

Pla de carreteres locals de les comarques gironines.

Document resum. Actualització 2024.

Autor:
DCD TALLER AMBIENTAL S.L.

Data:
Maig 2024

Coordinació:
Neus Comas Vila, Cap de Servei de Xarxa Viària de la Diputació de Girona





Avis legal

Aquesta obra està subjecta a la llicència Creative Commons Reconeixement 4.0 internacional. Se'n permet la còpia, la distribució, la comunicació pública i la transformació per generar una obra derivada, restricció sempre que se n'esmenti el titular dels drets (Diputació de Girona).

Consulteu els detalls de la llicència a:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ca>

Sumari

1.- Introducció	1
2.- Característiques bàsiques del Pla zonal	2
2.1. Dades de l'actuació prevista:	2
2.2. Objectius de la proposta de Pla Zonal	3
2.3. Descripció de l'àmbit.	5
3.- Descripció general del procés d'avaluació	8
3.1 Raons per sotmetre la proposta de Pla Zonal a l'avaluació ambiental estratègica	8
3.2 Històric del procés d'avaluació ambiental	10
4.- Valoració de l'estudi ambiental estratègic i la seva qualitat	11
4.1 Valoració de l'estructura formal	11
4.2. Incorporació de les determinacions del document d'abast	12
5.- Avaluació del resultat de les consultes realitzades i el seu grau de consideració	16
5.1 Origen de les aportacions	16
5.2 Contingut i grau d'incorporació de les aportacions de caire ambiental al pla	19
5.3 Resultat de les consideracions i comparativa i diferències amb la proposta inicial aprovada inicialment i la proposta per a l'aprovació provisional.	28
6.- Conclusions del procés d'avaluació	29
6.1. Compliment dels objectius ambientals proposats.	29
6.2. Seguiment ambiental de la proposta de Pla zonal	32
6.3 Valoració ambiental de la proposta de Pla zonal	36
7.- Annex 1. Plànols	38
8.- Annex 2. Aprovació inicial Diputació i publicació DOGC	45
9. -Annex 3. Respostes Administracions (d'importància ambiental)	49

1.- Introducció

La present Document Resum correspon al document final del procés d'avaluació ambiental ordinària que ha seguit la proposta del Pla de carreteres locals de les comarques gironines en la seva actualització a l'any 2024 promogut per la Diputació de Girona. Concretament s'ha redactat d'acord amb la legislació ambiental vigent, com seria l'article 20 i l'annex IV de la Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental.

Aquest document valora la manera en què s'ha portat a terme tot el procés d'exposició pública i consulta a les administracions i altres entitats interessades que la Diputació de Girona va fer tal i com es demanava en el document d'abast emès per l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental dels Serveis Territorials de Girona en data 03/08/2020 i com s'han integrat en la proposta final els diferents aspectes ambientals de l'estudi ambiental estratègic, les determinacions del document d'abast així com el resultat de les consultes efectuades i com aquestes s'han tingut en compte.

Aquest document resum s'ajusta en el seu contingut a les determinacions de l'article 24 en l'apartat 1 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental que l'expedient d'avaluació ambiental estratègica complert ha de contenir un Document Resum (DR) en que es descriu la integració en la proposta final del pla els aspectes ambientals, de l'estudi ambiental estratègic i de la seva adequació al document d'abast i de les realitzades.

El pla zonal que s'ha redactat inclou l'estudi dels camins municipals, de totes les comarques gironines, que són susceptibles d'integrar-se a la xarxa local de carreteres.

S'han definit 218 camins que sumen una longitud de 712,16 km i que atenen a les dades de població dels nuclis de les comarques de Girona, les dades de trànsit i els costos de transport actuals. S'exclouen els camins amb longitud inferior a 500 m i els no asfaltats.

S'han aplicat 8 criteris per decidir quins camins són integrables a la xarxa local, essent els més destacables els següents:

A. Camins que connectin nuclis de població de més de 150 habitants censats i discorren per sòl no urbanitzable o urbanitzable no delimitat.

F. Camins que facin de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis i que resultin amortitzables en 30 anys amb una taxa interna de retorn mínima del 10%.

G. Camins que permetin el tancament d'itineraris si, mitjançant un estudi cost-benefici, resulten amortitzables en 30 anys amb una TIR mínima del 10%.

Una vegada s'ha determinat quins camins són integrables d'acord amb la llei de carreteres, també s'han establert criteris ambientals per a determinar si és convenient la integració de determinats camins que discorren o poden tenir afectació sobre entorns d'un alt valor ambiental com serien els espais protegits (PEIN, Xarxa Natura 2000, Parcs naturals...).

2.- Característiques bàsiques del pla

2.1. Dades de l'actuació prevista:

Les dades bàsiques de l'actuació serien:

Tipus de pla	Pla de les carreteres locals de les comarques gironines)
Sector	Província de Girona
Òrgan promotor	Diputació de Girona
Àmbit del projecte	Província de Girona
Data actualització	Març 2024
Equip redactor del document d'avaluació ambiental	DCD Taller Ambiental, SL

2.2. Objectius de la proposta de Pla Zonal

El Pla zonal de la xarxa local de carreteres de Girona, d'acord amb el que estableix la nova ordenació de carreteres de Catalunya, té per objectiu identificar les carreteres que compleixen els requisits mínims per formar part de la xarxa local, que actualment són municipals i no tenen la consideració de carreteres.

L'àmbit d'aquest pla zonal són totes i cadascuna de les comarques gironines sense distinció, enteses com a un conjunt i, alhora, amb una anàlisi individual per a cada comarca.

Els principals objectius que es planteja el Pla Zonal en la seva actual redacció (any 2024) són:

- Identificar les carreteres que compleixen els requisits mínims per formar part de la xarxa local, que actualment són municipals i no tenen la consideració de carreteres.
- Identificar i prioritzar els camins municipals de la demarcació susceptibles de passar a formar part de la xarxa local de carreteres.
- Analitzar les carreteres que actualment formen part de la xarxa local que gestiona la Diputació de Girona per tal de conèixer les que realment compleixen alguns dels requisits legalment establerts i identificar les que poden deixar de ser catalogades com a carreteres locals.
- Definir les actuacions que caldria portar a terme a fi que les carreteres que poden arribar a ser locals tinguin les característiques tècniques que fixi la normativa del Pla de Carreteres vigent o la que el mateix Pla determini.
- Identificar les carreteres locals de la demarcació de Girona que com a conseqüència de l'evolució del territori han perdut la seva funcionalitat i són, per tant, susceptibles de traspàs als Ajuntaments.
- Definir les actuacions necessàries sobre les carreteres que ja formen part de la xarxa i que constitueixen itineraris amb les que s'indiquen com a integrables, amb l'objecte que tot l'itinerari tingui les mateixes característiques.
- Identificar les carreteres locals de titularitat de la Diputació de Girona que no compleixen uns paràmetres geomètrics mínims i són, per tant, susceptibles d'actuacions de millora de les seves característiques (eixamplament i millora).
- Definir les actuacions necessàries per transformar els camins municipals seleccionats en carreteres locals i millorar les carreteres locals amb paràmetres insuficients.
- Establir criteris de disseny (característiques tècniques) que han de tenir les vies per tal d'integrar-se a la xarxa local de carreteres.
- Prioritzar les actuacions de manera integrada per al conjunt de l'àmbit d'actuació.
- Redactar la normativa necessària per al seu desenvolupament, tant jurídic com tècnic.

En concret, l'actualització del Pla Zonal inclou:

- Recopilació de les dades de partida actualitzades (dades de població, intensitats de trànsit, costos del transport,...).
- Revisió dels llistats de camins a analitzar, eliminant aquells que ja han estat objecte d'actuacions de condicionament i que ja formen part de la xarxa de carreteres o camins de la Diputació de Girona, o bé aquells que es troben en tràmit de cessió.
- Revisió de l'aplicació de criteris d'integrabilitat directes, en base a les noves dades de població.
- Actualització de les fitxes justificatives, amb el resultat de l'aplicació de criteris.

- Actualització de l'anàlisi cost-benefici, d'acord amb la metodologia especificada en l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat i en base a les noves dades d'aforaments.

Com que correspon a una actualització de l'anterior Pla Zonal, el nou document del Pla Zonal inclou:

Recopilació de les dades de partida actualitzades (dades de població, intensitats de trànsit, costos del transport, ...).

- Revisió dels llistats de camins a analitzar, eliminant aquells que ja han estat objecte d'actuacions de condicionament i que ja formen part de la Diputació de Girona, o bé aquells que es troben en tràmit de cessió.

- Revisió de l'aplicació de criteris d'integrabilitat directes, en base a les noves dades de població i volum de trànsit.

- Actualització de les fitxes justificatives, amb el resultat de l'aplicació de criteris.

- Actualització de l'anàlisi cost-benefici, d'acord amb la metodologia especificada en l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat i en base a les noves dades d'aforaments.

2.3. Descripció de l'àmbit.

La província de Girona es troba situada a l'extrem al nord-est de la península ibèrica i també dels països catalans. Presenta una superfície total del 5.910 km² el que representa el 18,40% de la superfície total de Catalunya, mentre que la seva població actual (any 2023) que és de 808.672 habitants, correspon a poc més del 10% de la població total catalana.

La província de Girona agrupa un total de 221 municipis i és la menys extensa de les províncies de Catalunya, però no és la més densament poblada ni tampoc és la província menys poblada.

La província de Girona limita amb:

- Nord: la frontera francesa
- Est: el mar mediterrani
- Oest: la província de Barcelona i Lleida
- Sud: la comarca del Maresme de la província de Barcelona i el mar mediterrani

Pel que fa a les característiques de les principals comarques gironines destacaríem:

1/ Les comarques del Baix i Alt Empordà, són espais on es presenten pressions de caire divers, motivades per la presència d'infraestructures de comunicació de primer ordre, una marcada activitat turística, associada a una forta pressió urbanística; en un espai amb un patrimoni natural i cultural extens i de gran qualitat. L'Alt Empordà engloba un 24% de la superfície total de l'àmbit de les comarques gironines (1.342,43 km²), i concentra un 18% de la població total de la província, mentre que el Baix Empordà, presenta una superfície de 700,48 km² (13% del total de les comarques gironines); i agrupa el 18% de la població del total de l'àmbit. En total les dues comarques representen el 31% de la població total del conjunt de la província.

2/ La Garrotxa: té una superfície de 744,29 km² (13% del total de les comarques gironines) i engloba 21 municipis i el 8% de la població. Està considerada com una comarca de muntanya, amb zones planes escasses però d'elevada fertilitat. La matriu dominant és la forestal, la qual ocupa un 81% de la superfície de la comarca, amb una marcada varietat de boscos i poca fragmentació dels mateixos. En les zones de vall, es localitzen els usos agrícoles i els principals sistemes urbans de la comarca, amb una especial importància de l'àmbit de la conca del Fluvià, el qual esdevé l'eix articulador del territori comarcal. Presenta un alt percentatge de superfície inclosa en alguna figura de protecció sectorial, amb especial importància del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Aquesta comarca es concentra el 22% de la superfície protegida de l'àmbit de les comarques gironines.

3/ El Gironès: està formada per 27 municipis que, amb una superfície de 575,4 km², on hi viuen a l'entorn del 24,5% de la població gironina. Molta part de la població està concentrada a la capital Girona i Salt, de manera que entre les dues concentren el 70% de la població de la comarca, de manera que la capital té una gran influència en tota la comarca. Més de la meitat de la comarca es troba ocupada per sòl forestal (64,1%), seguit dels conreus (30,8%) i aproximadament un 5% de sòl ocupat per assentaments i infraestructures, concentrat principalment a l'àmbit del sistema urbà. El 30% del territori comarcal ha estat catalogat com a espai d'interès natural.

4/ El Pla de l'Estany: comprèn onze municipis amb una extensió de 262,8 km² (5% de superfície de la província) i una població a l'entorn del 4% del total de la mateixa té un pendent considerable (>10%) i prop d'un 30% té un pendent molt elevat superior al 20%. Les zones més planes es concentren

principalment en el terç central de l'àmbit i alguns punts pròxims als cursos hidrològics del terç est i oest. És un territori paisatgísticament divers on la coberta forestal és la majoritària amb una presència important de la coberta agrícola i els espais protegits representen només el 5,7% de la superfície total.

5/ El Ripollès engloba un total de 19 municipis amb una superfície de 956,2 km² (el 17% de la superfície total de la província), però amb molt poca població ja que només representa el 3,4% del total de la província. Aquesta baixa densitat de població bé condicionada en part pel caràcter muntanyós d'aquest territori. Gairebé el 60% de la superfície del sòl del Ripollès està ocupat per boscos. Els pendents a la major part del territori són elevats especialment a la zona del Pirineu axial i només el 4,1% del territori presenta uns pendents inferiors al 10% que correspon a les zones urbanitzades, a les fons de vall i a les divisòries d'aigua de les muntanyes. Un 32,4% del territori (30.714 ha) disposa d'alguna figura de protecció ambiental.

6/ La comarca de la Selva agrupa 26 municipis que ocupen una extensió total de 99.511 ha (995,1 km²) i una població que representa a l'entorn del 22% del total de la província. Es troba situada al sector septentrional de les serralades Costaneres Catalanes, a cavall entre la Costa Brava Sud, la serralada litoral, la depressió prelitoral i les serralades prelitoral i transversal, es pot considerar una de les comarques més diverses de Catalunya. La comarca, tradicionalment agrícola, s'ha vist transformada pel procés d'industrialització i urbanització que s'inicià al llarg dels anys setanta. Presenta una elevada superfície d'espais protegits amb un total de 14 espais que, sota diverses figures de protecció el que representa el 24,2% de la superfície comarcal. La comarca actua de suport físic de grans infraestructures fragmentadores del territori.

7/ La Cerdanya: es troba situada als Pirineus Catalans, a la capçalera del riu Segre. Es caracteritza per ser una comarca muntanyenca amb una plana elevada única als Pirineus, atès que no n'hi ha cap altra de magnitud considerable. Es divideix en les províncies de Girona (11 municipis) i Lleida (6 municipis).



