

Generalitat de Catalunya

Departament de Territori i Sostenibilitat

Serveis Territorials de Territori i Sostenibilitat a Girona

Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona

Plaça de Pompeu Fabra, 1

17002 Girona

Assumpte: Al·legacions a l'Estudi Informatiu Nou vial de la C-31 sobre el riu Ter, amb itinerari per a vianants i ciclistes, entre el PK 3+000 de la GI-643 i el PK 353+500 de la C-31. La Tallada d'Empordà-Ullà-Fontanilles-Gualta. (Clau: EI-VG-05143-A2).

En xxxxx, amb DNI xxxxxx, en representació de xxxxxx, entitat sense ànim de lucre, amb NIF xxxxxx, amb domicili xxxxxx,

Compareix davant l'Estudi informatiu "Nou vial de la C-31 sobre el riu Ter, amb itinerari per a vianants i ciclistes, entre el PK 3+000 de la GI-643 i el PK 353+500 de la C-31. La Tallada d'Empordà-Ullà-Fontanilles-Gualta. (Clau: EI-VG-05143-A2) que pretén construir un nou pont sobre el riu Ter que eviti el pas de cotxes per dins el nucli urbà de Torroella de Montgrí. Davant el dit projecte,

EXPOSA:

PRIMER: Alternativa 0.

A Torroella de Montgrí, els problemes de congestió de la xarxa viària han motivat, des de ja fa temps, l'elaboració de diverses propostes de via ràpida que pretenen garantir l'anhelada fluïdesa del trànsit motoritzat. Les diferents propostes de variant que s'han redactat al llarg de les darreres dècades tenen la voluntat de fer passar el trànsit de pas i, en algunes ocasions, el trànsit que es dirigeix cap a l'Estartit per fora del nucli de Torroella. És a dir, pretenen donar resposta als problemes de congestió de la xarxa viària a partir de la construcció d'una nova infraestructura separada de la xarxa existent.

Des de fa pocs anys, però, l'Ajuntament de Torroella de Montgrí disposa d'una proposta alternativa a la construcció d'aquesta nova infraestructura. Aquesta proposta, que està recollida en el document no aprovat del Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible redactat pel municipi, dona resposta als problemes de congestió de la xarxa viària a partir de la rehabilitació i reordenació de la trama urbana existent.

La lectura i interpretació de les característiques territorials que es realitza en l'Estudi Informatiu objecte de la present al·legació i la que es realitza en el pla de Torroella són ben distants. Mentre l'estudi informatiu es focalitza en l'anàlisi del trànsit de pas per justificar la construcció d'un nou vial

que travessi la plana, el pla de Torroella estudia la configuració territorial i la mobilitat que s'hi genera per tal de proposar un projecte de futur sostenible pel Baix Ter.

Com argumenta el pla, una de les principals característiques del municipi és la fluctuació de la població que experimenta al llarg de l'any. Segons l'Institut d'Estadística de Catalunya, Torroella de Montgrí és el vuitè municipi amb la taxa de vinculació més alta de Catalunya. Aquesta dada no és gens estranya, ja que dins el terme municipal de Torroella de Montgrí s'hi localitzen fins a 9 càmpings, alguns d'ells amb més població que el mateix nucli de Torroella. A més, a part dels assentaments històrics de Torroella i l'Estartit, el municipi disposa de vuit urbanitzacions residencials que incrementen el canvi de població entre els diferents períodes de l'any. Tan sols s'ha de tenir en compte aquesta realitat urbana per no obviar el trànsit que es genera en la carretera de l'Estartit GI-641, ja que és l'artèria principal que garanteix l'accessibilitat en la majoria d'aquests càmpings, urbanitzacions i la platja. El present Estudi Informatiu, com exposarem més avall, ho ha obviat per complet, desfigurant la realitat. Vist això, és inevitable pensar que l'únic objectiu de l'Estudi Informatiu és justificar la construcció de la nova carretera i no pas solucionar els problemes de congestió de la xarxa viària al nucli de Torroella de Montgrí.

Tal com justifica la proposta de pla, el nucli de Torroella distribueix el trànsit en tres eixos externs, funcionant com si es tractés d'una gran rotonda. A més, destaca la relació de mobilitat entre l'Estartit i Pals. Possiblement això es deu, en part, al fet que el municipi de Pals és el tercer municipi de Catalunya amb la taxa ETCA més elevada.

Dur a terme la proposta contemplada en el pla de Torroella és molt més econòmic i eficient que qualsevol de les opcions de noves carreteres que es puguin imaginar. Rehabilitar els eixos urbans que el pla considera estratègics per garantir la fluïdesa del trànsit motoritzat, així com adequar les zones d'aparcament que acompanyen el sistema, no arribaria ni a la meitat del pressupost previst per a l'execució de l'alternativa 1. És important destacar que la proposta del pla, a més de garantir la fluïdesa del trànsit pel nucli de Torroella, milloraria notablement l'espai urbà del mateix nucli urbà. En canvi, l'alternativa proposada per l'estudi informatiu, a banda de no solucionar els problemes de congestió ni millorar l'espai urbà, provocaria un dany irreparable sobre la plana del Baix Ter.

Sense allargar-nos més, volem evidenciar que és imprescindible incorporar en l'Estudi Informatiu l'alternativa proposada en la proposta de Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible de Torroella de Montgrí, així com els estudis territorials realitzats en aquest. Altrament, s'evidenciaria que l'alternativa escollida no hauria estat fonamentada per estudis reals i concloents, sinó per interessos desconeguts i aliens a la configuració i les dinàmiques territorials.

Gran part de la problemàtica que es dona a l'àmbit és de caràcter temporal, concentrant-se principalment a l'estiu amb l'arribada de multitud de turistes d'arreu. La construcció d'un nou viaducte sobre el Ter, pensat per dos mesos a l'any, és un projecte que no compleix amb cap lògica administrativa de fer un ús racional i justificat dels diners públics (article 3.1.j de la Llei 40/2015 de Règim jurídic del Sector Públic). A més, cal tenir en compte l'escala territorial del projecte. I és que és del tot incompreensible voler donar continuïtat a la C-31 a través de la plana del Baix Ter quan la carretera C-252, de Verges a Corçà, està executada pràcticament del tot.

A títol propositiu destaquem diverses mesures que al nostre parer tindrien un efecte positiu i que a més a més evitarien la despesa de tal quantitat de diners que a dia d'avui es podrien invertir molt més intel·ligentment:

1. Pla de mobilitat de Torroella de Montgrí i mesures similars:

- Prohibició d'aparcar al Passeig de Catalunya des del 15 juliol al 15 d'agost, doncs la veritable congestió del pont ve de les aturades dels cotxes al aparcar en aquesta rambla, entrar i sortir dels cotxes amb paquets, gent gran, etc. Es va provar aquesta alternativa i la fluïdesa del pont va ser molt bona.
- Per anar al pont de Torroella des d'Ullà es pot anar per carrer Figueres que comença a la rotonda davant la Cooperativa Giropoma i va per carrers laterals sense tràfic fins davant l'Espai Ter i d'allà cap al pont sense travessar el nucli central de Torroella. D'aquesta manera es dividiria el trànsit. Hi ha varies opcions en aquest sentit que caldria estudiar.
- Arranjar, elevat i eixamplant amb vorals i carrils bici, les carreteres que van de Torroella de Montgrí a Ruplà i de Torroella a Cervià de Ter.

2. Canvis en la senyalització per desviar el trànsit cap a l'Escala pel pont de Verges-Ultramort.

- Senyalística intel·ligent estacional en els nodes de la C31 i la C66 que derivin el trànsit de pas (entre l'interior per la GI633 i GI 634, o de Figueres o Roses cap a Pals, Palafrugell o Palamós i viceversa, en sentit sud-nord cap a l'Escala o Roses) per vies alternatives a la C31 en el tram Verges-Pals
- Mesures de repartiment del trànsit a la pròpia rotonda de Torroella de Montgrí utilitzant panells informatius en temps real dels temps de desplaçament per diverses vies i fomentant que el trànsit amb destí l'Escala venint des de Pals es pugui desviar cap al pont de Verges, infraestructura ja construïda i que, amb petites reformes podria absorbir perfectament el trànsit durant l'estiu.

3. Millora del transport públic a la Costa Brava.

És una reclamació històrica de tant el Baix Empordà com de la resta d'indrets de la costa gironina. Hi ha una falta crònica d'un transport públic eficient i assequible i amb freqüències només aptes durant l'època estival. Bona part del trànsit que es genera a la C-31 és degut a aquest factor, atès que amb la qualitat i quantitat actual de la flota de busos només deixa en molts casos l'opció de desplaçar-se amb vehicle privat, fet que és torna encara més evident a l'estiu acabant per col·lapsar certs punts de la xarxa viària a certes hores puntes. Per tant una millora en aquest servei (tant de connexió interna de la costa com de connexió d'aquesta amb l'interior) és un pas imprescindible a prendre si es vol reduir l'ús del vehicle privat i per tant al seu torn evitar certes situacions de congestió durant els mesos de més afluència de turistes. En aquest sentit a títol exemplaritzant pel cas que ens ocupa exposem aquestes propostes:

- Transport alternatiu del càmping Delfin Verde, urbanització Mas Pinell, urbanització del golf, minibús i carril bici (tal com funciona a la carretera que connecta Empúries i Sant Pere Pescador i els càmpings de la zona).
- Millorar el transport públic cap a les connexions de trens i altres autobusos, fet que representa molts desplaçaments evitables per portar i recollir viatgers a Flaçà.

SEGON: Mancances a la memòria de l'estudi i els seus annexos.

