tracta d'un element viari urbà de dimensions adequades per aglutinar les funcions, usos i activitats pròpies d'una àrea de nova centralitzat que a la vegada garanteixi la connectivitat i continuïtat amb el teixit urbà existent.

Millora de la mobilitat i vialitat interior del teixit urbà

Inclou mides i operacions de diverses escales:

- - Afavorir el trànsit de vianants en aquells carrers més urbans que, per la seva importància com a connectors i per la seva significació en quant a la seva activitat, tenen vocació d'esdevenir eixos cívics (el carrer Ferran i Busquets; el carrer Domènech Cardenal; el carrer Ferran Puig; el carrer Balmes; El carrer Navarra; el carrer Molí; i el carrer Migdia).
- - Definir la Ronda Oest de la ciutat (actual camí entre la partida de Negrals i Torre Pintó). El condicionament d'aquest vial permetria la millora de la vialitat general, posant en relació la carretera de Miralcamp i el nou sector d'activitats mixtes de

Fondarella situat al costat de la carretera nacional i, alhora permetria solucionar la imatge de la façana oest de Mollerussa, definint un nou filtre visual entre la ciutat construïda i el paisatge del territori en direcció cap a La Serra.

- - Obrir un nou eix residencial que articuli els nous sectors de creixement residencial (SUBd-Partida del Codís i SUBd-Carretera d'Arbeca) amb el sector residencial ja consolidat que es localitza a l'est de la carretera d'Arbeca. En el sentit oest aquest nou eix establiria una continuïtat amb el teixit residencial i d'usos mixtes del terme municipal de Golmés.
- - Donar continuïtat a l'avinguda del Canal des del límit del sòl urbà actual fins al límit del terme, completant, així, aquest important eix estructurador de recorreguts per a vianants i la gran senda verda, el Passeig del Canal.
- - Fer la reserva necessària per a traçar un vial que articuli la continuïtat del carrer residencial situat entre el terme de Mollerussa i Golmés.
- - Completar la urbanització i donar continuïtat a l'actual carrer Folch i Torres. (PAUr-6)
- - Millorar la vialitat de l'avinguda Balaguer, estudiant la seva secció òptima, en funció dels usos a desenvolupar.
- - Millorar la vialitat del carrer Diputació, estudiant la seva secció òptima, en funció del seu paper dins la nova estructura viària.
- - Reurbanitzar i prolongar la Ronda Est fins als camins laterals del passeig del Canal. Aquest eix es situa a cavall dels termes municipals de Golmés i Mollerussa, just en el tram que comunica la carretera Nacional-II amb el sector de creixement residencial SUBd-partida del Codís I i II.
- - Millorar l'accessibilitat del sector nord de la ciutat, respecte de la barrera física que representa la traça del ferrocarril. Cal reconsiderar el tractament de les vores de l'àmbit de la via ferroviària i cercar la possibilitat de garantir el pas de la via a diferent nivell, tant per a vianants com per a vehicles.
- - Estudiar la secció adequada i definir els enllaços i intercanviadors pertinents de la Via Orbital al seu pas pel municipi de Mollerussa.
- - El tractament adequat de la secció i voreres dels denominats eixos cívics de la ciutat: El carrer Domènech Cardenal, El carrer Ferran Puig, El carrer de Balmes, El carrer de Navarra, El carrer de Molí i El carrer Migdia.
- - El completament i nou traçat de vials a l'interior del teixit urbà, gestionat a través dels plans de millora (PMU) i polígons d'actuació (PA), amb l'objectiu d'articular zones de la ciutat incompletes a nivell viari i deficientes en quant a mides òptimes de mobilitat viària i vianant.

- - El completament i urbanització dels vials gestionats a través dels polígons d'actuació d'urbanització (PA-Ur).
- - La millora d'elements viaris d'intersecció –rotonda del camí de la tercera Sèquia del Canal d'Urgell.

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ. L'AVANÇ DE PLANEJAMENT

DOCUMENTS D'INFORMACIÓ

EL PLANEJAMENT TERRITORIAL

EL PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA (PTGC).	E:1/1.000.000
LA COMARCA DEL PLA D'URGELL. MAPES COMARCALS DE CATALUNYA	1/100.000
EL PLA ESPECIAL D'ESPAIS D'INTERÈS NATURAL DE CATALUNYA	E: 1/250.000

ENCAIX TERRITORIAL

PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA (PTGC). Desembre 1992	1/1.000.000
LA COMARCA DEL PLA D'URGELL. Mapes Comarcals de Catalunya 1996	1/100.000
MOLLERUSSA I LA PRIMERA CORONA DEL PLA D'URGELL. Ortofoto, setembre 1996	1/30.000
PLANEJAMENT VIGENT A LA PRIMERA CORONA. Dgu, MAÇ 1998	1/30.000
EL TERME MUNICIPAL DE MOLLERUSSADELIMITACIÓ TERRITORIAL	1/15.000