Comarques gironines

Els principals trets de caràcter ambiental que tot Pla d'infraestructures viàries ha de contemplar per tal de fer una correcta avaluació dels aspectes més rellevants, i els quals són comuns amb plans d'infraestructures d'abast superior, així com tots aquells aspectes rellevants considerant el marc normatiu existent, i la relació amb plans i programes, són:

• Fragmentació del territori, ocupació d'espais naturals, afectació a la biodiversitat i als recursos naturals. El pas d'una nova infraestructura lineal en superfície o la proposta de canvi de traçat porta associat de forma inherent la fragmentació del territori i l'ocupació d'espais naturals i per tant la possible interferència dels connectors ecològics, ocupació d'habitats, repercussions sobre la flora i la fauna, així com a l'alteració de la xarxa hidrogràfica i dels sistemes naturals. Aquests impactes poden ser especialment significatius quan es produeixen en espais d'alt valor ecològic o espais protegits o àmbits catalogats per presència d'espècies protegides i amenaçades o sobre habitats singulars, protegits i amenaçats. En concret diverses actuacions, 11 concretament, discorren dins de la Xarxa Natura 2000 o sistema d'espais naturals protegits (Albera), fins i tot dins de parcs Naturals (Aiguamolls de l'Empordà, Cap de Creus, Zona volcànica de la Garrotxa.), així com també en zones ZEPA (zona especial protecció de les aus). Hi ha diverses afectacions d'habitats d'interès comunitari com les pinedes mediterrànies o alzinars i carrascars. Així mateix hi ha diverses propostes que discorren dins espais catalogat d'interès faunístic o florístic; també algun en espais d'interès geològic o en àmbits inclosos en el Pla de conservació de la llúdriga o la fura (*Mustela putorius*).

Connectivitat ecològica: l'increment de pas de vehicles pot comportar canvis en els desplaçaments de la fauna i per tant, un increment del risc de l'atropellament de fauna salvatge.

Qualitat atmosfèrica i lumínica. Augment de les emissions atmosfèriques i del consum d'energia. La mobilitat, si no va acompanyat d'un canvi modal important, comporta el consum d'energia i, derivada d'aquesta, un augment d'emissions de gasos d'efecte hivernacle si el parc mòbil continua basant-se en l'ús de combustibles fòssils. Cal doncs, promoure accions per tal de minimitzar el consum energètic, l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i contaminants atmosfèrics, així com la generació de soroll, ja que la qualitat de l'aire és un vector ambiental altament sensible als efectes del trànsit. En aquest sentit, doncs, caldrà tenir present els nivells de contaminació atmosfèrica local i concentració de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) associats al desenvolupament del Pla Zonal. Cal tenir present que hi ha diversos camins integrables que discorren dins zones de protecció lumínica E1 de protecció màxima, i altres discorren molt propers a zones habitades rurals que podrien veure incrementada la pressió acústica que suporten. En general no haurien de ser impactes significatius ja que són infraestructures amb un volum de trànsit, sovint molt baix.

• Reducció de l'accidentalitat. La mobilitat porta associada el risc d'accidents, de manera que com més desplaçaments es produeixin, el nombre d'accidents augmenta, tot i que hi ha altres variables que poden fer variar aquesta relació en número i gravetat com a conscienciació sovint de l'estat, el traçat i dimensionat de les infraestructures.

• Increment de la mobilitat. La crisi econòmica viscuda entre els anys 2008 i 2013 va comportar un descens significatiu dels valors de mobilitat a nivell general de Catalunya. Tot i així darrerament hi ha evidència d'un canvi de tendència, iniciat a l'any 2012, que ha comportat un nou augment de mobilitat, només reduït en el temps de la pandèmia. Aquest fet, porta a la necessitat de revisar la planificació de les xarxes de mobilitat, entre les quals hi ha la xarxa viària dels vehicles privats i la freqüentació actual de la xarxa de camins, per tal d'adaptar-la a les necessitats reals, doncs les dinàmiques de població i la ubicació de llocs de treball també s'han modificat respecte anys anteriors. S'estima que l'increment del trànsit d'un camí un cop transformat a carretera s'ha acotat a un rang entre el 10% i el 500%.

3.- Descripció general del procés d'avaluació

3.1. Raons per sotmetre la proposta de Pla zonal a l'avaluació ambiental estratègica

L'article 6.a de la Llei 21/2013 indica que són objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària els plans que estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació d'impacte ambiental i es refereixin, entre d'altres matèries, al transport, l'ordenació del territori rural o de l'ús del sòl.

Article 6. Àmbit d'aplicació de l'avaluació ambiental estratègica.

1. *Són objecte d'una avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i programes, així com les seves modificacions, que adopti o aprovi una Administració pública i l'elaboració i aprovació dels quals l'exigeixi una disposició legal o reglamentària o un acord del Consell de Ministres o del Consell de Govern d'una comunitat autònoma, quan:*

a) Estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació de l'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, ramaderia, silvicultura, aqüicultura, pesca, energia, mineria, indústria, transport, gestió de residus, gestió de recursos hídrics, ocupació del domini públic maritimoterrestre, utilització del medi marí, telecomunicacions, turisme, ordenació del territori urbà i rural, o de l'ús del sòl; o bé,

b) Requereixin una avaluació pel fet d'afectar espais Xarxa Natura 2000 en els termes que preveu la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat.

Pel que fa al contingut del Título II. Capítulo I. Sección 1.ª Procediment de l'avaluació ambiental estratègica ordinària per a la formulació de la declaració ambiental estratègica, en l'article 17 de Tràmits i terminis de l'avaluació ambiental estratègica ordinària. Es diu:

1. *L'avaluació ambiental estratègica ordinària consta dels tràmits següents:*

a) Sol·licitud d'inici.

b) Consultes prèvies i determinació de l'abast de l'estudi ambiental estratègic.

c) Elaboració de l'estudi ambiental estratègic.

d) Informació pública i consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades.

e) Anàlisi tècnica de l'expedient.

f) Declaració ambiental estratègica.

Per la seva part l'article 23. *Proposta final de pla o programa* diu.

Tenint en compte les al·legacions formulades en els tràmits d'informació pública i de consultes, incloent-hi, si s'escau, les consultes transfrontereres, el promotor ha de modificar, si és necessari, l'estudi ambiental estratègic, i elaborar la proposta final del pla o programa.

No s'han de tenir en compte els informes o les al·legacions rebuts fora dels terminis establerts en els articles 21 i 22.

Així mateix, l'article 24 de la llei diu:

Article 24. Anàlisi tècnica de l'expedient.

1. L'òrgan substantiu ha de remetre a l'òrgan ambiental l'expedient d'avaluació ambiental estratègica complet, integrat per:

a) La proposta final de pla o programa.

b) L'estudi ambiental estratègic.

c) El resultat de la informació pública i de les consultes, incloent-hi, si s'escau, les consultes transfrontereres, així com la seva consideració.

d) Un document resum en el qual el promotor descrigui la integració en la proposta final del pla o programa dels aspectes ambientals, de l'estudi ambiental estratègic i de la seva adequació al document d'abast, del resultat de les consultes efectuades i com aquestes s'han tingut en compte.

És seguint aquestes directrius que es redacta el present Document Resum del procés d'avaluació ambiental.

3.2. Històric del procés d'avaluació ambiental

En data Octubre 2018 es va redactar el Document Inicial Estratègic (DIE) del Pla de Carreteres Locals de les Comarques Gironines corresponen a l'actualització de l'any 2018 i que va tenir entrada a la OTAA (Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona) en data 6 de maig de 2020.

Després de les consultes realitzades per la OTAA, aquesta administració va redactar, en data 3 d'agost de 2020, el Document d'Abast de l'Estudi Ambiental Estratègic del Pla de les carreteres locals de les comarques gironines dels Municipis de les comarques gironines, amb número d'expedient OTAAGI20200079.

En data juliol de 2021 es va redactar, per part de l'empresa DCD Taller Ambiental S.L., per encàrrec de la Diputació de Girona, l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) per acompanyar la proposta del Pla de Carreteres locals de les comarques Gironines que promou la Diputació de Girona.

En la sessió ordinària del 15 de febrer de 2022, el Ple de la Diputació de Girona, va aprovar inicialment el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i el seu Estudi ambiental estratègic. Es va acordar un període d'informació pública de 45 dies hàbils amb la notificació de l'acord als 221 municipis de les comarques gironines i a diverses administracions i entitats perquè poguessin emetre informe i fer al·legacions.

La informació pública d'ambdós documents es va fer a partir de la publicació d'anuncis al DOGC (número 8613 de 24/02/2022), al BOP (número 36 de 22/02/2022), al tauler d'edictes de la seu electrònica de la Diputació de Girona i al web de la Diputació de Girona, incloent en tots els casos l'enllaç que ha permès l'accés telemàtic al seu contingut íntegre.

Durant el període d'informació pública es van presentar un total de 30 al·legacions, de les quals, 16 són respecte el Pla de carreteres, 6 són respecte l'Estudi ambiental estratègic i 8 diverses.

En data març de 2024 es redacta per part de l'empresa ABM serveis d'enginyeria i consulting SL amb el suport tècnic de Xarxa Viària de la Diputació de Girona el document definitiu del Pla de Carreteres de les comarques Gironines a on s'han tingut en consideració algunes de les al·legacions presentades i les respostes de les diferents administracions.

En data abril de 2024 es redacta el text refós d'estudi ambiental estratègic (EAE) per acompanyar el Pla de Carreteres de les comarques Gironines així com el document resum corresponent.

4.- Valoració de l'Estudi Ambiental Estratègic i la seva qualitat

4.1. Valoració de l'estructura formal

L'estudi ambiental estratègic (EAE) per acompanyar el Pla de Carreteres Locals de les Comarques Gironines presenta l'estructura és la següent:

1.- Introducció

- 1.1. Introducció
- 1.2. Antecedents
- 1.3. Legislació. Marc Normatiu i continguts del document inicial estratègic
- 1.4. Justificació i objectius

2.- Determinació requeriments ambientals significatius en l'àmbit del projecte

- 2.1. Perfil ambiental de la província
- 2.2. Descripció dels aspectes ambientalment rellevants
- 2.3. Relació amb altres plans i programes.
- 2.4. Objectius de protecció mediambiental

3.- Alternatives

4.- Proposta de Pla Zonal

5. Justificació ambiental de l'alternativa escollida.

- 5.1. Compliment dels objectius ambientals

6. Identificació i avaluació dels probables efectes significatius de la proposta de pla zonal sobre el medi ambient

- 6.1. Medi físic
- 6.2. Medi biòtic
- 6.3. Medi humà

7. Incorporació de les determinacions establertes en el document d'abast

8.- Afectació al canvi climàtic

- 8.1. Valoració de l'afectació al canvi climàtic
- 8.2. Càlcul de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova

mobilitat.

9.- Seguiment ambiental de l'actuació

- 9.1. Mesures de seguiment i control de les obres d'actuació en els diferents camins
- 9.2. Indicadors de seguiment de compliment del Pla.

10.-Proposta de mesures correctores i preventives

11. Síntesi

12. Annex 1. Document d'abast

13. Annex 2 Plànols

14. Annex 3. Fitxes de les actuacions previstes

15. Annex 4. Taula resum de les fitxes

Per tant, l'estructura de l'EAE s'adapta als requeriments que estableix la normativa vigent, en concret l'article 20 de la llei 21/2013 d'avaluació ambiental.

Els apartats de diagnosi, objectius i avaluació ambiental del pla i de les alternatives es troben estretament lligats, de manera que l'avaluació ambiental s'ha centrat en analitzar i valorar els aspectes ambientals més rellevants del territori i l'impacte que pot comportar sobre els mateixos el desenvolupament de la proposta del Pla de Carreteres Locals de les Comarques Gironines.

4.2. Incorporació de les determinacions del document d'abast

Tot seguit s'especifica a on es van incorporar en l'Estudi Ambiental estratègic (pag. 70 a 73) les determinacions que estableix el document d'abast que es va redactar en data 3 d'agost de 2020 per part de la OTAA dels Serveis Territorials a Girona del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i concretament l'oficina Territorial d'Avaluació Ambiental de Girona

8. DETERMINACIÓ DE L'ABAST I DEL NIVELL DE DETALL DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

L'estudi ambiental estratègic tindrà el contingut que estableix l'annex IV de la Llei 21/2013 amb el següent grau d'especificitat:

1/ Des del punt de vista de la informació relativa a les característiques del Pla caldria concretar els canvis (secció tipus) que comportarà que un camí passi a ésser carretera, específicament l'augment de l'amplada de la plataforma (calçada i vorals). També caldria conèixer les característiques del carril per a bicicletes com ara l'amplada i posició respecte de la carretera i si es preveuen en tots els camins integrables i augment dels radis de corba.

Per als camins finalment integrables s'hauria de disposar, al llarg de la tramitació del Pla, de dades d'aforament (IMD) actual i previstos com a indicador indirecte del grau d'impacte ambiental de la mobilitat.

Totes aquestes dades s'han incorporat en les fitxes específiques de cada camí que figuren en el document del Pla de carreteres Locals de les Comarques Gironines que acompanya el present document ambiental

... s'haurien de descriure els criteris per a la construcció d'obres annexes, com ara rotondes atenent als seus impactes ambientals: dimensions i enllumenats i la seva posició en el medi rural.

La definició de les rotondes no correspon al present Pla Zonal, molt més generalista, sinó que caldrà analitzar-ho de manera personalitzada quan es redacti el projecte constructiu de cada actuació concreta.

2/ Des del punt de vista de l'anàlisi dels camins que resulten integrables cal incorporar la variable ambiental a l'anàlisi de decisió sobre cadascun dels 57 seleccionats. Per orientar l'avaluació s'esmenten, a continuació, els criteris ambientals resultants de la valoració preliminar i de les consultes rebudes.