Aquestes mancances condicionen de manera important la validesa del treball i que cal esmenar:

1. L'estudi de trànsit presentat a l'annex 6:

- I. Omet l'estudi d'un flux crucial entre l'Estartit, el nucli de Torroella i més enllà. Si, com altres estudis han demostrat, bona part del trànsit que provoca retencions al pont de Torroella en algunes franges horàries durant el pic de l'estiu es dirigeix al nucli costaner, això podria explicar l'escassa efectivitat del nou vial, segons la modelització, en qualsevol de les dues alternatives, a l'hora d'evitar el pas de vehicles pel nucli de Torroella. El focus de l'estudi ha de ser resoldre els problemes de mobilitat que es produeixen puntualment al nucli de Torroella, no la justificació d'un nou vial per la plana. Si s'ometen de l'equació els fluxos cap a l'Estartit, quan aquests han de passar obligatòriament per Torroella, les conclusions de l'estudi esdevenen parcials, irrellevants per a la presa de decisions i constreixen el ventall de possibilitats de solució. L'estudi informatiu tampoc analitza el trànsit de la carretera GI-632, que és la que connecta la C-31 amb el municipi turístic de l'Escala. Si també s'ometen de l'equació els fluxos que connecten els nuclis turístics, encara més les conclusions de l'estudi esdevenen parcials. I, és clar, només visualitzen el trànsit del recorregut denominat C-31.
- II. Les hipòtesis de creixement dels fluxos de trànsit (+5% per a 2024 i +10% per a 2044) són pessimistes, arbitràries i no estan justificades al text. De fet, davant els escenaris de crisi sistèmica i de recursos als quals les nostres societats estan abocades, combinades amb l'èxit que tindran les polítiques per a la transició cap a la mobilitat sostenible que estan implantant les administracions a totes les escales, sembla més raonable i realista treballar sobre hipòtesis més optimistes de disminució progressiva dels fluxos de vehicles privats o, almenys, contemplar els diferents escenaris possibles, tant expansius com decreixentistes.
- III. Bo i combinant els punts a (anàlisi parcial dels fluxos de trànsit pel nucli de Torroella) i b (estimacions pessimistes d'augment de trànsit), l'estudi de trànsit apunta a unes disminucions molt dèbils del trànsit de vehicles pel nucli de Torroella: -1900 veh/dia

amb l'alternativa 1, -3100 veh/dia amb l'alternativa 2, sobre una base de poc menys de 13.000 veh/dia. Prenent aquestes projeccions com a bones (tot i estar, tal com es comentava, inflades), l'impacte dels nous vials seria tan ínfim que en prou feines aconseguiria reduir les xifres de vehicles que es registraven creuant el nucli de la vila el 2017: ho faria un 11% l'alternativa 1 (la retinguda) i un 17% l'alternativa 2 (la descartada). Segons les modelitzacions de l'estudi, el problema no s'agreujaria a Torroella, però pràcticament tampoc s'alleujaria, un cop afegit el flux de l'Estartit es mantindria, presumptament, en una escala similar a l'actual.

IV. Segons la Figura 26, la previsió d'IMD de trànsit per a l'any 2044 amb la construcció de l'alternativa de traçat 1 dibuixa un panorama realment preocupant. Amb aquesta nova infraestructura, l'IMD a la C-31 a Gualta disminuiria un ínfim 3% i a Ullà un 14%. Unes xifres extremadament baixes. La carretera que reduiria més el trànsit, i amb molta diferència respecte de les xifres anteriors, és la C-252 a Ultramort. Per altra banda, la GI-643 a Gualta augmentaria un 10%, la GI-643 a Serra de Daró augmentaria un 40% i la GI-644 a Ullastret augmentaria un 236%! És a dir, en la C-31 pràcticament no es notaria el canvi; en la C-252, que és una carretera nova d'alta capacitat, es reduiria a menys de la meitat respecte del trànsit actual; i en les carreretes de Serra de Daró, Gualta i Ullastret, que són vies amb una capacitat de trànsit limitada, s'augmentaria desmesuradament les xifres d'IMD actuals. L'estudi informatiu és incomplet ja que, a banda de preveure unes IMD futures, no estudia els efectes que aquesta infraestructura produiria sobre la xarxa viària existent. A més, les dades reflecteixen que l'execució d'aquesta alternativa abans de millorar la seguretat viària de la resta de carreteres seria una temeritat.

V. L'anàlisi de les taxes de creixement mitjanes pel període que engloba els darrers 5 anys mostren un augment del 3,3% anual per la C-31 a Gualta i un 0,6% anual a Ullà. Aquestes dades evidencien que no hi ha una relació directa entre els dos trams de la C-31 i que la mobilitat en aquesta zona ve definida per altres elements que s'han d'estudiar. Cal tenir present que, segons dades de l'IDESCAT, el municipi de Torroella de Montgrí és el vuitè municipi de Catalunya amb la taxa de vinculació ETCA més elevada, amb un 154,6%, i que el municipi de Pals és el tercer d'aquesta classificació, amb un 214,8%. Això és una de les característiques territorials que justifiquen la diferència de trànsit entre els dos trams de la C-31, entre d'altres. Per tant, és imprescindible deixar de concebre els problemes de congestió de la xarxa viària de Torroella de Montgrí com a un problema originat pel pas de la C-31 pel centre urbà. Com s'ha comentat anteriorment, s'ha de qüestionar el traçat de la C-31 per la plana del Baix Ter, ja que aquest és una denominació que res té a veure amb els desplaçaments que hi tenen lloc. És necessari incorporar en l'estudi informatiu propostes que responguin a la realitat territorial, econòmica i social del territori.

VI.Finalment, una vegada analitzat el factor trànsit a l'àmbit, es remarca múltiples vegades que la situació analitzada no és del tot representativa (s'ha fet a novembre) i que els problemes reals de congestió a l'àmbit es donen a l'estiu, entre juny i setembre, donant per tant com entès que el nou vial es projecta, no per solucionar un problema sistèmic de la xarxa viària actual, sinó per solucionar els col·lapses generats durant l'època estival. Aquest plantejament fa trontollar l'interès general de la nova infraestructura i valorar d'una manera molt més relativa el benefici que aportarà respecte els impactes ambientals, paisatgístics i agronomicosocials que produirà.

2. La concepció del projecte no és d'una variant, sinó d'obertura d'un nou vial per la plana del Baix Ter.

L'Ordre d'Estudi 170506 a partir de la qual es desenvolupà l'estudi que tenim a les mans contenia, des del mateix títol fins a les condicions particulars, la voluntat expressada pel territori i les entitats de solucionar el problema de mobilitat temporal que experimenta el nucli urbà de Torroella alguns migdies i vespres d'estiu: "Variant de Torroella de Montgrí. Carretera C-31, PK 348+500 al 353+500. Tram: Gualta - la Tallada d'Empordà". L'estudi informatiu i ambiental hauria de respondre a l'objectiu que li encomanava aquesta ordre, però no és així. Ho demostren tant el que s'exposava al punt anterior, sobre l'estudi de trànsit, com el títol amb el qual s'ha re-batejat el treball ("Nou vial..."), i, de fet, també una simple inspecció del traçat a la cartografia. Revelen com el projecte que es planteja, i més intensament a través de l'alternativa retinguda, es concep com l'obertura d'una nova carretera a través de la plana del Baix Ter, d'alt valor agronòmic i paisatgístic.

Ni la memòria ni la resta de documents exposen una justificació de raons per les quals es considera adequat impulsar un vial per la plana que, a més d'admetre's que no resoldrà els problemes de trànsit de Torroella, convertirà sòls agraris en artificials, afectarà espais d'alt valor ecològic de la Xarxa Natura 2000, esdevindrà una barrera infranquejable entre els costats de la plana que separarà, prioritzarà els desplaçaments amb vehicle motoritzat amb el detriment d'aquells que es realitzen a peu o amb bicicleta i, com s'ha exposat anteriorment, provocarà l'augment desmesurat del trànsit en carreteres amb capacitat limitada.

3. L'estudi presenta deficiències d'integració.

La progressiva fragmentació amb la qual s'ha abordat la gestió de la mobilitat a la xarxa viària del Baix Ter ha conduït a una situació en la qual no es garanteix la integració ni els estàndards entre projectes, creant notables disfuncions. Se n'observen almenys quatre:

- I. Mentre que l'Ordre d'Estudi 170506 indicava la necessitat de resoldre el problema de mobilitat entre el PK 348+500 i el PK 353+500 de la C-31, al seu pas per Torroella, l'estudi informatiu no utilitza el punt d'inici com el d'arrencada del projecte. Aquest es trasllada al PK 1+150 de la carretera GI-643. Per al tram entre l'enllaç de la GI-643

amb la C-31 al PK 348+500 de la darrera i el PK 1+150 de la GI-643 no existeix estudi informatiu ni memòria ambiental, ni integrats en l'actual projecte ni en elaboració.