EL DESENVOLUPAMENT DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT

LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL, 1987	1/15.000
LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL, 2003	1/15.000
LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL, 1987	1/15.000
LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL, 2004	1/15.000
ELS SECTORS DELIMITATS EN SÒL URBANITZABLE, 1987	1/15.000
ELS SECTORS DELIMITATS EN SÒL URBANITZABLE, 2003	1/15.000
LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL URBÀ, 2004. ALÇADES	1/7.500
LES RECTIFICACIONS I ELS ERRORS MATERIALS	1/15.000
LES MODIFICACIONS PUNTUALS	1/15.000
ELS PLANS PARCIALS	1/15.000
ELS PLANS ESPECIALS	1/15.000

POBLACIÓ, DEMOGRAFIA I ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT DEL SÒL

EL CADASTRE DE RÚSTEGA	1/15.000
EL CADASTRE D'URBANA	1/15.000
POBLACIÓ PER ILLA. VALORS ABSOLUTS / DENSITAT DE POBLACIÓ PER HECTÀREA	1/10.000
POBLACIÓ DE MENYS DE 15 ANYS PER ILLA / POBLACIÓ DE 45 I MÉS PER ILLA	1/10.000
POBLACIÓ DE MÉS DE 65 I MÉS ANYS PER ILLA / INTENSITAT DEL COMERÇ I SERVEIS	1/10.000
SUPERFÍCIE DE LES PARCEL·LES / TIPUS DE PROPIETAT RESIDENCIAL	1/12.000
ÍNDEX D'EDIFICABILITAT NETA / ALÇADA DE L'EDIFICACIÓ	1/12.000
PERIODE DE CONSTRUCCIÓ / ESTAT DE L'EDIFICACIÓ	1/12.000
PATRIMONI PÚBLIC DEL SÒL	1/15.000
LA CIUTAT CONSOLIDADA. DESAJUSTS, POTENCIALS I SÒL RESIDENCIAL VACANT	1/7.500

L'ACTIVITAT ECONÒMICA	
SÒL INDUSTRIAL I ACTIVITATS LOGÍSTIQUES EN EL TERRITORI	1/30.000
LA XARXA VIÀRIA	
LA XARXA VIÀRIA URBANA I TERRITORIAL	1/30.000
L'ESTRUCTURA DEL SISTEMA VIARI	1/15.000
AFECTACIONS NO EXECUTADES I URBANITZACIONS PENDENTS	1/15.000
ELS ESPAIS LLIURES	
ENCLAUS TERRITORIALS I ELEMENTS DEL PAISATGE	1/30.000
PLANEJAMENT VIGENT I EN TRÀMIT	1/15.000
ELS EQUIPAMENTS I DOTACIONS	
ELS EQUIPAMENTS TERRITORIALS	1/30.000
CATALOGACIÓ SEGONS TIPUS	1/15.000
PLANEJAMENT VIGENT I EN TRÀMIT	1/15.000
EL SÒL NO URBANITZABLE	
INVENTARI DE LES EDIFICACIONS EXISTENTS	1/15.000
LES XARXES D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS	
LES INFRASTRUCTURES I SERVEIS TÈCNICS TERRITORIALS	1/30.000
LA XARXA D'AIGUA POTABLE	1/15.000
LA XARXA DE CLAVEGUERAM	1/15.000
LA XARXA D'ELECTRICITAT	1/15.000
LA XARXA DE GAS	1/15.000
LA PROTECCIÓ DEL PATRIMONI	
EL PAISATGE COM A PATRIMONI	1/30.000
EDIFICIS PROTEGITS	1/15.000
CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS DE PLANEJAMENT	
AVANÇ DE PLA	1/15.000

PLÀNOLS D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA. APROVACIÓ INICIAL

1. CLASSIFICACIÓ DEL SÒL	(1 plànol 1/5.000)
2. ESTRUCTURA GENERAL I ORGÀNICA DEL TERRITORI	(1 plànol 1/5.000)
3. REGULACIÓ I ORDENACIÓ DEL SÒL NO URBANITZABLE	(1 plànol 1/5.000)
4. QUALIFICACIÓ I GESTIÓ DEL SÒL	(1 plànol 1/5.000)
5. ORDENACIÓ DETALLADA DEL SÒL URBÀ	(10 plànols 1/2.000)
6. XARXA D'INFRAESTRUCTURES (AIGUA POTABLE I CLAVEGUERAM)	(2 plànols 1/5.000)
7. RASANTS DEL SÒL URBÀ	(1 plànol 1/3.000)
8. ELEMENTS PATRIMONIALS	(1 plànol 1/5.000)
9. DELIMITACIÓ DELS ÀMBITS SUBJECTES A SUSPENSIÓ DE L·LICÈNCIES	(1 plànol 1/5.000)
10. ORDENACIÓ INDICATIVA	(1 plànol 1/5.000)

ANNEX

PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA DEL POUM DE MOLLERUSSA, aprovat el juliol de 2004.