Valorar, per a cadascun dels camins assenyalats amb color vermell o ocre a l'annex, i d'acord amb el perfil ambiental, els possibles impactes sobre els espais Xarxa Natura 2000, connectors ecològics, les àrees d'interès florístic i faunístic o l'àmbit de distribució de determinades espècies de la fauna protegida tenint en compte els següents canvis:

- a. L'ampliació de la plataforma i dels carrils de circulació*
- b. L'ampliació de la franja transformada per la construcció d'un carril per a bicicletes*
- c. Les modificacions de traçat en zones amb corbes i l'augment de velocitat resultant*
- d. L'augment esperat de l'IMD*

Els principals impactes a considerar són:

- a. Pèrdua d'hàbitats*
- b. Mortalitat de fauna per atropellaments*
- c. Freqüentació d'espais naturals sensibles i pèrdua de connectivitat ecològica*
- d. Transformacions del paisatge (excavació de talussos i construcció de terraplens)*
- e. Àrees d'interès geològic*
- f. Jaciments arqueològics i/o paleontològics*

Per als camins assenyalats en verd i que continguin condicionants ambientals, s'haurien d'indicar els criteris o mesures ambientals a incorporar als futurs projectes.

En el present estudi ambiental estratègic s'ha incorporat una fitxa específica de valoració ambiental de la possible afectació per a cada camí que pot comportar una certa incidència ambiental. L'anàlisi més en detall caldrà fer-la en la redacció del projecte constructiu de cada actuació concreta

S'han incorporat les valoracions ambientals a l'anàlisi de decisió de si una carretera és integrable o no i això ha comportat que 3 camins passin d'integrables a no integrables per criteris ambientals.

3) A partir del resultat de l'anàlisi dels punts 1) i 2), i del contingut del present document d'abast, s'haurà de revisar la integrabilitat dels camins seleccionats i, per a aquells que es mantinguin, determinar condicionants ambientals per als futurs projectes.

S'ha revisat el criteri d'integrabilitat dels diversos camins incorporant els valors ambientals de l'entorn com un criteri més a utilitzar a l'hora de determinar si un camí és integrable o no i sobre tot quina és l'actuació que es preveu portar a terme sobre cadascun específicament. Això ha comportat que 3 camins passin d'integrables a no integrables per criteris ambientals.

4) Analitzar les afectacions als sòls agraris, estimant la pèrdua que pot comportar el desenvolupament del pla i definir, si s'escau, mesures correctores a aplicar en els futurs projectes que desenvolupin el Pla.

En la fitxa específica de cada camí que s'han incorporat com annex al present document hi figura un punt a on es valora la possible afectació de sòl agrari en funció de la tipologia d'actuació que es vol portar a terme en cada camí integrable. En el present document s'estableixen la proposta d'actuació a portar a terme per cada camí concret, però no es pot entrar en prou detall de quina afectació concreta podria comportar cada actuació fins a la redacció del projecte constructiu o de traçat corresponent.

5) Alguns dels camins integrables tenen a no massa distància altres camins o carreteres no integrables que connecten els mateixos nuclis urbans amb recorreguts similars. Caldria analitzar la possibilitat de restringir aquests camins per a ús de bicicletes i potser maquinària agrícola i desplaçar el trànsit de vehicles i motocicletes a les carreteres integrables, evitant així l'execució de carrils bici paral·lels a les noves adequacions.

S'ha analitzat aquesta possibilitat i s'ha vist que cada camí integrat en el pla té una funció concreta com a via d'accés a zones habitades, propietats particulars, serveis comunitaris, infraestructures elèctriques o de telecomunicacions...i s'ha vist que no és possible restringir la circulació de vehicles per les mateixes, fora de casos molt concrets com seria el camí de Castelló d'Empúries a Palau Saverdera que ha passat a no integrable tant per criteris ambientals com també per haver-hi una altra via alternativa.

6) Actualitzar l'apartat 4. Objectius i criteris generals de protecció ambiental amb els plans i normatives esmentades a la consulta efectuada a l'OCCC.

En el present document hi figuren els Objectius i criteris generals de protecció ambiental demanat que s'han modificat respecte als que figuraven en el Document inicial estratègic per incorporar-hi els que es demanen des de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic.

7) Justificar si hi haurà o no un impacte potencial d'increment de la intensitat de trànsit d'acord amb les IMD de les carreteres afectades i calcula les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat. Els factors d'emissió per al càlcul d'emissions de GEH els poden trobar a la Guia de càlcul elaborada per l'OCC.

S'ha incorporat un apartat específic (apartat 8.1.) en el present document s'ha fet el càlcul de les emissions de gasos amb efecte hivernacle associades a la mobilitat per l'increment de trànsit com a conseqüència del desenvolupament del Pla Zonal. El càlcul s'ha fet seguint els criteris de la Guia pràctica per al càlcul d'emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEH).

8) Pel que fa a l'avaluació de l'impacte del canvi climàtic sobre el Pla, la diagnosi i definició de quines seran les carreteres sobre les quals cal actuar haurà de tenir en compte els potencials impactes del canvi climàtic en zones especialment vulnerables. Es tindran en compte les principals projeccions i els principals impactes del canvi climàtic i cal valorar si les carreteres objecte d'ampliació o actuació poden veure-se'n afectades.

En les fitxes específiques de valoració ambiental de cada actuació s'incorpora un criteri de valoració del possible impacte que sobre el canvi climàtic, sobre tot en zones vulnerables, pot comportar cada actuació de millora proposada.

9) Les actuacions de millora de la xarxa de camins per passar a formar part de la xarxa local de carreteres que tinguin incidència acústica sobre els receptors sensibles propers (habitatges, centres docents i hospitalaris) hauran d'incloure un estudi acústic, segons l'annex 10 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, dins el tràmit d'avaluació ambiental, i quan se sobrepassin els valors límit establerts per l'Annex 1, s'hauran d'aplicar mesures correctores i/o preventives.

En la definició de l'escenari proposta i dins dels diferents grups de mesures per a l'assoliment dels objectius i criteris ambientals, cal proposar mesures de reducció, sobretot en els trams de travessies urbanes i en els trams més afectats per les zones urbanes amb receptors acústics sensibles exposats, es proposa l'aplicació de mesures com:

- Manteniment del bon estat del paviment i aplicació de paviments que redueixen el soroll a les vies de nova pavimentació.*
- Implantació de mecanismes per reduir la velocitat dels vehicles a les travessies urbanes.*
- Apantallament amb motes de terra o barreres artificials en els punts que ho requereixin.*

Aquest estudi acústic que determina la llei no correspon a aquesta fase d'estudi sinó que caldrà portar-lo a terme a l'hora de desenvolupar cada actuació concreta que és quan es tindrà en detall la tipologia d'actuació que es vol portar a terme i la possible incidència sobre zones de sensibilitat acústica.

Tot i així si que es contempla en les actuacions previstes incorporar una banda de rodadura fonoabsorbent que ajuda a reduir les emissions de soroll a l'entorn de com a mínim 2 dB respecte al paviment tradicional.

Cal puntualitzar que no hi ha camins integrables que afectin travessies urbanes ni passen propers a nuclis urbans importants

10) Substituir les referències al Decret 82/2005, de 3 de maig, derogat, pel Decret 190/2015, de 25 d'agost, que estableix les prescripcions de les instal·lacions d'enllumenat exterior.

Descriure quins àmbits del desenvolupament del Pla podrem requerir elements d'enllumenat exterior i que s'implantaran per tal que l'administració competent pugui avaluar-ho. A tal efecte cal planificar adequadament les necessitats d'il·luminació per tal de minimitzar els punts de llum instal·lats i els nivells d'il·luminació i ser especialment respectuós per evitar els efectes perturbadors en el medi, i controlar la il·luminació intrusa.

Les instal·lacions d'enllumenat exterior han de complir, entre altres, amb les condicions que consten a l'Annex 2 del Decret 190/2015 pel que fa a la tipologia de les làmpades i al percentatge màxim del flux d'hemisferi superior instal·lat (FHSinst) dels llums, en funció de l'horari d'ús i la zona de protecció.

S'han eliminat les referències al Decret 82/2005 i s'han substituït pel Decret 190/2015 en el present document i en les mesures correctores s'ha especificat, de manera generalitzada, les condicions que han de complir els enllumenats exteriors a l'entorn de les carreteres.

5. Avaluació del resultat de les consultes realitzades i el seu grau de consideració

5.1 Origen de les aportacions

5.1.1. Informes a la presentació de l'avanç del Pla Especial i el Document Inicial Estratègic

Les consultes a la població i a les administracions presumiblement implicades o afectades s'han realitzat a les fases següents:

- Avanç del Pla de Carreteres locals de les Comarques Gironines conjuntament amb el Document Inicial Estratègic:
 - Consultes per part a l'òrgan ambiental (Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental dels Serveis Territorials de Girona) a les administracions afectades i altres entitats interessades:
 - Agència Catalana de l'Aigua.
 - Serveis Territorials. Departament d'agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació
 - Serveis Territorials del departament de Cultura
 - Protecció Civil. Serveis Territorials del Departament d'Interior
 - Servei per a la prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica
 - Oficina Catalana del Canvi Climàtic
 - Secció de Biodiversitat i Medi Natural
 - Parc Natural del Cap de Creus
 - Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà
 - Parc Natural del Montgrí, Illes Medes i el Baix Ter
 - Parc Natural de la zona volcànica de la Garrotxa
 - Parc Natural de Capçaleres del Ter i del Freset
 - Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura
 - Fundació Emys
 - Associació de Naturalistes de Girona

Així com la consulta a tots els ajuntaments afectats pel pas d'algunes de les carreteres locals o futures carreteres locals de la província (en total 72 ajuntaments)

De totes les consultes anteriors es va obtenir resposta de:

- Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica
- Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació.
- Secció de Biodiversitat i Medi Natural
- Oficina Catalana del Canvi Climàtic (OCCC)
- Parc natural del Cap de Creus
- Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà
- Parc Natural del Montgrí, Illes Medes i el Baix Ter
- Parc Natural de la zona volcànica de la Garrotxa
- Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura

Seguint les directrius del Document d'Abast de l'Estudi Ambiental Estratègic, i d'acord amb els articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, amb data febrer de 2022, la Diputació de Girona, es va posar en informació pública durant 45 dies els documents de l'aprovació inicial i a diverses administracions i entitats perquè poguessin emetre informe i fer al·legacions.

La informació pública d'ambdós documents es va fer a partir de la publicació d'anuncis al DOGC (número 8613 de 24/02/2022), al BOP (número 36 de 22/02/2022), al tauler d'edictes de la seu electrònica de la Diputació de Girona i al web de la Diputació de Girona, incloent en tots els casos l'enllaç que ha permès l'accés telemàtic al seu contingut íntegre.

Durant el període d'informació pública s'han presentat un total de 30 al·legacions, de les quals, 16 són respecte el Pla de carreteres, 6 són respecte l'Estudi ambiental estratègic i 8 diverses.

Administracions públiques que han respost

Oficina Catalana del Canvi Climàtic	(informe data 07/03/2022)
Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic	(informe data 25/02/2022)
Secció de Biodiversitat i Medi Natural	(informe data 17/06/2022)
Agència Catalana de l'Aigua	(informe data 14/03/2022)

Ajuntament d'Arbúcies, ajuntament Sant Feliu de Buixalleu i Consell Comarcal de la Selva (informe data 29/03/2022)

Ajuntament de Bellcaire d'Empordà	(informe data 26/04/2022)
Ajuntament de Cabanes	(informe data 25/04/2022)
Ajuntament de Llagostera	(informe data 30/03/2022)
Ajuntament de Maçanet de la Selva	(informe data 14/03/2022)
Ajuntament de Massanes	(informe data 08/04/2022)
Ajuntament de Palol de Revardit	(informe data 11/04/2022)
Ajuntament de Peralada	(informe data 05/05/2022)
Ajuntament de Riells i Viabrea	(informe data 02/05/2022)
Ajuntament de Riudarenes	(informe data 26/04/2022)
Ajuntament de la Tallada d'Empordà	(informe data 08/04/2022)
Ajuntament d'Ullà	(informe data 05/04/2022)
Ajuntament d'Alp	(informe data 21/03/2022)
Ajuntament de Figueres	(informe data 21/03/2022)
Ajuntament de Vilafant	(informe data 08/03/2022)
Ajuntament Sant Julià de Llor i Bonmatí	(informe data 29/03/2022)
Ajuntament de Roses	(informe data 14/04/2022)
Ajuntament de Beuda	(informe data 27/04/2022)
Ajuntament de la Vall d'en Bas	(informe data 27/04/2022)
Ajuntament de Moià de Montcal	(informe data 27/04/2022)
Ajuntament de Vidrà	(informe data 27/04/2022)

També han presentat al·legacions:

Grup polític CUP-Amunt	(al·legació data 25/04/2022)
Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura	(al·legació data 26/04/2022)
Associació Naturalistes de Girona	(al·legació data 27/04/2022)

Bona part dels informes i al·legacions presentades fan referència a la inclusió de camins municipals en el pla zonal (concretament 12), altres fan referència a l'exclusió de camins municipals (concretament 2), unes altres afecten directament la part ambiental del Pla Zonal (6, 3 d'elles d'ajuntaments i 3 d'administracions), també n'hi ha 8 de més generalistes afectant tant part ambiental com de criteri (1 administració, 4 ajuntaments, 1 grup polític i 2 associacions de naturalistes).

En el període d'exposició pública ni tampoc posteriorment es va rebre cap al·legació per part de particulars.