- II. Per a la carretera GI-643 entre els PK 1+150 i PK 3+000 es contempla un projecte paral·lel que es dona per executat. La realitat, però, és que aquest projecte de condicionament està més endarrerit en la seva redacció i contempla unes característiques del disseny de la via diferents a les previstes per a la C-31.
- III. És sabuda la voluntat de condicionar, també, el tram de l'actual C-31 entre els punts PK 351+950 i PK 353+500 a Ullà, que actualment s'inunda amb facilitat i no ofereix adequats estàndards de seguretat. Aquest arranament, però, només queda incorporat a l'alternativa 2 de l'estudi presentat.
- IV. Malgrat que les dues possibilitats de traçat del nou viaducte creuant el Ter incorporen un carril per a vianants i ciclistes, el projecte no contempla la connexió o perllongament d'aquests curts trams en la xarxa ciclista més àmplia que hauria d'existir, ni amb les vies i camins actuals. Per aquest aïllament, la funcionalitat del vial queda greument afectada i l'eficiència de la inversió prevista és extremadament limitada. La quinzena de places d'aparcament als extrems dels viaductes, a més de resultar desproporcionats a l'ús potencial, envien un missatge contradictori amb el foment de la mobilitat activa, que es podria impulsar des dels nuclis propers: Serra de Daró, Canet de la Tallada, Ullà, Gualta i Torroella.
- V. Tal i com indica la memòria, l'estudi informatiu contempla disposar d'un mirador en la zona central del viaducte, coincidint amb el seu punt més alt. Si l'ample de l'itinerari que es contempla és de 3,00m lliures, a la zona del mirador aquest s'augmenta fins als 7,00m segons la memòria. Malgrat això al plànol "ALTERNATIVA 1. PLANTES DE DEFINICIÓ GEOMÈTRICA P.K. 0+500 AL P.K.1+100" es detalla les amplades d'aquest i s'observa que l'amplada està formada per 3,00m d'itinerari de vianants, 0,50m d'esglaió i 3,00m de mirador. Per tant, no és cert que l'amplada del mirador sigui de 7,00m sinó que és de 3,00m. I L'estudi no justifica la necessitat d'adequar una zona de mirador quan, segons la secció transversal del viaducte, els possibles vianants i/o ciclistes tindran la mateixa possibilitat de visió, encara que a diferent alçada, durant tot el tram elevat. A més, l'escaló que separa l'itinerari de vianants del mirador pot suposar un perill per a ciclistes i vianants. Per últim, realitzar un mirador sobre la plana agrícola del Baix Ter amb la construcció d'una infraestructura que té l'oposició del sector agrari pot ser entès com una falta de respecte envers la pagesia.

El resultat d'aquesta concepció fragmentada de les obres al Baix Ter és un estudi d'impacte ambiental no coherent amb la memòria i esbiaixat en el seu abast, erròniament identificat. En no contemplar-se el tram que compartiria amb l'actual GI-643, l'alternativa 1 es presenta en l'estudi multicriteri de l'EIA com l'alternativa més curta, menys costosa i menys impactant. Analitzant el traçat de manera integrada (per bé que de manera encara incompleta en no

resoldre's el tram inicial de la GI-643), l'alternativa 2 és manifestament més curta i ajustada als nuclis d'Ullà i Torroella. Com a resultat d'aquest biaix, el resultat de l'anàlisi de les dues alternatives és altament inconsistent i, per tant, gens fiable per a ponderar impactes.

Per últim trobem a faltar per un costat l'addició en ambdues alternatives dels projectes de millora de la totalitat de les carreteres GI-643 i GI-644, reclamació històrica del territori, i per un altre la contemplació dels impactes acumulatius de les millores plantejades en el cas de la GI-643. En aquest últim punt, considerem que s'està cometent una il·legalitat en fragmentar en dos projectes nou vial sobre la C-31 i millora de la GI-643, un de sol, quan és evident que un depèn de l'altre (especialment pel que se'gueretat respecta) i per tant, ambdós s'haurien d'haver configurat com un únic projecte.

Presentar-ho com dos projectes independents, pretén emmascarar la realitat, donat que d'aquesta forma, es dilueixen els veritables efectes mediambientals de tota la infraestructura i es minimitzen així els efectes acumulatius de fer dos obres molt properes entre elles, interconnectades i a la mateixa àrea. Si bé això no vol dir que en construir-les els efectes reals seran diluïts, ans al contrari, dits efectes seran els que equivaldrien a construir un nou vial des de la rotonda de Torroella, fins al punt de connexió amb Gualta i travessar el Ter fins a Ullà englobant els dos projectes de carreteres que es presenten. És més, seria cabdal tenir en compte les sinergies que es crearien per l'acumulació d'ambdues infraestructures.

El TJUE es manifesta i penalitza dites pràctiques, és molt il·lustrativa al respecte la resolució dictada a l'assumpte C-392/96, que es va manifestar en el sentit que s'ha d'evitar la pràctica de fragmentació de projectes, és a dir, no es pot tindre en compte els elements individuals d'un projecte en lloc del projecte en el seu conjunt, amb l'objectiu de fer el miratge que el projecte compleix els límits establerts per normativa, quan en realitat el projecte en conjunt no els compleix. La justícia europea defineix la fragmentació en el següent sentit; no quedant dubte que en el cas que ens ocupa, és el que s'està fent:

“La práctica de fragmentación consiste en dividir un proyecto en dos o más entidades independientes, de modo que cada elemento quede exento de la EIA y, por lo tanto, no se evalúe el proyecto en su conjunto. También sería el caso de un promotor que obtuviese un permiso para un proyecto que no alcanzase un umbral y, por lo tanto, estuviese exento de la EIA, para posteriormente ampliar dicho proyecto o su capacidad por encima de los límites marcados por el umbral. Parece que existe un conocimiento generalizado de las posibilidades de fragmentación y de la necesidad de poner en práctica medidas de prevención...”

A Catalunya és d'aplicació la Llei 6/2009 de 28 d'abril , d'avaluació ambiental de plans i programes. Concretament a l'article 17 s'estableix que el projecte ha d'ésser objecte d'avaluació ambiental, traslladant un informe al respecte, on s'han de tindre en compte entre d'altres, els efectes acumulatius entre el projecte que es pretén promoure i altres plans o programes. En aquest cas, la fragmentació d'un projecte únic en dos, suposa que d'una banda es minimitzen els efectes que el projecte complet en realitat suposa, i d'altra banda permet donar una aparença de legalitat, que en realitat es qüestionable, perquè en realitzar-se els dos projectes individuals, la unió de sinergies i els efectes totals, en realitat no tindran

res a veure amb els efectes informats en els projectes individuals. Degut amb això és el perquè la justícia europea penalitza dites pràctiques. I per tant el projecte que es pretén aprovar, no hauria de ser aprovat, pel simple fet que es pretén desvincular-ho del projecte real complet.

Per tot l'esmentat, cal modificar el projecte per tal que contempli les següents característiques:

- Elaboració d'un estudi de trànsit que incorpori els fluxos cap a i provinents del nucli de l'Estartit.
- Que el mateix estudi de trànsit s'elabori d'acord amb escenaris més factibles de disminució de la mobilitat en vehicle privat.
- Incorporació d'una o més alternatives per resoldre la mobilitat a partir d'una alternativa 0, de reforma de les vies existents i incorporant senyalitzacions de rutes alternatives per compensar l'augment de fluxos durant els mesos d'estiu.
- Integració de les diferents obres de condicionament i ordenació dels vials i la mobilitat a la xarxa del Baix Ter, contemplant la xarxa ciclista, en una única estratègia per a ser estudiada en el seu conjunt.

TERCER: Medi ambient.

El vial projectat es planteja sobre una plana eminentment agrícola i amb diversos valors mediambientals (Xarxa Natura 2000 i PEIN del Riu Ter sumant les seves illes i bosc de ribera i camps agrícoles com a fonts de refugi i aliment) i paisatgístics (matriu agroforestal i plana al·luvial cultivada des de fa mil·lennis). L'impacte que es tindrà s'ha valorat en l'Estudi d'Impacte Ambiental (EIA) i inclou diversos anàlisi que discutirem a continuació.

1. Plantejament municipal i supramunicipal

El Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines estableix l'àmbit del nou vial de la C-31 dins la categoria d'espais oberts (Figura 2) on queden agrupades les categories de sòls de protecció especial, de protecció territorial (sòl d'interès agrari i/o paisatgístic) i sòl amb valor connector. Totes aquestes 3 figures esmentades asseguren que l'espai sigui tractat com a un indret d'alt valor cultural, agronòmic i ecològic i busca protegir aquests valors davant processos transformatius.

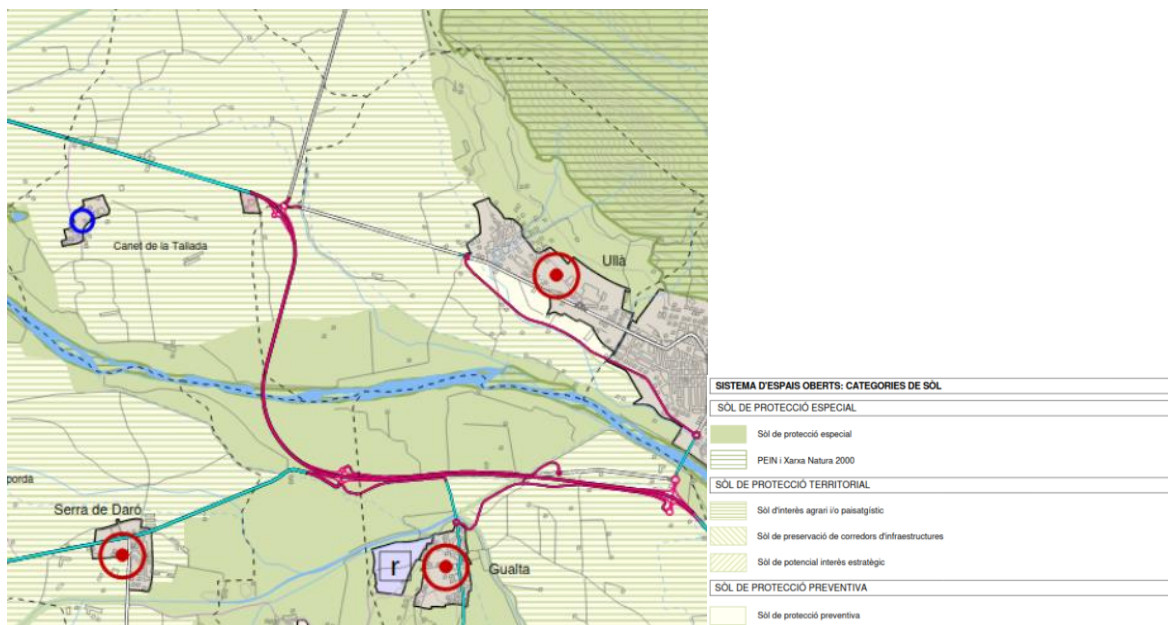


Figura 2: Classificació del sòl a l'àmbit del nou vial, amb una clara protecció mediambiental.

Com a categories especialment rellevants en el cas que ens ocupa destaquem la classificació com a sòl de protecció especial i sòl d'interès agrari i/o paisatgístic. Les característiques d'aquests sòls queden recollides pel PTPGC com:

El sòl de protecció especial -amb regulació específica als articles 2.6 i 2.7 de la normativa- comprèn aquell sòl que pels seus valors naturals o per la seva localització en el territori, el Pla considera que és el més adequat per a integrar una xarxa permanent i contínua d'espais oberts que **ha de garantir la biodiversitat** i vertebrar el conjunt del territori, amb els seus diferents caràcters i funcions. Aquesta categoria de sòl incorpora com a primers constituents tots els espais que han estat protegits per la normativa sectorial o per planejaments específics, sigui el Pla d'Espais d'Interès Natural, la Xarxa Natura 2000 i, quan és el cas, el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC).

- **Interès agrari i/o paisatgístic**
Present a àrees d'activitats agràries d'interès per al territori, en aquells terrenys que aporten paisatges significatius o identitaris de l'àmbit territorial i també en terrenys que per estar molt poc contaminats per l'edificació convé mantenir com a espais no urbanitzats estructuradors de l'ordenació del territori.

Per tant, com detallarem més endavant en al resta de punts mediambientals, el projecte atempta directament contra aquests nivells de protecció territorial al afectar directament hàbitats i espècies protegides incomplint amb la premissa de «...*garantir la biodiversitat*...» i també tenint una afectació agrària i paisatgística important, alterant de forma molt notable els valors que queden protegits per la figura d'interès agrari i/o paisatgístic. Aquests dos

incompliments es detallaran més endavant en els punts de biodiversitat i paisatge però aquí es fa una esmena perquè consti que el propi pla territorial reconeix aquests valors i els protegeix davant projectes com el aquí tractat.

2. Espais protegits i hàbitats

A la zona trobem diversos espais protegits, destacant com el principalment afectat el riu Ter, protegit dins la Xarxa Natura 2000 (XN2000 Riberes del Baix Ter). Aquesta protecció engloba bona part de tot el seu curs fluvial, des del seu naixement fins a la seva desembocadura al mediterrani. La XN2000 és un seguit d'espais d'alt valor ecològic per tota la Unió Europea (UE) que es posen sota el paraigües de la Directiva Hàbitats (92/43/CEE). Aquesta directiva busca protegir i gestionar sosteniblement els diversos hàbitats i espècies de la UE amb l'objectiu de conservar el màxim possible la biodiversitat europea. En aquest sentit llista en diversos annexos amb diferents nivells de restriccions les espècies i hàbitats de la UE.

Tal com està dissenyat el projecte, s'espera que afecti tant el bosc de ribera (salzedes principalment) com altres espècies amenaçades com la tortuga d'estany (*Emys orbicularis*). Com bé queda recollit a l'annex 3 del EIA, segons la XN2000 els elements de conservació prioritària en els ambients d'aigües continental són (Figura 3):

Les Directrius per a la gestió dels espais de la Xarxa Natura 2000 també estableixen uns elements de conservació prioritària per a cada tipologia d'espai de la xarxa. Pel que fa als espais d'aigües continentals, els objectius de conservació prioritària són els següents:

Figura 3:

OBJECTIU	ELEMENTS DE CONSERVACIÓ PRIORITÀRIA
HÀBITATS	91E0 Vernedes i altres boscos de ribera afins (<i>Alno-Padion</i>) 92A0 Alberedes, salzedes i altres boscos de ribera 92D0 Bosquines i matollars meridionals de rambles, rieres i llocs humits (<i>Nerio-Tamaricetea</i>)
FLORA	<i>Marsilea strigosa</i>
FAUNA	
Invertebrats	cranc de riu (<i>Austroptamobius pallipes</i>)
Peixos	cavilat (<i>Cottus gobio</i>), saboga (<i>Alosa fallax</i>), llopet de riu (<i>Cobitis paludica</i>), madrilleta roja (<i>Rutilus arcasii</i>), barb de muntanya (<i>Barbus meridionalis</i>) i madrilla (<i>Chondrostoma toxostoma</i>)
Rèptils	tortuga d'estany (<i>Emys orbicularis</i>) i tortuga de rierol (<i>Mauremys leprosa</i>)
Aus	-
Mamífers	-

Aquests elements prioritàris de conservació, són objecte d'una protecció específica per la seva significació, fragilitat i grau d'amenaça a nivell de Catalunya.

Elements de conservació prioritària per la XN2000 dintre els quals es troba l'hàbitat 92A0 i les espècies barb de muntanya, tortuga d'estany i tortuga de rierol.

Dintre aquest fragment recollit de la documentació trobem que hi ha un hàbitat i almenys tres espècies afectades pel projecte que aquí consten com protegides i que qualsevol impacte o

destrucció d'aquestes ha d'estar prou justificat per considerar-se «acceptable». Segons el nostre criteri, no és el cas i per tant reclamem que es prenguin mesures toves (anàlisi de l'alternativa 0) per evitar afectacions directes o indirectes d'aquests espais i espècies protegits per la legislació europea.

L'afectació sobre l'espai natural protegit «Riberes del Baix Ter» és àmpliament reconegut per la documentació, on també queda recollida l'afectació a al bosc d'en Mac, un s'hi desenvolupa una salzeda de *Salix alba* de gran valor ecològic tal com queda recollit a la documentació (Figura 4).

ALTERNATIVA 1

L'Alternativa 1 planteja el creuament del riu Ter per la zona del Pla d'Ullà i el Bosc d'en Mac, just en un indret on s'hi desenvolupa una salzeda de *Salix alba* en bon estat de conservació i que es considera d'interès pel seu estat de conservació i per les espècies que s'hi poden trobar, tenint en compte la distribució d'aquestes comunitats a Catalunya.

Tot i que es projecta un viaducte de 984,5 m de longitud en aquesta zona, la construcció d'aquesta estructura implicarà una afecció directa sobre l'espai en fase constructiva per tal de garantir l'accés a la zona d'obres, especialment pel que fa a la construcció de les piles del viaducte. En fase de funcionament, l'existència del nou viaducte implicarà certes perturbacions acústiques i visuals per a les espècies que hi habiten, a més de generar nous espais d'ombra que poden arribar a afectar el desenvolupament de determinats exemplars de vegetació i el comportament de determinades espècies de fauna.

Figura 4: Valors dels hàbitats del l'espai natural protegit «Riberes del Baix Ter» i conseqüències de les afectacions produïdes pel nou viaducte.

Entenem llavors que, per les característiques esmentades a la figura 4, preval sobre aquest espai la seva conservació i no pas la seva destrucció o alteració arran de la construcció de les pilones que han de suportar el nou viaducte. Creiem també que la mesura compensatòria que es proposa de plantar un nou bosc de ribera uns metres més enllà i del doble d'extensió que l'original no s'avé a cap criteri científic i no substitueix en absolut l'hàbitat original, amb les seves interaccions biològiques i la seva maduresa ecològica (com per exemple arbres vells amb forats on moltes espècies hi tenen els nius o refugis). Com queda recollit a l'annex de fauna, moltes de les espècies presents o probablement presents a la zona d'estudi necessiten d'arbres vells amb cavitats o similars per poder fer els nius i criar. Si es destrueix part d'aquest bosc de ribera i de forma compensatòria se'n planta el doble d'hectàrees del que s'ha malmès, és evident que aquests espais que pot oferir l'hàbitat destruït mancaran al nou bosc plantat. Aquest fet fa que el bosc de ribera actual tingui un major valor ecològic que el que es vol plantar. És a dir, plantar el doble de metres quadrats de bosc destruït no té cap lògica ambiental i no compensa en cap cas la pèrdua del bosc original. A aquest fet s'hi ha de sumar que moltes d'aquestes espècies són considerades escasses a l'àmbit. Aquest fet no s'ha de veure com una justificació de "l'afectació és mínima perquè hi ha poc" sinó que s'ha de veure de tal manera que, al haver-hi poc, la seva presència és altament valuosa a nivell de patrimoni natural local i que per tant la seva conservació ha de ser l'objectiu principal, especialment si a més a més aquestes espècies es troben en regressió a la resta del territori. El conservacionisme no busca tenir poques poblacions estables i aïllades, sinó que el que busca és la major extensió possible de les espècies perquè, en cas d'impactes severos sobre

aquestes, hi hagi prou poblacions disperses però connectades que pugui fer més resilient l'espècie en el seu conjunt.

Per tot l'exposat, la pròpia valoració ambiental estima de forma SEVERA la afectació sobre la XN 2000, espai que com bé recordem, ha estat protegit pels seus valors ambientals i ecològics. Una afectació SEVERA és inacceptable pel tipus de projecte aquí presentat, per la seva utilitat al territori i la seva baixa eficiència al complir amb els objectius segons els quals s'ha dissenyat. Té més valor en aquest context els hàbitats presents a la XN 2000 del riu Ter que no el nou vial sobre la C-31. De fet la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del Patrimoni Natural i de la Biodiversitat, recollint això disposat a l'article 6.3 de la Directiva Hàbitats estableix que, en principi, només podran ser autoritzats aquells projectes que no ocasionin una pèrdua de la integritat ecològica a algun indret de la XN 2000. D'acord amb la citada normativa, només podrà ser autoritzat un projecte que afecti negativament la XN 2000 quan no existeixi una altra alternativa viable i quan concorrin raons d'interès públic de primer ordre. Per tant no s'estan complint els requisits legals que estableix la normativa per executar el projecte, que són els següents:

I. **Pèrdua de la integritat ecològica.** La jurisprudència comunitària ha interpretat que un projecte pot causar un 'perjudici a la integritat' del lloc, quan es produeixin pèrdues permanents o irreparables o que puguin comprometre el manteniment a llarg termini de tot o part dels hàbitats de l'espai (STJ/CE, C-521 i STJ/CE, C-258/11). La Llei 21/2013, defineix el concepte 'efecte permanent' i el concepte 'irreparable' dins la definició d'impacte residual, com la pèrdua o alteració dels valors naturals quantificada en número, superfície, qualitat, estructura i funció, que no pot ser evitada ni reparada. Segons la Guia metodològica d'avaluació d'impacte ambiental de la XN 2000, per la pèrdua de la superfície relativa es calcula la superfície del tipus d'hàbitat que es preveu afectar de manera inevitable (impacte residual) en relació a la seva superfície total dins l'espai de la XN 2000 en que es trobi. La relació d'ambdues superfícies no podrà ser superior a l'1%.