5.2 Contingut i grau d'incorporació de les aportacions de caire ambiental al pla

5.2.1 Consideració de les aportacions de les administracions afectades

A continuació es detallen, les respostes a les al·legacions dels ajuntaments i de les diverses administracions afectades:

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
07/03/2022	Oficina del Canvi Climàtic	<p>1/ En el transcurs de tramitació del pla, algunes referències normatives de l'estudi ambiental estratègic han quedat desfasades i llista les noves referències normatives que caldrà tenir en compte.</p> <p>2/ Valida la metodologia utilitzada en el càlcul de les emissions de GEH i els resultats obtinguts</p> <p>3/ Considera adient les consideracions que s'han tingut en compte pel risc d'inundabilitat.</p> <p>4/ Considera d'extrema importància el manteniment de poda dels marges i sega periòdiques per controlar el risc d'incendis forestals en els camins que passin per zones amb un alt risc d'incendi forestal.</p> <p>5/ Recomana incloure les principals conclusions de les darreres projeccions climàtiques fetes pel Servei Meteorològic de Catalunya en el marc del projecte ESCAT 2000., fer referència a les mesures d'adaptació de l'estudi sobre vulnerabilitat del sistema de mobilitat davant els efectes del canvi climàtic i l'estudi sobre vulnerabilitat i resiliència dels municipis de Catalunya al canvi climàtic.</p> <p>6/ Esmenta que el pla ha de tenir en compte l'impacte de transformació d'un camí rural en una via asfaltada sobre aquests ecosistemes.</p>	<p>1/ S'actualitzaran les normatives</p> <p>4/ No correspon a aquest pla zonal definir com s'han de deixar els marges tot i que s'han incorporat com a mesures correctores</p> <p>5/ No correspon a un Pla Zonal incloure les determinacions del projecte ESCAT 200.</p> <p>6/ L'impacte de transformació d'un camí rural en una via asfaltada, com que un camí no és pavimentat directament no pot ser integrable, per tant, aquesta casuística no es donarà en cap cas</p>	<p>Es tindran en compte les consideracions esmentades per l'Oficina a excepció del punt 6.</p>
17/06/2022	Secció de Biodiversitat i Medi Ambient	<p>1/ Dels 45 camins integrables que hi ha en el pla zonal, en determina 7 com a desfavorables per criteris de biodiversitat i 25 com a admissibles (amb reserves).</p> <p>2/ Fomentar velocitats baixes en algunes carreteres i conservar les característiques que porten a mantenir una IMD baixa</p>	<p>1/ S'eliminaran del Pla Zonal els 7 camins que es demana.</p> <p>2/ Es desestima l'al·legació genèrica de fomentar velocitats baixes en algunes carreteres i conservar les característiques que porten a mantenir una IMD baixa.</p>	<p>Informe FAVORABLE si s'eliminen els 7 camins que es demana</p>
14/03/2022	Agència Catalana de l'Aigua	<p>1/ Manifesta que qualsevol actuació que afecti el domini públic hidràulic o la zona de policia de lleres caldrà obtenir la prèvia i preceptiva autorització de l'Agència amb la presentació del corresponent projecte</p>	<p>No cal incloure-hi cap esmena ni modificació</p>	<p>Informe FAVORABLE</p>

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
25/02/2022	Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic	<p>1/ Vector acústic: les actuacions de millora dels camins garanteixen el compliment dels objectius de qualitat acústica als receptors acústics sensibles que corresponen a la zona de sensibilitat acústica Alta A4 o Moderada B1, segons s'escaigui, d'acord amb el mapa de capacitat acústica i la normativa vigent.</p> <p>Que el projecte constructiu de les actuacions inclogui un estudi acústic</p> <p>2/ Vector lumínic: els projectes de les actuacions hauran de definir els elements d'enllumenat exterior que s'implantaran, que caldrà complir el Decret 190/2015 i que caldrà planificar adequadament les necessitats d'il·luminació de llum instal·lats.</p>	El pla zonal no s'està estudiant ni desenvolupant projectes concrets, sinó que es valora la integració o no d'uns camins a carreteres locals. En el moment que es vulgui plantejar un projecte constructiu (en el cas que el pla zonal s'aprovi i hi hagi la voluntat de desenvolupar-lo) es tindran en compte els aspectes de l'informe	Informe FAVORABLE

2/ Al·legacions d'ajuntaments.

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
29/04/2022	Ajuntament d'Arbúcies, Ajuntament de Sant Feliu de Buixalleu i Consell Comarcal de la Selva	<p>Integrar el camí 8.07.2 Camí de la GI-552 a Fogueres de Montsoriu en el pla de carreteres locals, ja que Fogueres de Montsoriu té més de 150 habitants. Esmenten que cal considerar la urbanització de la Janeta (Arbúcies) amb 58 habitants. Aquest fet, fa que hi hagi 97 habitants en total. Consideren que cal tenir en compte els habitatges de segona residència, malgrat no estiguin empadronats.</p> <p>Cal tenir en compte el potencial creixement que tindrà la urbanització de Fogueres de Montsoriu amb 60 parcel·les edificables, així com el castell de Montsoriu com a centre turístic i 16.056 visitants anual però es preveu arribar a 50.000, o que aquest camí és una entrada al Parc natural del Montseny</p>	Es desestima l'al·legació presentada per tal d'integrar el camí 8.07.2 Camí de la GI-552 a Fogueres de Montsoriu.	Es desestima l'al·legació
26/04/2022	Ajuntament de Bellcaire	<p>1/ Integrar el camí de Bellcaire a Tor (La Tallada d'Empordà). Bellcaire té més de 150 habitants però Tor té 132 habitants (inferior a 150 habitants). Escurça sensiblement l'itinerari entre els dos nuclis, ja que actualment l'itinerari és de 7,9 Km i el camí proposa té una longitud de 2,2 Km. L'anàlisi cost benefici resulta amortitzable amb una taxa interna de retorn a 30 anys de 66,39 % (superior al 10%).</p>	S'estima l'al·legació d'integrar el camí de Bellcaire a Tor.	S'estima l'al·legació
30/03/2022	Ajuntament de Llagostera	Integrar el camí de la Font Bona. Es tracta d'un camí pavimentat d'uns 1,2 km de longitud que uneix la urbanització Selva Brava amb la urbanització Font Bona.	Es desestima l'al·legació ja que la urbanització Selva Brava té 269 habitants i Font Bona té 147 habitants (inferior a 150 habitants)	Es desestima l'al·legació

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
25/04/2022	Ajuntament de Cabanes	Integrar el camí 1.13.2. Camí de Peralada a Cabanes. Aquest camí s'ha considerat no integrable atès que té part en terres. Es proposa un canvi de traçat parcial del camí proposat, el qual és coincident el primer tram amb el camí 1.13.2 i posteriorment canvia el traçat més al nord fins a arribar a la GIV-6024.	La nova proposta permet el tancament d'itineraris entre els dos nuclis de població i escurça significativament el recorregut actual 7,2 Km entre els dos nuclis de població a 2,6 Km. El nou traçat és totalment pavimentat. L'anàlisi cost benefici resulta amortitzable amb una taxa interna de retorn a 30 anys de 120,18 % (superior al 10%).	S'estima l'al·legació d'integrar el camí 1.13.2. Camí de Peralada a Cabanes fent un canvi de traçat en una part del camí i per tant, el camí passa a ser 1.13.1. Camí de Peralada a Cabanes.
08/04/2022	Ajuntament de Maçanet de la Selva	Integrar el camí 8.13.2. Camí de l'N-II a Montbarbat, ja que el camí té 2,7 Km, que uneix la urbanització de Montbarbat de 690 habitants amb la Urbanització Terrafortuna (Vidreses).	Es desestima l'al·legació ja que aquest camí uneix la N-II amb Montbarbat i no amb Terrafortuna, i Montbarbat no és el nucli principal de Maçanet..	Es desestima l'al·legació
30/03/2022	Ajuntament de Massanes	Integrar el camí 8.09.2. o camí de la GI-555 a Can Fornaca. Integrar el camí 8.10.2. o camí de la GI-555 a la GI-562	Es desestima l'al·legació ja que: 8.09.2 no integrable ja que no és la unió de 2 nuclis. 8.10.2 és un camí parcialment de terra.	Es desestima l'al·legació
11/04/2022	Ajuntament de Palol de Revardit	Integrar el camí 6.17.2 camí de Sant Martí de la Mota a Montcal, ja que els veïns de Can Comas, Sant Martí de la Mota és de gairebé 300 habitants.	Es desestima l'al·legació ja que en el recorregut del camí, només hi ha el refugi de la Mota, sense habitants, i Montbò amb 65 habitants	Es desestima l'al·legació
05/05/2022	Ajuntament de Peralada	Integrar el camí 1.13.2 camí de Peralada a Cabanes. Proposa un canvi de traçat parcial del camí proposat, el qual és coincident el primer tram amb el camí 1.13.2 i posteriorment canvia el traçat més al nord fins a arribar a la GIV-6024. Permet el tancament d'itineraris entre els dos nuclis de població i escurça significativament el recorregut actual 7,2 Km entre els dos nuclis de població a 2,6 Km. El nou traçat és totalment pavimentat	Es farà un canvi de traçat en una part del camí i per tant, el camí passa a ser 1.13.1. L'anàlisi cost benefici resulta amortitzable amb una taxa interna de retorn a 30 anys de 120,18 % (superior al 10%).	S'estima l'al·legació
02/05/2022	Ajuntament de Riells i Viabrea	Integrar el camí 8.07.2. Camí de la GI-552 a Fogueres de Montsoriu ja que Fogueres de Montsoriu també pertany a Arbúcies i a Riells i Viabrea, sense quantificar la població total. Considera que cal tenir en compte els habitatges de segona residència, malgrat no estiguin empadronats. És un accés al Castell de Montsoriu que té 16.056 visitants És una entrada al Parc natural del Montseny	Actualment el Castell de Montsoriu té 16.056 visitants, inferiors als 50.000 visitants, per tant, atès que és l'únic criteri que faria complir com a integrable el camí, continua essent no integrable.	Es desestima l'al·legació

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
26/04/2022	Ajuntament de Riudarenes	Integrar el camí 8.09.2. Camí de la GI-555 a Can Fornaca ja que connecta Can Fornaca amb Riudarenes i tanca itinerari amb la carretera de l'Esparra	És un camí de terres i no tanca l'itinerari atès que la carretera de l'Esparra és una carretera descatalogable atès que no compleix amb els requisits per ser catalogable.	Es desestima l'al·legació
08/04/2022	Ajuntament de la Tallada d'Empordà	1/ Integrar el camí de Bellcaire a Tor (La Tallada d'Empordà). Bellcaire té més de 150 habitants però Tor té 132 habitants (inferior a 150 habitants) i Escurça sensiblement l'itinerari entre els dos nuclis, ja que actualment l'itinerari és de 7,9 Km i el camí proposa té una longitud de 2,2 Km. 2/ Integrar el camí entre Marenyà i La Tallada d'Empordà.	S'estima l'al·legació d'integrar el camí de Bellcaire a Tor ja que L'anàlisi cost benefici resulta amortitzable amb una taxa interna de retorn a 30 anys de 66,39 % (superior al 10%). Es desestima l'al·legació d'integrar el camí entre Marenyà i La Tallada d'Empordà	S'estima l'al·legació
05/04/2022	Ajuntament d'Ullà	Integrar el camí Vell de Bellcaire o camí Vell d'Ullà, camí pavimentat d'uns 2,75 km de longitud que va sensiblement paral·lel a la carretera GI-632, El recorregut actual per anar de Bellcaire a Ullà és de 4,6 Km.	Actualment ja hi ha un recorregut per aquesta unió de municipis. L'anàlisi cost benefici resulta amortitzable en un període de 30 anys amb una taxa interna de retorn del 7,76 %, per tant, inferior al 10%.	Es desestima l'al·legació
21/03/2022	Ajuntament d'Alp	Excloure el camí 3.02.1 Camí de l'estació d'esquí de la Molina a Molina ja que la naturalesa de la carretera afectaria a terrenys confrontants que no concorden avui amb el planejament urbanístic vigent a Alp.	D'acord amb l'article 4 del Reglament de carreteres, els camins que compleixin algun punt de l'article (en aquest cas seria integrable pel criteri E, poden ser integrables a la xarxa de carreteres, però no és una obligació	S'estima l'al·legació
21/03/2022	Ajuntament de Figueres	No incloure el tram de sòl urbà del camí 1.17.1 Camí de Vilatenim al Far d'Empordà.	Aquesta al·legació no afecta la integració o no del camí estudiat. En tot cas, en el moment de fer el possible conveni de traspàs es definiran els inicis i finals del camí.	
08/03/2022	Ajuntament de Vilafant	Integrar el camí 1.15.1 camí dels enginyers i les Forques a Vilafant com ja diu l'estudi ambiental estratègic i el pla de carreteres locals	Es manté com integrable i	S'accepta l'al·legació
29/03/2022	Ajuntament de Sant Julià i Bonmatí	Informa que el camí 8.32.2. de Bonmatí a Anglès per Sant Julià de Llor, tram 2 es troba dins dels límits de la Xarxa Natura 2000	En les taules de l'estudi ambiental estratègic ja s'ha marcat que es troba dins la Xarxa Natura 2000	S'estima l'al·legació
14/04/2022	Ajuntament de Roses	No fa cap al·legació i dona conformitat a no integrar el camí 1.28.2. o camí de Roses a Cala Montjoi per criteris mediambientals	No cal fer cap canvi	

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
27/04/2022	Ajuntament de Beuda	Incloure els camins 4.01.2 Camí de Maià de Montcal a Beuda i el camí 4.07.2 Camí de Sant Martí Sesserres a la Mare de Déu del Mont i al·lega que cal modificar els criteris tècnics que defineixen la integrabilitat o no de carreteres, ampliant els estudis territorials i tenint en compte la perspectiva de la seguretat viària. També esmenta motius d'interès cultural i paisatgístic.	No s'accepta l'al·legació ja que el criteri de seguretat viària sense ser incorporat com a carretera de la xarxa viària local queda totalment fora de l'estudi del pla zonal de carreteres.	Es desestima l'al·legació
27/04/2022	Ajuntament de la Vall d'en Bas	Incloure el camí 4.26.2 Camí de Sant Privat d'en Bas a Vidrà i canvis de criteris en el camí 4.02.1 Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas i al·lega que cal modificar els criteris tècnics que defineixen la integrabilitat o no de carreteres, ampliant els estudis territorials i tenint en compte la perspectiva de la seguretat viària. Respecte el camí 4.02.1. esmenta que caldria fer estudis territorials i que hi ha diferències d'IMD que caldria diferenciar la secció mínima del camí	El criteri de seguretat viària sense ser incorporat com a carretera de la xarxa viària local queda totalment fora de l'estudi del pla zonal de carreteres. El camí 4.02.1 és integrable atès que uneix dos nuclis de més de 150 habitants.	Es desestima l'al·legació
27/04/2022	Ajuntament de Maià de Montcal	Incloure els camins 4.01.2 Camí de Maià de Montcal a Beuda, 4.09.2 Camí de Maià de Montcal a Quatre camins i 4.11.2. Camí de l'N-260 a Quatre camins i al·lega que cal modificar els criteris tècnics que defineixen la integrabilitat o no de carreteres, ampliant els estudis territorials i tenint en compte la perspectiva de la seguretat viària. Respecte els camins 4.09.2 i 4.11.2 esmenta que escurcen significativament el recorregut (de 2,9 Km a 1,8 Km); a l'estudi del pla zonal el recorregut s'escurça de 2,2 km a 1,9 km.	El criteri de seguretat viària sense ser incorporat com a carretera de la xarxa viària local queda totalment fora de l'estudi del pla zonal de carreteres. S'ha fet un nou anàlisi cost benefici amb la variació de les longituds i els camins continuen sent no integrables: 3,21 %, continua essent molt inferior al llindar de superior al 10% del Reglament de carreteres.	Es desestima l'al·legació
27/04/2022	Ajuntament de Vidrà	Incloure el camí 4.26.2 Camí de Sant Privat d'en Bas a Vidrà i al·lega que cal modificar els criteris tècnics que defineixen la integrabilitat o no de carreteres, ampliant els estudis territorials i tenint en compte la perspectiva de la seguretat viària.	El criteri de seguretat viària sense ser incorporat com a carretera de la xarxa viària local queda totalment fora de l'estudi del pla zonal de carreteres.	Es desestima l'al·legació