Si prenem en consideració les dades recollides a l'EIA i calculem l'afectació que provocaria l'impacte acústic de les dues alternatives sobre la XN 2000, veurem que la franja de 50dB afecta uns 61.000 m² en l'alternativa 1 i uns 84.000 m² en l'alternativa 2 segons les bases de l'EIA, superant el percentatge permès d'un 1% (que situa el llindar en vora 41.000 m²) i comportant així una afectació a la integritat de l'espai. Per tant, els espais afectats inclosos a la XN 2000 patirien un dany irreparable en la seva integritat que impedeix l'avenç del projecte.

II. **Manca d'alternatives.** Pel que fa al primer requisit de manca d'alternatives viables, creiem que aquesta correspondria a l'Alternativa 0, que és la que contempla

la proposta de Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible de Torroella de Montgrí i l'Estartit o, en tot cas, una de propera a aquesta. D'acord amb les alternatives 1 i 2, les estimacions descrites apunten unes disminucions molt residuals, amb una reducció del nombre de vehicles que transitarien el nucli de Torroella en un 11% i d'un 17% respectivament. Aquestes xifres de cap manera poden justificar un projecte d'aquesta envergadura, encara menys quan no es tenen en compte les fluctuacions en el nombre de vehicles al llarg de l'any. Mentre que es podria descongestionar lleugerament durant tres mesos l'any, les afectacions al medi i als veïns expropiats seran permanents i irreversibles. En aquest escenari, considerem que la millor alternativa és la proposta de reforma de la trama urbana del nucli de Torroella de Montgrí. Aquesta alternativa s'ajustaria a la Llei de Canvi Climàtic i evitaria expropiacions innecessàries susceptibles d'esdevenir un greuge al patrimoni cultural. Per tant, estimem que aquestes mesures es troben en un millor aprofitament de l'actual infraestructura urbana.

III. **Causas d'interès públic de primer ordre.** Pel que fa al segon requisit, creiem que al projecte no queden justificades aquestes raons imperioses exigides per la Llei que justificarien l'alteració severa d'aquestes àrees protegides. Mentre que resulta innegable que Torroella de Montgrí pateix els excessos de vehicles motoritzats especialment durant l'època estival, no s'ha provat que això constitueixi una causa d'interès públic. Tot i que ni la Directiva Hàbitat ni la Llei 42/2007 defineixen el concepte de 'raons imperioses d'interès públic de primer ordre', sí ofereixen exemples que poden servir d'orientació. Entre aquests exemples destaquen la salut humana, la seguretat pública o les conseqüències positives de primordial importància pel medi ambient. Al present supòsit no concorren cap de les citades, i s'al·leguen per raons de trànsit i congestió a la C-31 a Torroella de Montgrí com a únic fonament per realitzar aquest nou projecte, sent que existeixen alternatives com la mencionada més amunt, menys nocives i amb un cost molt inferior. A més, la Llei també exigeix que en aquests casos en que s'apreciïn causes d'interès públic primordials de primer ordre, hauran de ser declarades en virtut d'una Llei o mitjançant acord del Consell de Ministres o de l'òrgan de govern de la Comunitat Autònoma, que en aquest cas no s'ha acreditat en cap moment. Així doncs, al nostre parer no queda provada la concurrència de raons d'interès públic de primer ordre que justifiquin l'afectació de les zones protegides per la XN 2000.

Per un altre banda, el bosc de ribera i la vegetació aquàtica complementària són hàbitats d'especial valor ecològic a l'indret, el qual està rodejat per terres de cultiu i explotacions fusteres. En aquest sentit, dins la valoració de metres quadrats afectats pel vial trobem que l'alternativa 1 té una major afectació permanent sobre aquest (Figura 5). Cal recordar que les afectacions temporals, tot i tenir efectes sobre el funcionament del ecosistema, depenent del seu grau poden permetre una certa recuperació de l'hàbitat en un temps acceptable. Per

contra les afectacions permanents tenen un caràcter molt més greu atès que representa la pèrdua d'aquell indret i per tant de la pèrdua del patrimoni natural i l'afectació sobre la resta d'espècies que depenen d'aquest espai, tenint consegüentment una importància ecològica major.

SUPERFÍCIE AFECTADA	ALTERNATIVA 1		ALTERNATIVA 2	
	Permanent	Temporal	Permanent	Temporal
HIC (92A0, 3260, 3270, 3280)	1.285	2.370	52	4.576

Taula 3: Superfície afectada d'Hàbitats d'Interès Comunitari segons el tipus d'ocupació (permanent o temporal). Font: Elaboració pròpia.

Figura 5: Valoració de la superfície de HICs afectada per la construcció de les diferents alternatives.

És per aquest raonament que no estem d'acord amb la valoració sobre l'impacte de les actuacions sobre aquest factor, valorada en MODERADA per l'EIA. Arran de la pèrdua irreparable en major mesura a l'alternativa 1 d'habitats protegits per la legislació europea la valoració s'hauria de considerar almenys MODERAT-SEVER. Si és veritat que en el cas de l'alternativa 2 la superfície afectada és major, però en aquest cas les afectacions temporals tenen una capacitat de retornar al seu estat inicial, mentre que en el de les afectacions permanents (majors a l'alternativa 1) aquesta possibilitat no existeix.

3. Estudi acústic

Considerem que l'estudi acústic no s'ha fet correctament. Per realitzar una representació fidedigna de la realitat acústica de les zones més susceptibles a veure's afectades pel nou vial calen dos coses:

a) Replicació: El mínim estadístic per tenir una dada representativa del valor mitjà real és de 3 mostres. En aquest cas només s'ha anat un dia a mostrejar els nivells sonomètrics i per tant aquest valor és susceptible de donar valors atípics o no del tot reals. En cas de registres més alts del nivell real es podria estar produint una sobreestimació del nivell sonor i per tant que amb la nova infraestructura l'impacte sigui molt més important de l'esperat. Per tant estaríem generant una major immissió sonora sobre els habitatges i locals estudiats respecte als valors normals i per tant infligint un greu impacte sonor sobre les persones que hi habiten.

b) Representativitat: L'estudi acústic s'ha fet en ple estiu, època adient per poder estimar les graus d'immissió màxims que es poden assolir, i en els primers casos s'ha fet en el que segons l'estudi de trànsit seria la hora punta, tot i que una mica avançat (s'estima que és entre les 10-11 però l'estudi s'ha començat a les 11). El problema ve quan a la resta de localitzacions aquest horari es va desplaçant cap al migdia, fent que l'efecte buscat de l' hora punta es dilueixi i es perdi aquesta representativitat dels valors sonors esperables en plena

hora punta (la de màxim soroll i per tant la qual no ha de superar els llindars legals). Aquest fet sumat a la falta de rèpliques fa que les estimacions sonores siguin poc acurades i poc representatives i per tant que els resultats obtinguts no siguin representatius de la realitat acústica de les zones estudiades.

c) Control de variables independents: Factors com la temperatura de l'aire, la direcció del vent i la humitat són factors que poden alterar la transmissibilitat de les ones sonores per l'espai. La manca de registrament d'aquests 3 factors pot fer que no s'estigui tenint en compte el possible efecte sobre l'enregistrament de la capacitat de moviment de les ones sonores per l'aire i per tant que sorolls llunyans o propers no s'estiguin detectant per culpa d'aquesta manca de control. Caldria enregistrar aquests factors per poder estandarditzar els mesuraments i poder comparar-los entre ells.

Per evitar valoracions basades en dades poc representatives demanem que es repeteixi l'estudi acústic seguint aquests paràmetres esmentats. És a dir, amb un mínim de 3 enregistraments a cada localització, fets a diferents dies en l'estimada com a hora punta i en l'època de l'any amb major exposició sonora. A més a més d'enregistrant els factors ambientals que puguin estar interferint en la quantitat de soroll analitzat.

4. **Biodiversitat**

L'àmbit presenta un gran interès biològic i ecològic. Per un costat trobem hàbitats aquàtics com és el cas del riu Ter i la vegetació aquàtica o semi-aquàtica associada. Essent un espai de refugi, alimentació i reproducció de multitud d'espècies tant autòctones com migrants i també fent la funció de corredor biològic entre la costa i l'interior. Per un altre trobem que l'indret agrícola esdevé un ambient d'alta importància biològica atès que aquest tipus de vegetació aporten refugi i aliment per a moltes espècies diferents d'aus, rèptils i mamífers tradicionalment vinculats al món rural.

La biodiversitat de l'àmbit s'ha detallat als respectius annexos de flora i fauna gràcies a unes campanyes preliminars dutes a terme per poder analitzar les diverses espècies que es poden trobar. Malgrat això trobem un concepte erroni dins la documentació que es va repetint al llarg de tota aquesta. Aquest concepte és el de deixar per després de l'exposició pública i prèviament a la construcció del vial, la comprovació de la presència de certes espècies amenaçades o protegides (turó i *Thalictrum lucidum*, per exemple). Aquesta consideració és errònia atès que per poder determinar l'impacte real de la nova infraestructura s'ha de comptar amb tota la informació necessària i saber a ciència certa si les obres i l'explotació de la infraestructura tindran un efecte sobre espècies altament sensibles i protegides. A més a més, això ens deixa en la indefensió davant del projecte atès que no podem valorar tampoc des de la ciutadania

si els beneficis que aportarà el nou vial compensen els impactes derivants d'aquesta. També manca a la documentació el *modus operandi* a seguir en cas de constatar la presència de dites espècies protegides i per tant desconeixem el futur dels possibles individus trobats. El fet de no conèixer les possibles mesures a adoptar en aquests casos també ens deixa en la ignorància de si aquestes mesures seran adients o respectuoses amb la normativa que protegeix les espècies més amenaçades.