3/ Grups polítics i entitats ecologistes

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
25/04/2022	Grup polític CUP- Amunt,	<p>El pla zonal no planifica la unificació de criteris sinó que només actua com a catàleg de camins integrables a la xarxa de carreteres locals. No justifica tècnicament l'ampliació superior a l'amplada mínima requerida pel pla zonal.</p> <p>Sol·licita que el pla zonal actuï en els camins des del punt de vista de la millora de les condicions de seguretat viària sense haver-los de dotar de les característiques tècniques que són exigibles a la xarxa de carreteres.</p> <p>Deixa un buit de criteris pel que fa a l'actuació en els trams urbans. No defineix amb exactitud les actuacions a executar en cadascun dels camins integrables. Falten estudis territorials previs del pla zonal.</p> <p>Sol·licita de nou la redacció d'estudis territorials previs que amplii i analitzin en detall els paràmetres d'estudi.</p> <p>Considera imprescindible analitzar i planificar la mobilitat activa (a peu i amb bicicleta) a nivell comarcal.</p> <p>Es considera objectivament injustificada l'atribució genèrica de la necessitat de realitzar les obres per millorar la seguretat viària a les carreteres ja competència de la Diputació de Girona.</p> <p>El Document Ambiental estratègic i el mateix pla de carreteres obvien les Directrius de Paisatges incloses en el Pla Territorial Parcial de les comarques Gironines.</p> <p>Considera ampliar els estudis territorials del pla de carreteres per poder estimar l'evolució de la mobilitat de cada carretera.</p>	<p>S'ha redactat un pla zonal on només s'ha estudiat la integrabilitat o no de camins perquè la Generalitat de Catalunya ho pugui validar. Posteriorment, en el cas que hi hagi la voluntat política, econòmica i es disposi de mitjans tècnics, es podran prioritzar les actuacions i es desenvoluparan projectes de condicionament d'aquests camins. Així doncs, el pla zonal pretén estudiar el compliment o no de l'article 4 del Reglament de carreteres, pel que fa al compliment de les condicions funcionals mínimes. Sovint les amplades mínimes definides en el pla zonal són inferiors a les que determina la llei de carreteres.</p> <p>Tot i tractar-se d'amplades més reduïdes, són amplades suficients per a carreteres locals amb intensitats baixes i velocitats de projecte també baixes.</p> <p>Referent a les directrius de paisatge, la Diputació de Girona té redactat un catàleg del paisatge de les seves carreteres i preveu executar accions de millora que apareixen en aquest catàleg. D'altra banda, els camins del pla zonal, en el cas que siguin integrables i es decideixi actuar, en el moment de la redacció del projecte, de manera individualitzada, s'analitzaran mesures d'integració paisatgística que es poden aplicar</p>	<p>Es desestimem les al·legacions atès que el pla de carreteres determina la integrabilitat o no d'un camí; molts dels conceptes plantejats superen l'estudi d'integrabilitat o no d'un camí.</p>

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
26/04/2022	IADEN-Salvem l'Empordà	<p>No justifica tècnicament l'ampliació superior a l'amplada mínima requerida pel pla zonal.</p> <p>Sol·licita que el pla zonal actiu en els camins des del punt de vista de la millora de les condicions de seguretat viària sense haver-los de dotar de les característiques tècniques que són exigibles a la xarxa de carreteres, tal i com contempla el pla zonal de la Diputació de Barcelona. Incorporació de noves tipologies de seguretat viària, com fa la Diputació de Barcelona.</p> <p>No defineix amb exactitud les actuacions a executar en cadascun dels camins integrables. Falten estudis territorials previs del pla zonal.</p> <p>Considera imprescindible analitzar i planificar la mobilitat activa (a peu i amb bicicleta) a nivell comarcal.</p> <p>El Document Ambiental estratègic i el mateix pla de carreteres obvien les Directrius de Paisatges incloses en el Pla Territorial Parcial de les comarques Gironines.</p> <p>Incorporar criteris d'intervenció en espais naturals sensibles, especialment en aquells amb presència de flora i/o fauna protegida.</p> <p>Canvis en el mètode de càlcul d'IMD de l'any horitzó.</p> <p>Excloure el camí 1.02.1 Camí de Sant Climent Sesebebes a Cantallops i passar a ser no integrable.</p>	<p>Les amplades definides en el pla sovint són inferiors a les establertes en la normativa vigent de carreteres. Aquesta reducció, s'ha adoptat per tal d'adaptar les característiques geomètriques a les propietats de la xarxa local actual i alhora definir més d'una categoria per a intensitats de trànsit inferiors a 1.000 vehicles.</p> <p>Tot i tractar-se d'amplades més reduïdes, són amplades suficients per a carreteres locals amb intensitats baixes i velocitats de projecte també baixes.</p> <p>El criteri de seguretat viària queda totalment fora de l'estudi del pla zonal de carreteres.</p> <p>Referent a les directrius de paisatge, la Diputació de Girona té redactat un catàleg del paisatge de les seves carreteres i preveu executar accions de millora que apareixen en aquest catàleg. D'altra banda, els camins del pla zonal, en el cas que siguin integrables i es decideixi actuar, en el moment de la redacció del projecte, de manera individualitzada, s'analitzaran mesures d'integració paisatgística que es poden aplicar</p> <p>Referent a la incorporació de criteris d'intervenció en espais naturals sensibles, les carreteres que recorren dins d'espais d'alt valor natural, en el pla zonal ja s'ha contemplat fer unes actuacions mínimes o fins i tot s'han exclòs del catàleg.</p> <p>El camí 1.02.1 Camí de Sant Climent Sesebebes a Cantallops, s'ha consultat als dos ajuntaments i han confirmat que la titularitat del camí és municipal, en el tram que discorre pel seu municipi</p>	<p>Es desestimen les al·legacions presentades atès que el pla de carreteres determina la integrabilitat o no d'un camí; molts dels conceptes plantejats superen l'estudi d'integrabilitat o no integrabilitat d'un camí.</p>

Data	Organisme	Informe	Justificació	Conclusions
27/04/2022	<p>Associació Naturalistes de Girona</p>	<p>No justifica tècnicament l'ampliació superior a l'amplada mínima requerida pel pla zonal.</p> <p>Sol·licita que el pla zonal actui en els camins des del punt de vista de la millora de les condicions de seguretat viària sense haver-los de dotar de les característiques tècniques que són exigibles a la xarxa de carreteres, tal i com contempla el pla zonal de la Diputació de Barcelona. Incorporació de noves tipologies de seguretat viària, com fa la Diputació de Barcelona.</p> <p>No defineix amb exactitud les actuacions a executar en cadascun dels camins integrables. Falten estudis territorials previs del pla zonal.</p> <p>Considera imprescindible analitzar i planificar la mobilitat activa (a peu i amb bicicleta) a nivell comarcal.</p> <p>El Document Ambiental estratègic i el mateix pla de carreteres obvien les Directrius de Paisatges incloses en el Pla Territorial Parcial de les comarques Gironines.</p> <p>Cal incorporar criteris d'intervenció en espais naturals sensibles, especialment en aquells amb presència de flora i/o fauna protegida.</p> <p>Canvis en el mètode de càlcul d'IMD de l'any horitzó.</p>	<p>Les amplades definides en el pla sovint són inferiors a les establertes en la normativa vigent de carreteres. Aquesta reducció, s'ha adoptat per tal d'adaptar les característiques geomètriques a les propietats de la xarxa local actual i alhora definir més d'una categoria per a intensitats de trànsit inferiors a 1.000 vehicles.</p> <p>Tot i tractar-se d'amplades més reduïdes, són amplades suficients per a carreteres locals amb intensitats baixes i velocitats de projecte també baixes.</p> <p>El criteri de seguretat viària queda totalment fora de l'estudi del pla zonal de carreteres.</p> <p>Referent a les directrius de paisatge, la Diputació de Girona té redactat un catàleg del paisatge de les seves carreteres i preveu executar accions de millora que apareixen en aquest catàleg. D'altra banda, els camins del pla zonal, en el cas que siguin integrables i es decideixi actuar, en el moment de la redacció del projecte, de manera individualitzada, s'analitzaran mesures d'integració paisatgística que es poden aplicar</p> <p>Pel que fa a la incorporació de criteris d'intervenció en espais naturals sensibles, les carreteres que discorren dins d'espais d'alt valor natural, en el pla zonal ja s'ha contemplat fer unes actuacions mínimes.</p>	<p>Es desestimen les al·legacions presentades atès que el pla de carreteres determina la integrabilitat o no d'un camí; molts dels conceptes plantejats superen l'estudi d'integrabilitat o no integrabilitat d'un camí</p>

5.3 Resultat de les consideracions i comparativa i diferències entre la proposta inicial aprovada inicialment i la proposta per a l'aprovació provisional.

Les principals diferències que hi ha en el projecte que es va sotmetre a l'aprovació inicial i la proposta que es presenta a aprovació provisional com a conseqüència de l'exposició pública, de les al·legacions presentades i de les consultes de les administracions són molt poc significatives i es poden resumir:

De caire ambiental:

D'acord amb l'informe presentat per la secció de Biodiversitat i Medi Natural dels Serveis Territorials de Girona s'han exclòs els 7 camins que demana i que concretament són:

- 1.07.1 Camí de Vilamaniscla a Rabós
- 1.54.1 Camí de Sant Miquel de Fluvià a Siurana, per Sant Tomàs de Fluvià
- 1.59.1 Camí de la C-31 a Vilamacolum
- 2.04.1 Camí de Belcaire d'Empordà a La Tallada
- 2.27.1 Camí de Paulau-sator a Gualta
- 2.28.1 Camí de la GI-651 a Palau-sator
- 4.02.1 Camí del Mallol a Hostalets d'en Bas

Considerant els altres informes de les diferents administracions no n'hi ha cap de concreta que comporti canvis respecte al plantejament fet inicialment.

De caire genèric:

Després de revisar les diferents al·legacions presentades, sobre tot, pels diversos ajuntaments s'ha determinat que:

S'incorporen alguns nous camins al pla zonal com serien:

- Camí de Belcaire a Tor (La Tallada d'Empordà).
- Camí 1.13.2. Camí de Peralada a Cabanes amb canvi de traçat i passa a ser 1.13.1.

Es descataloguen o s'eliminen del pla zonal alguns camins com serien:

- Camí 3.02.1 Camí de l'estació d'esquí de la Molina a Molina

Així mateix, seguint les directrius de la resposta de l'Oficina del Canvi Climàtic s'actualitzen les normatives que figuren en l'Estudi Ambiental Estratègic que tenen relació amb el canvi climàtic

També s'han refet tots els càlculs de l'estimació de les emissions de CO₂ vinculades al Pla Zonal una vegada s'ha donat com a definitiva la relació dels camins que passarien a ser catalogats

6. Conclusions del procés d'avaluació

6.1. Compliment dels objectius ambientals proposats.

A continuació es fa una anàlisi dels objectius ambientals que es van adoptar en la proposta de Pla de carreteres locals de les comarques Gironines i es detalla com l'alternativa escollida en el projecte els integra. Tot i així, cal puntualitzar que el tràmit d'exposició pública i al·legacions no ha suposat cap canvi substancial ni tampoc no substancial pel que fa a l'estructura de la proposta, i que no tenen una incidència ambiental significativa si ho comparem amb el document que es va aprovar inicialment per part de la Diputació de Girona

Objectiu 1.- Preservar els espais i elements de valor rellevant del territori situats a l'entorn de les carreteres i camins que formen part del Pla Zonal.

Tots els camins que discorren dins dels parcs Naturals o zones de molt alt valor ambiental s'han exclòs del Pla Zonal i només hi ha un total de 7 camins a integrar que total o parcialment discorren dins dels límits de la Xarxa Natura 2000 amb una llargada, dins l'espai protegit de 35,79 km.

Correcte compliment d'aquest objectiu ambiental.

Objectiu 2. Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritat als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes

Es proposa, en les futures carreteres que sigui possible i sobre tot pel fet d'unir nuclis de població, la construcció de carril bici aprofitant la plataforma de la futura carretera o situar-la en paral·lel a la mateixa

Es preveu un bon compliment d'aquest objectiu ambiental a mesura que es vagi desenvolupant el Pla.

Objectiu 3. Minimitzar el possible increment de l'impacte acústic sobre els diversos nuclis habitats situats a l'entorn de les carreteres.

En les mesures correctores es proposa que caldrà aprofitar la millora de les futures carreteres incorporant asfalt fono-absorbent de manera que es redueixi l'emissió de soroll per rodadura dels vehicles que hi circularan. Hauria de ser una millora respecte a la situació actual

Es preveu en un futur un bon compliment d'aquest objectiu ambiental.

Objectiu 4. Protegir específicament les àrees de major valor paisatgístic, amb especial atenció als paisatges rurals i als de valor identitari.

La millora o el canvi de traçat o ampliació d'un camí actual per convertir-lo en una carretera, en molts casos, comportarà un possible impacte visual sobre el paisatge i afectació del valor paisatgístics dels entorns rurals per on discorren els camins i carreteres locals. Tot i així la Diputació de Girona té redactat i aprovat un catàleg del paisatge de les carreteres i preveu executar accions de millora que apareixen en aquest catàleg. D'altra banda, els camins del pla zonal, en el cas que siguin integrables i es decideixi actuar, en el moment de la redacció del projecte, de manera individualitzada, s'analitzaran mesures d'integració paisatgística que es poden aplicar

Els camins que poden tenir un major interès o valor pel paisatge per on recorren ja s'han exclòs de les vies catalogables

Es preveu un bon compliment d'aquest objectiu ambiental a mesura que s'aniria desenvolupant el Pla Zonal.