Pel que fa al factor espècies invasores, cal recordar que l'alteració i/o antropització d'espais naturals fomenta precisament la dispersió d'aquests organismes. Un hàbitat sa i amb una certa maduresa i dinàmiques ecològiques complexes dificulta l'assentament d'espècies de caràcter invasor atès que els hi és difícil accedir a les condicions naturals que els hi permetria establir-se (ja sigui per limitació de factors abiòtics o bé per la competència generada per les espècies autòctones). Per contra, debilitar aquests hàbitats fa que les espècies invasores trobin les condicions necessàries per poder establir-se i desplaçar, en la majoria dels casos, les espècies autòctones. Mesures com evitar la mescla de terres de diversos espais per evitar la propagació de llavors al·lòctones o bé fer campanyes d'extracció d'espècies invasores són mesures que a priori semblarien encertades. Malgrat això considerem que són purament propagandístiques per acontentar el sector ecologista. En el cas de les plantes, la mesura és relativament encertada, però cal recordar que moltes de les espècies invasores que habiten els medis aquàtics arriben a través de llavors dispersades per l'aire o l'aigua, fent llavors que la mesura de no mesclar terres de diversos indrets quedi curta. Per contra a aquestes llavors externes se'ls hi està facilitant la feina alterant els hàbitats aquàtics per culpa de les obres del nou vial, generant així que segurament en uns quants anys des de la finalització de les feines es puguin veure diversos peus d'espècies invasores a l'àmbit on s'ha treballat. En el cas de la fauna, la mesura de fer campanyes d'extracció d'individus durant les obres és purament propagandística. Aquest tipus d'actuacions no tenen cap efectivitat si no es desenvolupen de forma recurrent i durant diversos anys, pel que el fet de posar trampes durant les obres tindrà una efectivitat relativament baixa en el resultat final. Per contra, com en el cas de les plantes, les obres faran que la fauna autòctona que depèn del bon estat ecològic dels seus hàbitats fugi riu amunt o avall, obrint l'espai a les espècies al·lòctones, molt més resistents a ambients pertorbats.

Parlant més concretament de la fauna, hem de tenir en compte les següents consideracions:

- Manca en el cas del gripau d'esperons (*Pelobates cultripes*) i del tritó verd el nivell de protecció a nivell europeu (catalogats a l'Annex IV de la Directiva Hàbitats com a Espècies animals o vegetals d'interès comunitari que requereixen d'una protecció estricta).
- **La presència de turó a l'àmbit és d'especial importància per al projecte.** Com bé s'apunta a la documentació, el futur Catàleg de Fauna Amenaça de Catalunya (CFAC) el cataloga com a en perill d'extinció i uns dels factors que el fan estar en aquesta

categoria és la destrucció del seu hàbitat (cursos i masses d'aigua amb una vegetació més densa i terrenys de bosc o bosquina mediterrània amb molts conills. Evita les zones cobertes per extenses brolles, els indrets que es cremen periòdicament i zones molt humanitzades). Per tant, qualsevol alteració de les riberes, marges arbrats o matollars pot comportar la desaparició dels individus que a dia d'avui són presents dins o prop de l'àmbit i per tant anar en contra de la pròpia legislació ambiental catalana i espanyola, que el que busca és justament per un costat aturar la davallada poblacional i permetre a l'espècie augmentar la seva distribució o població. Aquests últims termes només s'aconsegueixen millorant l'espai, no destruint-lo per fer-hi passar un pont, per tant s'hauria de valorar com a molt negatiu qualsevol impacte directe o indirecte que es pugui generar de la construcció i explotació del nou vial.

En el mateix lloc trobem també la mostela, una espècie que es considera escassa a l'àmbit. Està catalogada pel projecte de CFAC com a vulnerable, és a dir, que si no s'aturen els factors que l'estan fent davallar pot ésser catalogada com a en perill d'extinció en un futur. A més a més, la seva escassetat a la zona no ha de ser un pretext per considerar que l'afectació serà mínima, sinó que s'ha de considerar que qualsevol actuació que pugui suposar una pèrdua d'aquesta població farà que, per un costat es perdi part del patrimoni natural de l'àmbit, i per un altre que, al perdre una altra població, l'espècie empitjori i s'encamini encara més a la possible extinció.

En el cas de les espècies de ratpenats més amenaçats (ratpenat gran de ferradura, ratpenat petit de ferradura i ratpenat de cova) volem aprofundir en un concepte que tracta el propi EIA (Figura 6).

Les espècies més amenaçades són el ratpenat gran de ferradura, el ratpenat petit de ferradura i el ratpenat de cova. Aquests ratpenats pertanyen a l'Annex II de la Directiva Hàbitats, que inclou les espècies d'interès comunitari per a la conservació de les quals cal designar Zones Especials de Conservació (ZEC).

Figura 6: Nivell de protecció de les espècies de ratpenats amenaçats de l'àmbit.

Aquí s'està exposant que aquestes 3 espècies estan tant amenaçades que la normativa estipula que s'han de crear unes àrees especials (ZEC) per aconseguir conservar les espècies. Aquest nivell de fragilitat per part d'aquests quiròpters fa plantejar-se que, si realment fa falta designar àrees de protecció especial, l'impacte que pot suposar-lis la construcció del nou vial s'ha de tenir en especial consideració. Com en els altres dos casos, la zona compta amb un valor biològic important pel que qualsevol actuació que pugui suposar un efecte significatiu sobre les poblacions de les espècies més amenaçades s'ha de valorar com a molt greu.

- En l'estudi en detall de les espècies d'amfibis de l'àmbit (pàgina 13) manquen la granota verda i la reineta, essent ambdós catalogades per la directiva Hàbitats dins els annexos V i IV respectivament.

5. Paisatge i visibilitat

L'àmbit d'estudi es troba a la unitat de paisatge Empordanet-Baix Ter, catalogada al Catàleg de Paisatges de Catalunya (CPC). Aquesta unitat de paisatge compta com a trets distintius i principals valors (Figura 7):

Trets distintius	Principals valors en el paisatge
<ul style="list-style-type: none">- Paisatge mediterrani de muntanya baixa calcària del Montgrí, on predominen les brolles i garrigues.- Plana al·luvial que s'estén a banda i banda del curs baix del riu Ter.- Litoral ric en espais d'interès natural amb la presència de cordons dunars, llacunes i maresmes.- Paisatge agrícola ric i divers, amb importants elements patrimonials i una important funció com a connector paisatgístic i ecològic.- Nuclis de població d'origen medieval, sovint encimbellats dalt de turons, amb cases de pedra i carrers estrets i sinuosos, adaptats al relleu i articulats al voltant de l'església que corona el poble.- Nucli de l'Estartit i les seves dinàmiques vinculades al turisme.- Els tons grisos de tot el massís del Montgrí.- El litoral entre l'Estartit i l'Escalera, caracteritzat per la presència de grans penya-segats i petites cales, com la cala Ferriol.	<ul style="list-style-type: none">- Els espais d'interès natural: les illes Medes, el Montgrí, el Ter Vell, la Pletera, les Basses d'en Coll i de la matriu agroforestal.- El fons escènic emblemàtic constituït pel massís del Montgrí, coronat pel castell homònim.- El mosaic agrícola i agroforestal, amb contrastos de formes, colors i textures que varien al llarg de les estacions, especialment els arrossars, conreus herbacis de secà i conreus de fruita dolça.- Els nombrosos elements patrimonials: les ruïnes d'Ullastret, els pobles medievals, les masies fortificades, etc.- El valor històric de la xarxa de reg que permet l'agricultura de regadiu a la plana del Baix Ter.- El valor estètic i històric de la xarxa viària capil·lar d'arrel històrica que articula el paisatge agrícola i agroforestal de l'Empordanet-Baix Ter.- El valor simbòlic i identitari de la tramuntana.

Figura 7: Valors de la unitat paisatgística Empordanet-Baix Ter

De totes aquestes característiques, les que ens ocupen en aquest cas són:

A) Trets distintius

- Plana al·luvial que s'estén a banda i banda del curs baix del riu Ter.
- Paisatge agrícola ric i divers, amb importants elements patrimonials i una important funció com a connector paisatgístic i ecològic.

B) Principals valors del paisatge

- Els espais d'interès natural: les illes Medes, el Montgrí, **el Ter Vell**, la Pletera, les Basses d'en Coll i de la matriu agroforestal.
- El mosaic agrícola i agroforestal, amb contrastos de formes, colors i textures que varien al llarg del es estacions, especialment els arrossars, conreus herbacis de secà i conreus de fruita dolça.
- El valor històric de la xarxa de reg que permet l'agricultura de regadiu a la plana del Baix Ter.
- El valor estètic i històric de la xarxa viària capil·lar d'arrel històrica que articula el paisatge agrícola i agroforestal de l'Empordanet-Baix Ter.

Com bé queda reflectit, el paisatge agrícola i els espais naturals protegits són autèntics valors culturals i ecològics de la zona. Qualsevol actuació que pugui afectar-los ha d'estar prou justificada i ben plantejada per evitar que l'impacte sigui greu. En aquest cas, la proposta de fer passar una carretera que en el seu punt de major amplitud serà de 33,3 m i ,que en el cas del viaducte, serà de 23,1 m (sense comptar amb el mirador), mostra que realment l'obra és d'una

impacte paisatgístic important, especialment tenint en compte que a dia d'avui la zona on és projecta és eminentment agrícola i natural.