Objectiu 5. Minimitzar els impactes propis de la transformació de camins a carreteres locals sobre el territori

El Pla Zonal no contempla cap nou traçat i no s'obren nous vials. La transformació a carreteres es farà amb la mínima afectació sobre el medi, per garantir els estàndards de qualitat i no segons l'estrictament normatiu procurant de minimitzar el possible impacte de la conversió dels camins a carreteres sobre el territori.

Les transformacions de camí a carretera poden comportar un increment de transit de vehicles, fet que podria comportar un augment de les molèsties a la fauna i major risc d'atropellament, pel que serà important contemplar mesures correctores específiques per a protecció de la fauna.

Correcte compliment d'aquest objectiu ambiental.

Objectiu 6. Preservar les parts del territori on és desitjable el manteniment de l'activitat agrària en front dels processos que els poguessin afectar de forma negativa, per tal de garantir, a llarg termini, la competitivitat i les produccions de qualitat, la gestió adequada del medi ambient, la diversificació de les fonts de renda i el desenvolupament endogen.

La possible integració de determinats camins pot comportar, en alguns casos, ampliació de la plataforma dels mateixos o millora de traçat el que podria suposar ocupació molt localitzada i de bon segur poc significativa de terrenys agrícoles i camps de conreu. Per la tipologia de vials que es proposa a integrar dins el Pla Zonal i per les dimensions i traçat de les vies seleccionades en cap cas es preveu una pèrdua significativa de superfície agrícola.

Bon compliment d'aquest objectiu ambiental.

Objectiu 7. Protegir els espais naturals i les xarxes de connectors ecològics del conjunt del territori.

Els camins que es poden passar a carreteres ja existeixen a dia d'avui i la seva millora i canvi de gestió no hauria de provocar canvis significatius pel que fa a l'afectació d'espais protegits i connectors ecològics. Els canvis de traçat i l'ocupació del territori es preveu poc significatiu ja que els vials que podrien comportar, la seva transformació en carretera, un major impacte sobre el medi s'han exclòs de les vies catalogades sobre tot si poden tenir un impacte significatiu sobre alguna espècie protegida o espai connector d'alt valor.

Es preveu, en un futur, un bon compliment d'aquest objectiu ambiental

Objectiu 8 Aplicar criteris d'implantació de les carreteres de forma que es doni prioritat a les solucions que estructurin territorialment els desenvolupaments urbans. Millorar la xarxa de les vies que tenen valor d'estructuració del territori.

La redacció del Pla Zonal es fa en bona part per establir criteris pel que fa a la conveniència de portar a terme actuacions sobre determinades vies de comunicació que connecten entre sí, petits pobles o nuclis rurals, buscant afavorir el seu desenvolupament. Quan més camins s'integrin a la xarxa, sempre i quan no puguin generar un impacte significatiu sobre el medi, més efectiu serà el compliment d'aquest objectiu ambiental.

Es preveu, en un futur, un bon compliment d'aquest objectiu ambiental.

Objectiu 9: Minimitzar l'emissió de contaminants atmosfèrics: GEH, contaminants locals, emissions acústiques i lumíniques. Reduir afectació sobre el canvi climàtic.

L'IMD dels diferents camins a integrar és, en general, molt baixa, per tant l'increment d'emissions a l'atmosfera per tràfic de vehicles no serà especialment significativa. Com que la major part de les carreteres discorren en un entorn rural i zones amb una densitat de població baixa, el possible increment d'emissions a l'atmosfera, l'increment de l'impacte acústic sobre les persones o l'increment de l'impacte lumínic no es preveu especialment significativa.

S'ha fet el càlcul del possible increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle vinculades al desenvolupament futur del Pla Zonal, i no dona uns valors especialment alts i que puguin comportar un impacte sobre el canvi climàtic

Es preveu un correcte compliment de l'objectiu ambiental.

Objectiu 10; Maximitzar l'aprofitament de les infraestructures existents mitjançant la millora o renovació i optimització del traçat i l'encaix territorial de les noves infraestructures.

No es preveu la construcció de noves carreteres ni millores molt significatives en el traçat o la tipologia de les existents. Es busca aprofitar al màxim les estructures existents i adaptar-les als requeriments futur pel que fa a la seva funcionalitat, volum de trànsit, però sempre buscant una relació cost / benefici correcte.

La inclusió d'aquests camins a la xarxa de carreteres de la Diputació permetrà incorporar estructures que facilitin les connexions entre zones habitades, millora de l'accés a les zones rurals, actuacions que no es desenvoluparien o difícilment si aquests vials o camins no formen part d'una xarxa dependent d'un òrgan gestor supramunicipal com és la Diputació de Girona.

6.2. Seguiment ambiental de la proposta de Pla zonal

El seguiment ambiental de la proposta de desenvolupament del Pla Zonal ha de servir per garantir que la modificació, ampliació o consolidació de les mateixes no comportarà efectes significatius en el medi ambient i que si sorgeixen impactes o afectacions no previstos s'aplicaran les mesures correctores necessàries i si fora necessari o convenient es proposaran més mesures i ajustades a l'impacte generat.

Per aquesta raó caldrà establir tot un conjunt de mesures correctores sobre el medi ambient globals per promoure una realització més harmoniosa del Pla Zonal per tal de minimitzar les afectacions de l'activitat humana i el funcionament dels ecosistemes a les vores i rodalies dels diversos camins o vials a on es preveu portar a terme les actuacions i que es preveu puguin quedar afectats de manera directa o indirecta per les actuacions associades a aquest Pla zonal, així com procurar reduir al màxim les possibles afectacions sobre l'entorn generades per les diverses actuacions proposades, tant en fase de projecte com també en fase de construcció com d'explotació.

És important remarcar la dificultat d'anàlisi en projectes que tenen com a objectiu establir les bases d'actuacions a una gran escala territorial, doncs no és fins a la definició concreta del projecte constructiu de cada actuació quan es pot valorar detalladament l'impacte de cadascun sobre el medi ambient i quan serà necessari establir mesures correctores personalitzades per a cada actuació.

Així es proposa:

D'acord amb l'objectiu d'integrar els condicionants ambientals en els processos de presa de decisions en totes les fases de desenvolupament del Pla zonal, el Programa de Vigilància Ambiental ha de procurar:

Establir eines de control i seguiment a l'assistència en la fase d'obres, és a dir, supervisar l'aplicació de les mesures ambientals per a cada possible aspecte o vector ambiental afectat.

Establir eines de control i seguiment a l'assistència en la fase d'explotació o d'ús. És a dir, el Programa de Vigilància Ambiental ha de cobrir el control i assistència en l'execució de les obres i el control i assistència en fase d'explotació.

El promotor del Pla emetrà els informes de seguiment amb la periodicitat que determini l'òrgan ambiental en la resolució de l'avaluació ambiental, i els remetrà a l'òrgan ambiental.

També es recomana que:

Com que els diferents escenaris de mobilitat que es van donant, lligats principalment al context econòmic del país i global, i que comporta canvis importants en els desenvolupaments urbanístics, que també influencien els patrons de mobilitat, s'estableix que el pla es revisi cada 4 anys i establir el seu període de vigència (previst per a 24 anys), a fi i efecte d'adaptar-lo a les necessitats canviants que es donen amb el pas del temps.

Cada revisió del Pla ha d'incorporar un informe de seguiment que avaluï les actuacions realitzades i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de la realització del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.

Així, pels diferents vectors ambientals que es podrien veure afectats per les diverses actuacions que es proposen i de manera general i no és fàcil establir-ho en aquest moment de manera generalitzada es proposa:

a. Sòls: Caldrà vetllar per la conservació de la qualitat dels sòls en l'àrea de cada actuació, procurant evitar empobriments innecessaris de les capes superficials per contaminació dels mateixos o per vessaments accidentals de productes contaminats o per un trànsit excessiu de vehicles per fora de la carretera i que pugui comportar la compactació del sòl.

En cada actuació concreta projectada es farà un seguiment de la superfície d'afectació pel pas de la maquinària durant la fase de construcció, controlant que no sigui superior a la prevista en el projecte i no es creïn recorreguts innecessaris fora de la zona de l'obra.

Controlar que es mantingui una delimitació adequada de les superfícies directament afectades pels treballs de millora o adequació de la carretera i en cap cas es pot sortir dels límits establerts com a zona d'ocupació per a cada projecte.

Vetllar per una restitució i regeneració dels terrenys que hagin quedat afectats pels treballs i una vegada acabada l'obra. La puntualitat en realitzar aquestes mesures evitarà erosions innecessàries del terreny i pèrdua de qualitat del mateix.

Controlar qualsevol risc que pugui generar la possible contaminació dels sòls per vessament de substàncies procedents de l'obra o per les pròpies activitats de l'obra i que poden arribar a contaminar el sòl o fins i tot les aigües subterrànies. En cas d'abocament incontrolat procurar aplicar les mesures correctores pertinents el més aviat possible per tal d'evitar l'expansió i penetració de les substàncies contaminants.

Assegurar que els moviments de terres i els acopis temporals de materials no provoquin una deterioració innecessària de l'entorn immediat. Caldrà promoure una redistribució i aprofitament d'aquestes terres per evitar aportacions de l'exterior, sempre que això sigui possible.

b. Hidrologia i hidrogeologia: l'objectiu del seguiment és assegurar la mínima afectació tant de les aigües subterrànies com de les escorrenties i els diversos cursos fluvials que es troben a l'entorn de cada carretera o que es creuin, de manera que no pugui donar lloc a cap contaminació directa o indirecta de les seves aigües o de qualsevol altre curs fluvial, ni tampoc modificar la dinàmica fluvial dels cursos fluvials que puguin creuar la carretera.

Vigilar que no es produeixi cap mena d'afectació dels cursos d'aigua que es creuen i més quan s'hi porta a terme treballs de millora de les obres de drenatge o de fàbrica existents en els punts de creuament. En tot moment han de mantenir o conservar el seu curs original sense que es doni cap mena d'afectació sobre el curs fluvial o que pugui afectar la qualitat de les seves aigües o modificar la dinàmica fluvial.

Controlar que els abocadors, els dipòsits de material i parcs de maquinària es facin allunyats dels cursos d'aigua i àrees especialment sensible sobre tot en les zones amb l'aquífer molt som i terrenys permeables, que en general no es fàcil que es pugui donar en aquest cas.

Supervisar que no es produeixi cap emmagatzematge d'olis i combustibles prop dels cursos fluvials. Aquests hauran de ser guardats en recipients tancats que no podran estar a la intempèrie i hauran de ser gestionats per la mateixa empresa de forma correcta.

Es procura mantenir o modificar el menys possible els pendents existents del terreny per facilitar l'escorrentia i la conducció de les aigües superficials cap el drenatge natural i que aquest no es vegi modificat.

c. Atmosfera: caldrà vetllar pel manteniment d'uns nivells acceptables de contaminació atmosfèrica, controlant i regulant tant la contaminació per gasos, fums i pols que s'originin pel funcionament de la maquinària que participa en les obres de millora de la carretera, en especial per la presència de partícules de pols en suspensió a l'aire degut a la pròpia activitat, al moviment de la maquinària, moviments de materials, desplaçament de vehicles pesats sobre superfícies no asfaltades o pavimentades especialment en els punts més propers a les zones habitades.

d. Soroll: caldrà vetllar, perquè els treballs habituals de l'activitat i les obres a portar a terme no molestin als veïns i habitatges propers pel que fa al soroll generat per les mateixes.

Controlar que es compleixin els horaris de treball per evitar nivells sonors elevats en períodes de descans i cap de setmana. L'horari s'haurà d'ajustar al que s'estableix en les ordenances municipals.

Assegurar que la maquinària que participa en l'obra compleixi amb la normativa establerta pel que fa referència als nivells de soroll permesos i tingui el certificat d'haver passat les corresponents revisions.

e. Vegetació: supervisar que tots els treballs de tala i desbrossada es portin a terme dins dels límits establerts per a cada actuació. Quan hi ha presència de zones arbrades a l'entorn de la carretera caldrà marcar de manera concreta els arbres a talar i les podes a portar a terme que s'hauran de reduir al mínim possible.

Quan hi ha vegetació arbrada natural a l'entorn de la carretera caldrà delimitar de manera clara l'àrea d'afectació. Es proposa que es faci amb malla plàstica; no es considera adient la utilització de cinta de delimitació ja que és molt fàcil que no sigui duradora.

En el manteniment de les carreteres reducció de l'aplicació d'herbicides i altres consideracions respecte a unes bones pràctiques ambientals de l'execució dels treballs de manteniment.

Quan es fan tasques de desbrossada i neteja de vorals procurar el manteniment de la vegetació present i determinar la seva periodicitat i maquinària o mitjans utilitzats

f. Fauna:

A l'hora de determinar les actuacions a portar a terme a l'entorn de la carretera, mantenir la permeabilitat de la fauna a través de la mateixa i si hi pot haver-hi un impacte important sobre la connectivitat ecològica, dissenyar passos de fauna específics.

En les carreteres que discorren per espais especialment sensibles a la fauna determinar si és interessant establir un període concret d'execució dels treballs per tal de no afectar la reproducció de les espècies amenaçades.

g. Paisatge

Integració paisatgística del traçat de la carretera tant en el traçat proposat com en les actuacions projectades a l'entorn de la mateixa.

Procurar la correcta integració dins del paisatge dels elements de senyalització com rètols, tipologia de tanques, etc...)

h. Població i activitat humana: caldrà controlar que la població afectada pels treballs en les obres, puguin continuar desenvolupant les seves activitats habituals i professionals amb tota normalitat mentre durin les actuacions

Detectar possibles perjudicis que la realització de les obres puguin produir sobre les zones habitades properes. Considerar les problemàtiques dels residents pel que fa a sorolls, dificultat de desplaçament...

Interceptar possibles conflictes entre les obres, els veïns i la població en general; en cas de conflicte caldrà buscar solucions positives i que siguin prou favorables tant pels residents com pel contractista.