Al mateix catàleg també es recullen les debilitats i amenaces per a cada unitat de paisatge. En aquest cas, hi ha una amenaça que concorda perfectament amb el projecte proposat i que per contra no s'ha recollit a l'EIA (Figura 8).

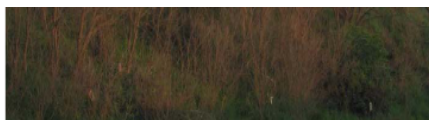


Figura 9.35: Alguns pobles com Castell d'Empordà ofereixen noves oportunitats econòmiques gràcies a la presència de valors estètics i ecològics.

sobre el paisatge de l'Empordanet i el Baix Ter, amb habituals desprendiments de masses de roca calcària de les parets del massís del Montgrí i de les Illes Medes. El major impacte és en el nucli de l'Estarit que ja ha hagut d'emprendre grans projectes d'estabilització dels pendents per minimitzar aquest risc.

Amenaces

- Un excessiu desenvolupament urbà dels pobles petits executat sense criteris d'integració paisatgística.

- Els efectes del canvi climàtic poden ser una amenaça seriosa per als paisatges de l'Empordanet i el Baix Ter.
- Una gestió del patrimoni hidràulic deixada exclusivament en mans del sector primari està provocant la pèrdua de recs, molins i el desbrossament poc acurat de les lleres dels molts recs i rieres.
- Un desenvolupament sobredimensionat de noves infraestructures de comunicació, principalment la carretera C-31.

- La bona salut econòmica de què ha gaudit tradicionalment la zona permet valorar i conservar el paisatge com es mereix.
- L'Empordanet i el Baix Ter són una de les zones més regulades per figures de planejament territorial de Catalunya, fet que s'ha de reforçar amb la creació del Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter.

- La posició geogràfica de l'Empordanet i el Baix Ter pot ser estratègicament aprofitada per a desenvolupar un model turístic sostenible on el nucli de valorització del paisatge seria un element clau.

Oportunitats

- El sòl fèrtil de la plana és una bona base per a la producció integrada i ecològica que es podrà anar implantant a mesura que el mercat la vagi demanant.

- La singularitat de l'arròs de País i la simpatia que desperta el seu conreu es podria valoritzar molt més amb la creació d'una organització o cooperativa que vetllés per la seva comercialització i la preparació de visites temàtiques per a visitants que donessin a conèixer aspectes històrics, agrícoles, astronòmics i paisatgístics sobre l'arròs.

Figura 8: Amenaces de la unitat de paisatge 9.

Sense cap mena de dubte, l'amenaça d' «*Un desenvolupament sobredimensionat de noves infraestructures de comunicació, principalment la carretera C-31*» és la que millor s'ajusta al projecte proposat. Com s'ha esmentat abans, el nou vial de la C-31 representa un fort impacte a la zona a nivell paisatgístic i per tant estaria entrant en conflicte amb la conservació dels elements paisatgístics i patrimonials aquí esmentats. De fet el propi EIA determina que l'impacte paisatgístic de la nova infraestructura serà SEVER, atès que serà visible des de bona part del territori i especialment aquells indrets més elevats que a la seva vegada són miradors molt visitats i amb un gran valor patrimonial (Castell del Montgrí per exemple). Aquest impacte visual i paisatgístic es sol intentar amortir amb mesures correctores per millorar la integració paisatgística de les infraestructures de nova creació. És evident que en aquest cas, tenint en compte les dimensions d'aquesta i l'indret planer on es situa, no és possible reduir aquest impacte i de fet al propi annex de paisatge, on es solen proposar mesures integradores, la proposta és fer un salt endavant i deixar en mans del projecte constructiu les mesures a prendre per disminuir la visibilitat del projecte. Aquesta elusió per part del document ambiental només té una raó, que és el de sortir al pas en quasi l'únic moment on la població pot fer al·legacions al projecte i deixar per al projecte constructiu (on ja no hi ha exposició pública) la responsabilitat de la integració paisatgística del nou vial.

Després de tot l'exposat, el punt paisatgístic és de gran importància en aquest projecte atès que bona part del atractiu i del patrimoni historicocultural del Baix Empordà i de la zona resideix en

la seva matriu agrícola i com aquesta, al llarg dels segles ha viscut en equilibri amb els medis aquàtics com el Ter. També té especial valor la xarxa capil·lar de vies de comunicació que connecten els diferents pobles de la zona. Crear el nou vial suposaria atemptar contra tot aquest patrimoni i generar un impacte irremediable a la plana, pel que ha de prevaldre el paisatge per sobre una infraestructura desmesurada i ineficient en el seu objectiu.

6. Efectes sobre el canvi climàtic.

A l'annex de canvi climàtic trobem un error de càlcul especialment important que vesteix el projecte d'una millora en les emissions, quan realment no està clara aquest fet. Per començar se'ns presenta el càlcul d'emissions segons l'etapa a la qual es troba el projecte (Figures 9, 10 i 11).

	Càlcul del CO ₂ equivalent	
	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
1. TREBALLS PREVIS (Kg CO ₂)	2.148,78	32.816,18
2. MOVIMENTS DE TERRES (Kg CO ₂)	992.030,75	1.167.686,78
3. FERMS I PAVIMENTS (Kg CO ₂)	1.630.273,13	2.481.247,72
4. DRENATGES (Kg CO ₂)	1.405.774,12	1.961.422,87
5. ESTRUCTURES (Kg CO ₂)	9.908.090,59	12.942.568,86
6. SEGURETAT VIÀRIA (Kg CO ₂)	1.424.790,62	2.129.059,50
7. OBRES COMPLEMENTÀRIES (Kg CO ₂)	186.455,57	287.802,86
TOTAL (Kg CO₂)	15.549.563,55	21.002.604,76
TOTAL (Tn CO₂)	15.549,56	21.002,60

Taula 1: Estimació de les emissions de CO₂ en fase constructiva per a cada capítol de l'obra. Font: *Elaboració pròpia.*

Figura 9: Emissions en fase de construcció.

	Càlcul del CO ₂ equivalent (Tn CO ₂)		
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
Longitud (m)	4.780,00	2.164,50	3.291,40
Tn CO ₂	8.431.719,91	3.818.087,39	5.805.891,82

Taula 2: Estimació de les emissions de CO₂ en fase de manteniment de l'obra. Font: *Elaboració pròpia.*

Figura 10: Emissions en fase de manteniment.

	Càlcul del CO ₂ període 2024-2044 (Tn CO ₂)		
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
Tn CO ₂ total	35.836,40	14.415,30	17.788,30
Tn CO ₂ vehicles lleugers	26.152,80	8.083,50	11.501,50
Tn CO ₂ vehicles pesants	9.683,50	6.331,90	6.286,80

Taula 6: Estimació de les emissions de CO₂ en fase d'explotació. Font: *Elaboració pròpia.*

Figura 11: Emissions en fase d'explotació.

En el cas de la Figura 9, l'Alternativa 0 (que segons la documentació equival a no fer res) al no haver-se de construir cap nova infraestructura té un balanç d'emissions nul, per això no apareix. Per contra veiem que l'Alternativa 2 té un major grau d'emissió atès, segurament, a que els

quilometres de carretera són superiors. És però en la Figura 10 que trobem una dada important per saber què s'ha tingut en compte a l'hora d'estimar aquestes emissions segons la fase. S'utilitza com a longitud pels diversos estudis uns càlculs erronis. Per un costat, en el cas de l'alternativa 0 del projecte, s'estima aquesta longitud partint des de la rotonda d'entrada a Torroella des de Pals fins a la rotonda d'Ullà (Figura 12), fent un total de 4,7 km.

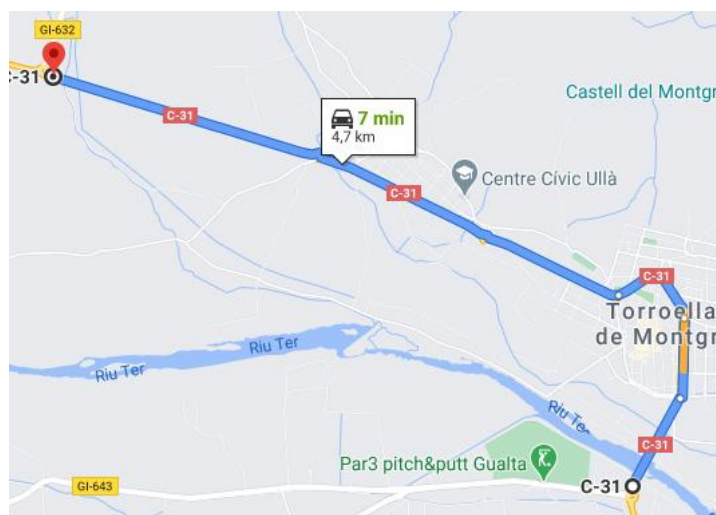


Figura 12: Recorregut estimat per al càlcul d'emissions de l'alternativa 0 del projecte.

Per contra, per estimar les emissions de les alternatives, no s'ha tingut en compte el recorregut total des del mateix punt d'inici (la rotonda sud de Torroella), sinó que s'ha pres com a punt d'inici els punts inicials de cada alternativa. En el cas de l'Alternativa 2, no hi ha especial problema atès que l'inici d'aquesta es troba relativament proper a aquesta rotonda (mancaria 1,2 km de recorregut extra, Figura 13), però la longitud del recorregut total seria de 4,49 km (s'ha fet el càlcul sobre 3,29 km).