Supervisar el manteniment i conservació de les vies de comunicació, tant camins com carreteres de l'entorn i d'accés al sector i que si bé no es veuran afectats directament per les obres si que es poden veure afectats pels desplaçaments de la maquinaria i camions vinculats a les actuacions.

6.3. Valoració ambiental de la proposta de Pla Zonal

La proposta de desenvolupament del Pla de Carreteres locals de les comarques Gironines ha seguit el procés d'avaluació ambiental ordinària que estableix la Llei 21/2013, de 9 de desembre, sobre avaluació ambiental.

El text que es proposa per a l'aprovació provisional no presenta canvis especialment significatius respecte al document de l'aprovació inicial que ja es va tramitar en el seu moment, fora de l'eliminació de determinats camins que es proposava com integrables per raons ambientals com va proposar en el seu moment la secció de Biodiversitat i Medi Natural, i la incorporació o modificació parcial d'alguns camins seguint recomanacions dels ajuntaments afectats, però en global no hi ha canvis que puguin afectar de manera negativa ni tampoc positiva en els diversos vectors ambientals en la valoració que s'havia fet en els documents presentats a l'aprovació inicial.

Els informes de les administracions han estat en tots els casos favorables, amb algunes consideracions en el cas de la secció de Biodiversitat i Medi Natural i també per part d'alguns ajuntaments i també s'han incorporat algunes recomanacions de l'oficina del Canvi Climàtic, que ja s'ha tingut en compte i que no han comportat canvis importants en el contingut de la proposta de Pla Zonal tot i que s'han ajustat la relació dels camins a integrar.

Per tant, després d'analitzar i valorar tot el procés de tramitació de la proposta de Pla de carreteres de les Comarques Gironines podem concloure que és coherent amb els objectius ambientals plantejats i dona resposta a les determinacions del document d'abast redactat per l'Oficina Territorial d'Avaluació Ambiental dels serveis Territorials de Girona, els informes particulars de les diverses administracions consultades i a les al·legacions tant de diversos ajuntaments afectats com també d'algun grup polític i dues entitats ecologistes, que s'han considerat que es podrien incorporar en el document final i que hauria d'anar a l'aprovació provisional.

Els impactes ambientals identificats que es poden derivar de l'aprovació i desplegament del Pla Zonal, una vegada determinats quins camins són els que caldria integrar, no es preveu que puguin ser especialment significatius, tot i que caldrà determinar-ho i avaluar-ho en cada actuació concreta que es vulgui portar a terme i de manera global no es preveu que pugui generar cap impacte significatiu sobre la geologia, la hidrologia, la vegetació, la fauna, la connectivitat territorial ni tampoc sobre els espais protegits, el paisatge ni la resta de vectors ambientals avaluats, ni tampoc pugui comportar un impacte especialment significatiu sobre el canvi climàtic ni pugui comportar un increment significatiu de les emissions de gasos d'efecte hivernacle tal i com s'ha calculat de manera detallada.

Podem concloure que amb la proposta que es vol aprovar definitivament dona un correcte compliment als objectius que es van plantejar en el seu moment com són:

Com a objectiu principal la revisió del Pla Zonal aprovat l'any 2012 per ajustar-lo a la situació actual de la xarxa de carreteres, i adaptar-lo d'acord amb les esmenes i acords establerts amb la Generalitat de Catalunya en els darrers anys.

Els altres objectius complementaris serien

- Identificar les carreteres que compleixen els requisits mínims per formar part de la xarxa local, que actualment són municipals i no tenen la consideració de carreteres.

- Identificar i prioritzar els camins municipals de la demarcació susceptibles de passar a formar part de la xarxa local de carreteres.
- Analitzar les carreteres que actualment formen part de la xarxa local que gestiona la Diputació de Girona per tal de conèixer les que realment compleixen alguns dels requisits legalment establerts i identificar les que poden deixar de ser catalogades com a carreteres locals.
- Definir les actuacions que caldria portar a terme a fi que les carreteres que poden arribar a ser locals tinguin les característiques tècniques que fixi la normativa del Pla de Carreteres vigent o la que el mateix Pla determini.
- Identificar les carreteres locals de la Demarcació de Girona que com a conseqüència de l'evolució del territori han perdut la seva funcionalitat i són, per tant, susceptibles de traspàs als Ajuntaments.
- Definir les actuacions necessàries sobre les carreteres que ja formen part de la xarxa i que constitueixen itineraris amb les que s'indiquen com a integrables, amb l'objecte que tot l'itinerari tingui les mateixes característiques.
- Identificar les carreteres locals de titularitat de la Diputació de Girona que no compleixen uns paràmetres geomètrics mínims i són, per tant, susceptibles d'actuacions de millora de les seves característiques (eixamplament i millora).
- Definir les actuacions necessàries per transformar els camins municipals seleccionats en carreteres locals i millorar les carreteres locals amb paràmetres insuficients.
- Establir criteris de disseny (característiques tècniques) que han de tenir les vies per tal d'integrar-se a la xarxa local de carreteres.
- Prioritzar les actuacions de manera integrada per al conjunt de l'àmbit d'actuació.
- Redactar la normativa necessària per al seu desenvolupament, tant jurídic com tècnic.

A més es podria incorporar un objectiu nou com seria la correcta integració de les futures carreteres en el medi procurant generin el menor impacte possible sobre l'entorn.

Cassà de la Selva, maig 2024

L'autor del document:

DOMINGO
ROURA JOSEP
- 40286407K

Firmado digitalmente
por DOMINGO
ROURA JOSEP -
40286407K
Fecha: 2024.05.09
09:59:43 +02'00'

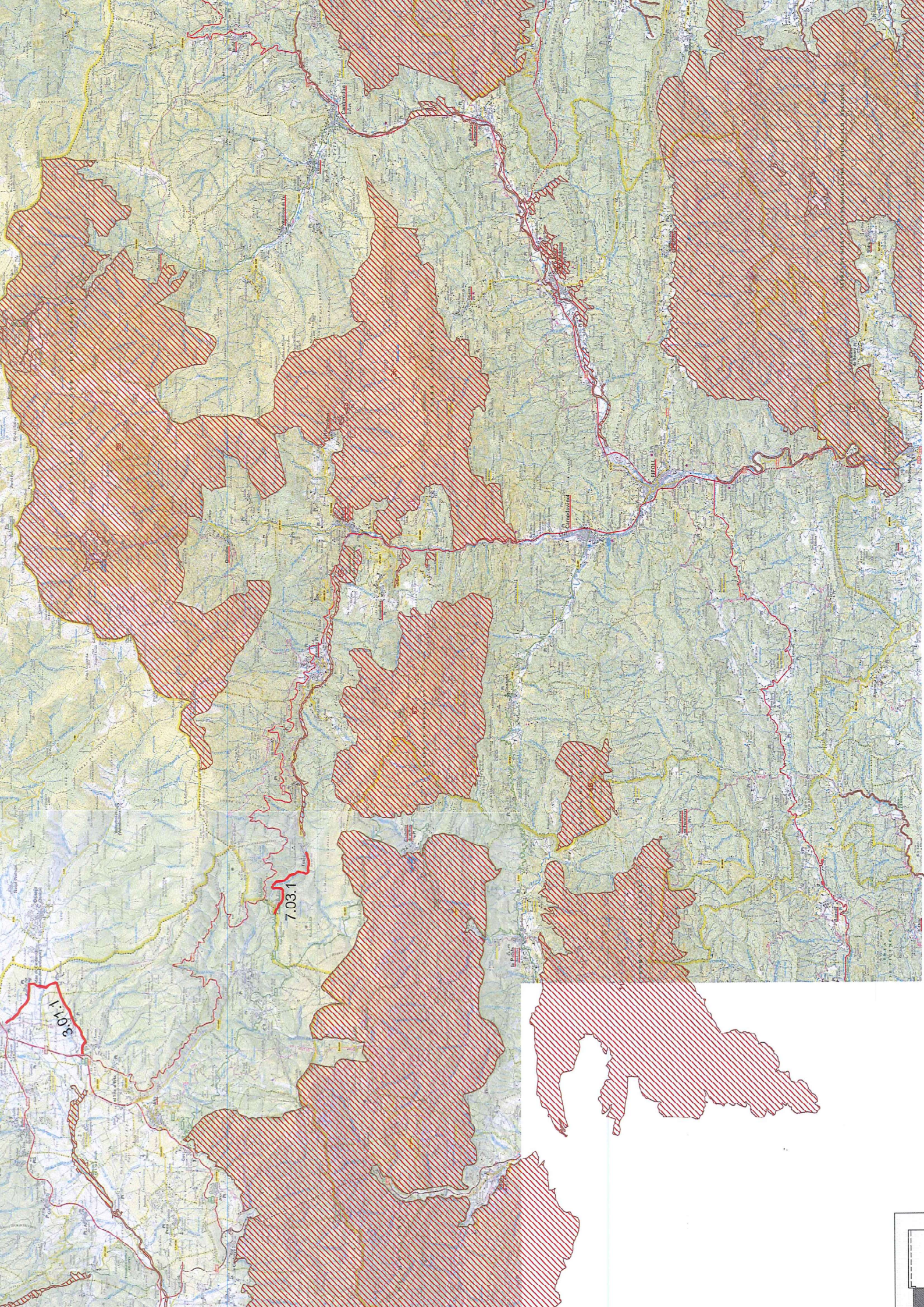



Josep Domingo Roura
Biòleg col·legiat número 14084-C
Col·legi de Biòlegs de Catalunya

7.- Annex 1.

Plànols

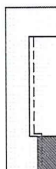
Ortofotomapa de la proposta d'ordenació de l'àmbit a escala 1:5.000
Plànol topogràfic de la proposta d'ordenació de l'àmbit a escala 1:5.000



3.01.1

7.03.1

7.03.2



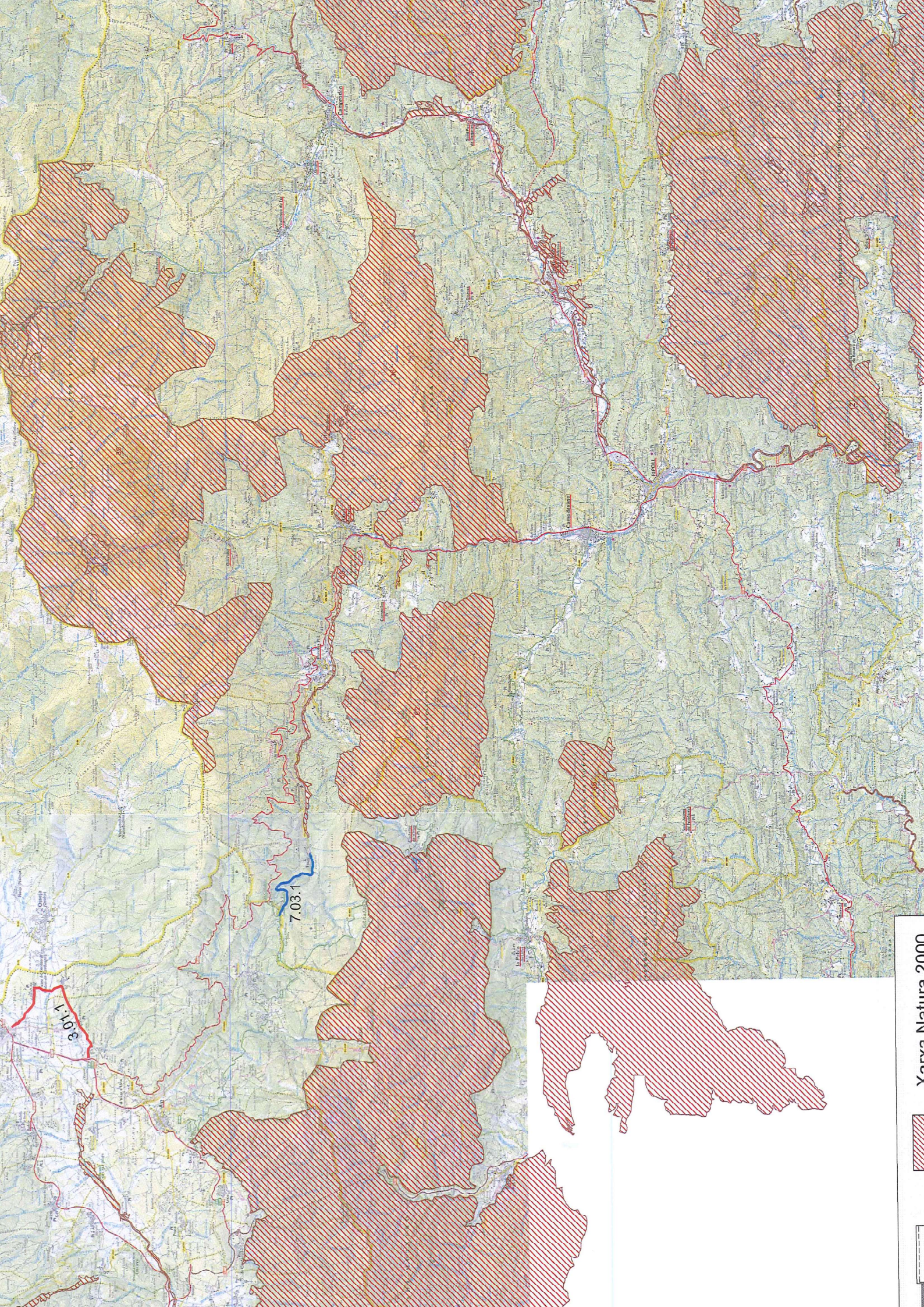




2.03.1
2.56.1
2.30.1
2.26.1
2.50.1
2.49.1
2.21.1
1.70.1
1.27.2
2.22.1
2.46.1
5.05.1
5.03.1
5.12.1
5.09.1
5.08.1
8.05.1
5.06.1
8.02.1
8.01.1
8.72.1

MEDITERRANEE

48



Zona Natura 2000



7.03.1

8.01.1





Xarxa Natura 2000



8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8

8.-Annex 2.