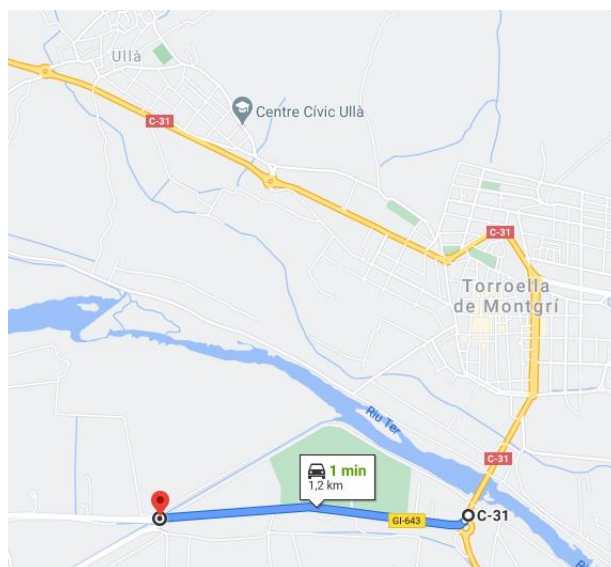


Figura 13: Tram del recorregut fins a l'inici de l'alternativa 2 que no s'ha tingut en compte.

En el cas de l'alternativa 1 (la que surt millor parada de l'estudi d'emissions) el greuge és encara major al de l'altra alternativa. En aquest cas el càlcul d'emissions es fa per un recorregut de només

2,16 km, mentre que el recorregut real sobre el que s'hauria d'haver fet l'estudi hauria de ser de 5,26 km (3,1 km més, Figura 14), comptant des de la rotonda sud de Torroella fins a l'inici de l'alternativa.

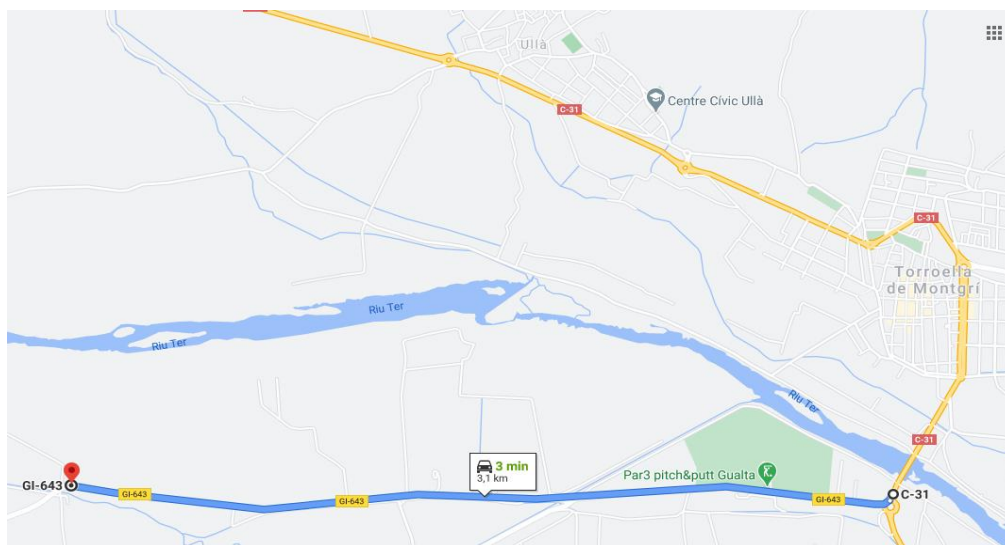


Figura 14: Recorregut no tingut en compte a l'hora d'estimar les emissions de l'alternativa 1.

Sense tenir en compte aquest error esmentat en el càlcul d'emissions, els resultats globals d'emissions sumant les 3 fases exposades és la següent:

Alternativa	Emissions acumulades de les tres fases (TN CO ₂)
0	8.467.556,31
1	3.848.052,25
2	5.8446.82,48

Vist així semblaria que la pitjor opció per assolir els nivells d'emissions de gasos d'efecte hivernacle establerts per la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic seria el no fer res (Alternativa 0) i que la millor opció seria l'alternativa 1, la que el propi projecte reconeix com la preferida. Malgrat això, aplicant el concepte de recorregut i no de longitud de la via que s'ha esmentat unes línies per sobre, ens trobem que aquest càlculs no són comparables. La gràcia dels càlculs d'emissions és poder comparar com evoluciona l'escenari d'emissions per diferents alternatives a un mateix RECORREGUT. Al només tenir en compte en el cas de les alternatives 1 i 2 la longitud del projecte en si, s'està causant un desequilibri en la comparabilitat respecte l'alternativa 0. Dit d'una altra manera molt més mundana, en el cas del meu cotxe, si vull mirar quant contamina anant des del punt problemàtic de la rotonda sud de Torroella fins a la connexió entre la C-31 i la GI-632 (on van a parar totes les alternatives), hauré de fer tot el recorregut per dins Torroella i Ullà. Per contra si vull mirar quant contamina el meu cotxe des del punt problemàtic de la rotonda sud de Torroella fins al final d'alguna de les alternatives 1 i 2, partiré de la rotonda, però no tindrè en compte les emissions fins a l'inici de l'alternativa corresponent i d'allà podré mirar quant contamina fins a la unió amb la GI-632. Com bé queda reflexat la segona opció és del tot inversemblant i per tant hi ha un greuge comparatiu entre alternatives que ens fa fer una interpretació errònia dels resultats dels càlculs

d'emissions. Per tant cal corregir aquest importantíssim error i reavaluar el factor canvi climàtic del projecte.

Cal recordar també que a l'estudi d'emissions no s'ha tingut en compte tampoc les emissions generades en la producció de tots els materials que seran utilitzar per crear la nova infraestructura. En aquest sentit no ens referim a les eines o la maquinària que serà utilitzada, sinó als materials dels quals es compondrà el nou vial (estructures de ciment, asfalt, guarda-raïls, etc). Tots aquests elements presenten una petjada de carboni que contribueix a augmentar les emissions de gasos d'efecte hivernacle i per tant van en contra dels objectius climàtics catalans, espanyols i internacionals. Demanem que en el nou càlcul d'emissions també s'inclogui aquesta contribució no estimada prèviament.

Per últim, el projecte proposat van en contra del l'article 24 de la Llei de Canvi Climàtic, el qual estableix que les mesures adoptades en matèria de mobilitat i transport han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, **per avançar cap a un transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença del vehicle privat**. La construcció d'una nova infraestructura per 'descongestionar' el nucli de Torroella **no persegueix la reducció del nombre de vehicles sobre les nostres carreteres, sinó que beneficia el seu ús expandint la seva infraestructura**. Per tant, es contravé flagrantment la tendència sostenibilista de la legislació vigent. Creiem necessari que s'incorpori en l'estudi d'alternatives la proposta d'alternativa 0 citada i s'estudiïn d'altres alternatives on l'èmfasi se centri en la reducció de vehicles rodats d'una banda, i l'aprofitament de la infraestructura existent per l'altre, per tal de treure-li el major rendiment possible a la inversió pressupostària que es realitzi.

QUART: Factor social i agrari.

La memòria i els seus annexos ignoren l'impacte que la infraestructura tindria sobre l'activitat agrària en les següents dimensions:

1. **Circulació de maquinària de treball del camp.** La secció tipus contemplada per al viaducte en qualsevol de les dues alternatives incorpora una mitjana que separa físicament els dos carrils de circulació. Malgrat que aquesta mesura pot ser benvinguda des del punt de vista de la seguretat, implica la impossibilitat de maniobres d'avançament de vehicles lents. En un entorn eminentment agrari com el del Baix Ter, la circulació de tractors i altra maquinària agrària pel viaducte suposarà la pèrdua d'eficiència de l'actuació i, en determinats casos, un risc afegit per a la circulació.
2. Els trams elevats de les dues alternatives d'infraestructura, siguin sobre talús o viaducte, **projectaran ombres sobre les parcel·les de conreus adjacents**. Aquests impactes no han estat contemplats a la memòria ni s'han incorporat als annexos econòmics o a les estimacions de pagament de compensació als propietaris i propietàries.
3. **Compensacions en cas d'afectacions a camps de pomeres.** El cultiu de pomeres és un dels més rellevants de la zona, atorgant-li una gran fama a nivell català per la seva dimensió i la qualitat del producte. A més a més aquest tipus de cultiu és de llarg període de retorn, és a dir, que la inversió inicial no es compensa fins que les pomeres, passat 5 anys

aproximadament, no comencen a fer fruit. A aquest temps de desenvolupament després s'hi ha de sumar un temps extra fins que l'arbre arriba a la seva màxima productivitat. En el cas de les mesures correctores, només s'esmenta que en els sòls agraris es reposarà el terra afegint una capa de sòl fèrtil per recuperar els usos anteriors, però en cap cas es marca una replantació dels arbres fruiters arrancats o la compensació econòmica al pagès per compensar les pèrdues generades per la baixada en la producció. Per tant demanem que s'inclogui a les mesures compensatòries en el cas d'ocupacions temporals sobre terrenys de cultiu de fruita o bé una reposició dels arbres fruiters arrancats més una compensació econòmica per pèrdua de productivitat anual acumulada fins a que els nous peus donin un rendiment similar als prèviament arrancats, o bé una compensació econòmica al pagès pel cost d'haver de replantar els peus arrancats més el plus econòmic esmentat anteriorment per la pèrdua de productivitat acumulada.

Per tot això,

SOL·LICITA:

1- Que es tingui per presentat aquest escrit i se'ns tingui per compareguts i com a part interessada en l'expedient que aquí ens ocupa.

2- Que es paralitzin els tràmits del projecte i es refacin els estudis incorporant totes les mancances esmentades i incorporant també una l'alternativa 0 basada en o similars a les propostes aquí fetes i. en funció d'això, es torni a avaluar l'alternativa a executar.

3- Demanem es corregeixin els errors i mancances per evitar confusions a l'hora de consultar el projecte i poder formular al·legacions o opinions al respecte.

4- Finalment, demanem que, segons la llei 27/2006, de 18 de juliol, mitjançant la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés

xxxxx, 15 d'octubre de 2020