Aprovació inicial Diputació de Girona

Publicació en el DOGC

DOCUMENT Proposta acord òrgan col·legiat: Proposta acord òrgan col·legiat Aprovació inicial del Pla de carreteres locals de les comarques gironines i estudi ambiental estratègic (versió 2)	IDENTIFICADORS Número: 14
ALTRES DADES Codi per a validació: 7JXKC-9JIDY-BY18U Data d'emissió: 28 de Març de 2024 a les 10:44:20 Pàgina 1 de 2	SIGNATURES El document ha estat signat o aprovat per : 1.- Xarxa Viària - Cap de servei en funcions parcials de DIPUTACIÓ DE GIRONA. Signat 18/01/2022 10:59 2.- Xarxa Viària - Diputat de DIPUTACIÓ DE GIRONA. Signat 19/01/2022 10:15



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2697220-7JXKC-9JIDY-BY18U-ER7C1293F1418A4C6BDA07A40D490DC17AC62F2) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: http://www.ddgi.cat/verificador



Diputació de Girona

Núm. Expedient: 2021/9681
Títol: Aprovació inicial del Pla de carreteres locals de les comarques gironines i estudi ambiental estratègic
UACG: Xarxa Viària
Data: 13 de gener de 2022
 NC/tg

PROPOSTA

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, aprovat pel Decret 310/2006, de 25 de juliol, en el seu apartat "Proposta de Xarxa Viària" defineix i identifica les vies que formen part de les xarxes de carreteres bàsica i comarcal i indica que la xarxa local estarà formada per la resta de les carreteres existents i totes les noves que es proposin en els plans zonals; també indica que la gestió d'aquestes vies anirà a càrrec de les administracions locals.

L'article 6.3 de la Llei de carreteres, el text refós de la qual fou aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, indica:

"3. Es poden afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.

Els plans zonals poden incorporar actuacions de millorament de la xarxa local de carreteres en llurs àmbits territorials respectius. De manera justificada, poden adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent.

Els plans zonals, exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, han d'ésser aprovats pel departament competent en matèria de carreteres."

L'any 2012 la Diputació de Girona va aprovar inicialment el Pla de carreteres de les comarques gironines, Pla zonal, i provisionalment l'any 2013; respecte el qual, en data 16 de novembre de 2015, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre de la Generalitat de Catalunya va emetre informe ordenant-ne la revisió, entre altres motius, per adaptar-lo a les previsions de la modificació del Pla sectorial de carreteres en tràmit.

Mitjançant resolució de Presidència, de 19 de gener de 2016, es va ordenar al Servei de Xarxa Viària de la Diputació de Girona la redacció d'un pla de carreteres per adaptar-lo a les prescripcions de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre, actualitzar dades de partida i adaptació a la normativa vigent.

Amb el caràcter de pla zonal indicat i amb l'objectiu de definir la xarxa local de carreteres, per tal de millorar l'equilibri territorial i afavorir les comunicacions, el Servei de Xarxa Viària ha redactat el "Pla de carreteres locals de les comarques gironines".

També s'ha elaborat l'Estudi ambiental estratègic del Pla de carreteres indicat que segueix les determinacions del document d'abast d'estudi ambiental estratègic emès pel responsable de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental en el procés d'avaluació ambiental seguit.

DOCUMENT Proposta acord òrgan col·legiat: Proposta acord òrgan col·legiat Aprobació inicial del Pla de carreteres locals de les comarques gironines i estudi ambiental estratègic (versió 2)	IDENTIFICADORS Número: 14
ALTRES DADES Codi per a validació: 7JXKC-9JIDY-BY18U Data d'emissió: 28 de Març de 2024 a les 10:44:20 Pàgina 2 de 2	SIGNATURES El document ha estat signat o aprovat per : 1.- Xarxa Viària - Cap de servei en funcions parcials de DIPUTACIÓ DE GIRONA. Signat 18/01/2022 10:59 2.- Xarxa Viària - Diputat de DIPUTACIÓ DE GIRONA. Signat 19/01/2022 10:15
ESTAT SIGNAT 19/01/2022 10:15	



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2697220 7JXKC-9JIDY-BY18U-ER7C1293F141BA4C6BDA0740D490DC17AC62F2) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: http://www.ddgi.cat/verificador



Diputació de Girona

Pertoca l'aprovació inicial d'ambdós documents i, en compliment dels articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, sotmetre'ls a informació pública i a consulta de les administracions públiques afectades i de les persones interessades que haguessin estat prèviament consultades.

D'acord amb l'article 33.2d) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, l'adopció d'aquest acord és competència del Ple de la Corporació.

Per tot això, la Comissió Informativa de Territori i Sostenibilitat hi dictamina favorablement i proposa al Ple l'adopció de l'acord següent:

Primer. Aprovar inicialment el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i el seu Estudi ambiental estratègic.

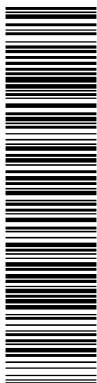
Segon. Sotmetre el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i l'Estudi ambiental estratègic a un període d'informació pública de quaranta-cinc dies, mitjançant la publicació d'anuncis al DOGC, BOP i al tauler d'edictes de la seu electrònica de la Diputació de Girona amb inclusió, en tots els casos, de l'enllaç que permeti l'accés telemàtic al contingut íntegre d'ambdós documents. Aquests documents també s'hauran de fer públics a la pàgina web de la Diputació de Girona, garantint-ne l'accés complet i fàcilment descarregable.

Tercer. Notificar aquest acord i sol·licitar informe a la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, a la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme, a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona i a la Unitat de Carreteres de l'Estat de Girona.

Quart. Notificar aquest acord als 221 municipis de les comarques gironines perquè puguin emetre els informes i les al·legacions que estimin pertinents.

Cinquè. Notificar aquest acord a les administracions i entitats següents perquè puguin emetre els informes i les al·legacions que estimin pertinents: Agència Catalana de l'Aigua; Servei Territorial a Girona del Departament de Cultura; Servei Territorial d'Interior a Girona; Secretaria General d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural; Subdirecció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural; Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic; Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica; Parc Natural del Cap de Creus; Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà; Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter; Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa; Parc Natural de les Capçaleres del Ter i del Freser; Institució Alt Empordanesa per a l'Estudi i la Defensa de la Natura i Salvem l'Empordà; Fundació Emys, i Associació de Naturalistes de Girona.

DOCUMENT Anunci: Anunci Aprovació inicial pla carreteres -BOP	IDENTIFICADORS País: CAT , Institució: DDGI , Codi UACG: Xarxa Viària / 013 , Núm. expedient: 2021/9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES
ALTRES DADES Codi per a validació: C9GQ7-5JB9Q-R6CMX Data d'emissió: 28 de Març de 2024 a les 10:45:53 Pàgina 1 de 1	SIGNATURES	



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2752272 C9GQ7-5JB9Q-R6CMX FFE5E3FD2B06EA7699FC17C977331380C5A174EDC) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.ddgi.cat/verificador>



Diputació de Girona
Àrea de Territori i Sostenibilitat
Xarxa Viària

ANUNCI

El Ple de la Diputació de Girona, en sessió ordinària del dia 15 de febrer de 2022, ha aprovat inicialment el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i el seu Estudi ambiental estratègic.

De conformitat amb els articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de setembre, d'avaluació ambiental, aquests documents se sotmeten a informació pública pel termini de 45 dies hàbils, als efectes de poder formular, si s'escau, reclamacions i/o al·legacions.

Durant el període d'informació pública es podrà consultar el text íntegre d'aquests documents a l'enllaç següent:

<http://www.ddgi.cat/web/servei/7848/pla-de-carreteres-locales-de-les-comarques-gironines-i-el-seu-estudi-ambiental-estrategic>



Butlletí Oficial de la Província de Girona
Núm. BOP 36 · Núm. edicte 1263 · Data 22-02-2022 · CVE BOP-2022_0_36_1263 · Pàg. 1-1 · <https://ddgi.cat/bop>

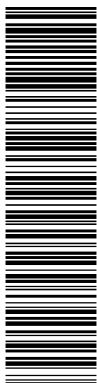


Document signat per Miquel Noguer Planas - DNI (TCAT)
en data 16/02/2022



Signat per:
Diputació de Girona

DOCUMENT Anunci: Anunci Aprovació inicial -DOG	IDENTIFICADORS País: CAT , Institució: DDGI , Codi UACG: Xarxa Viària / 013 , Núm. expedient: 2021/9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021	
ALTRES DADES Codi per a validació: MSK6F-OHZML-COYGE Data d'emissió: 28 de Març de 2024 a les 10:45:13 Pàgina 1 de 1	SIGNATURES	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES



1/1

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

Núm. 8613 - 24.2.2022

CVE-DOGC-A-22048053-2022

ADMINISTRACIÓ LOCAL

DIPUTACIONS

DIPUTACIÓ DE GIRONA

ANUNCI sobre aprovació inicial del Pla de carreteres locals de comarques gironines i estudi ambiental estratègic.

El Ple de la Diputació de Girona, en sessió ordinària del dia 15 de febrer de 2022, ha aprovat inicialment el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i el seu Estudi ambiental estratègic.

De conformitat amb els articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de setembre, d'avaluació ambiental, aquests documents se sotmeten a informació pública pel termini de 45 dies hàbils, als efectes de poder formular, si s'escau, reclamacions i/o al·legacions.

Durant el període d'informació pública es podrà consultar el text íntegre d'aquests documents a l'enllaç següent:

<http://www.ddgi.cat/web/servei/7848/pla-de-carreteres-locales-de-les-comarques-gironines-i-el-seu-estudi-ambiental-estrategic>

Girona, 16 de febrer de 2022

Miquel Noguer i Planas

President

(22.048.053)

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2756732,MSK6F-OHZML-COYGE, DB5771E9BC78D4C8144D68FF7A5197D94380454) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.ddgi.cat/verificador>

9. -Annex 3.

Respostes administracions

**Document d'abast Departament de Territori i Sostenibilitat
Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona**



DOCUMENT D'ABAST D'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

1. IDENTIFICACIÓ DE L'EXPEDIENT

Pla:	Pla de les carreteres locals de les comarques gironines
Municipis:	Municipis de les comarques de Girona
Sol·licitant:	Servei de Xarxa Viària Local. Diputació de Girona
Expedient:	OTAAGI20200079
Data d'entrada:	6 de maig de 2020

2. OBJECTE i FONAMENTS DE DRET

L'objecte del present document d'abast és determinar l'amplitud i el nivell de detall que ha de tenir el corresponent estudi ambiental estratègic (EAE), que ha de donar resposta al que estableixen l'article 20 i l'annex IV de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

L'article 6.a de la Llei 21/2013 indica que són objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària els plans que estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació d'impacte ambiental i es refereixin, entre d'altres matèries, al transport, l'ordenació del territori rural o de l'ús del sòl.

3. DESCRIPCIÓ DEL PLA

D'acord amb l'article 6 del Text refós de la Llei de carreteres (Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost) els plans zonals tenen per objecte afegir a la xarxa local de carreteres nous vials i determinar actuacions de millora de la xarxa existent. De manera justificada, poden adoptar característiques geomètriques i de secció transversal que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent.

S'han definit uns criteris d'amplada mínima de la plataforma per als vials de titularitat municipal per poder ésser incorporats a la xarxa local de carreteres. Els camins que no l'assoleixin s'hauran de condicionar de manera prèvia a la seva incorporació a la xarxa local de carreteres.

Taula III. Ample de plataforma mínim en vials en servei a incorporar a la xarxa local

IMD (veh/dia)	Tipus de terreny	
	Pla / ondulat (< 15%)	Accidentat/Molt Accidentat (>15%)
< 500	5,00	5,00
500 - 1000	5,50	5,50
1000 - 10000	6,00	5,50
> 10000	7,00	6,00

De forma motivada es poden incorporar a la xarxa local vials en servei amb amplada de plataforma <5 m sense accidentalitat significativa en els 5 anys anteriors a la proposta, reducció de la velocitat genèrica del tram en relació a trams amb major amplada i prohibició de pas de vehicles no agrícoles de gran amplada.

Les amplades de la taula anterior són inferiors a les establertes en la normativa de carreteres i s'han acordat entre les diputacions catalanes per adaptar les característiques geomètriques a les xarxes locals i, alhora, definir més d'una categoria per a trànsits <1.000 vehicles/dia.

S'han definit 216 camins que sumen una longitud de 700,14 km i que atenen a les dades de població dels nuclis de les comarques de Girona, les dades de trànsit i els costos de transport actuals. S'exclouen aquells amb longitud <500 m i els no asfaltats. A continuació s'apliquen 8 criteris per decidir quins son integrables a la xarxa local, essent els més freqüents els següents:

- A. Camins que connectin nuclis de població >150 habitants censats i discorrin per sòl no urbanitzable o urbanitzable no delimitat.
- F. Camins que facin de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis i que resultin amortitzables en 30 anys amb una taxa interna de retorn mínima del 10%.
- G. Camions que permetin el tancament d'itineraris si, mitjançant un estudi cost-benefici, resulten amortitzables en 30 anys amb una TIR mínima del 10%.

L'aplicació d'aquests criteris dona com a integrables 57 camins amb una longitud de 182,4 km.

4. PERFIL AMBIENTAL BÀSIC DE L'ÀMBIT DEL PLA

L'àmbit del Pla afecta 64 municipis de les comarques de Girona amb un major número d'actuacions a les comarques de l'Alt i Baix Empordà, el Gironès i la Selva.

Dels 57 camins que integren el Pla 11 travessen o confronten amb espais Xarxa Natura 2000 i 24, diferents dels anteriors, travessen àrees d'interès faunístic o florístic o espais d'interès connector delimitats al Pla territorial parcial de les Comarques Gironines.

L'Annex conté un perfil ambiental sintetitzat de cada camí.

5. OBJECTIUS AMBIENTALS

S'han establert els següents vuit objectius ambientals:

1. Preservar els espais i elements de valor rellevant del territori situats a l'entorn dels camins.
2. Potenciar la mobilitat sostenible incorporant carrils bici a la plataforma de la carretera.
3. Minimitzar l'increment de l'impacte acústic sobre els nuclis habitats.
4. Protegir les àrees de major valor paisatgístic, els paisatges rurals i els de valor d'identitat.
5. Minimitzar l'increment d'emissions a l'atmosfera per la millora de les carreteres del pla.
6. Preservar les parts del territori on és desitjable el manteniment de l'activitat agrària
7. Protegir els espais naturals i les xarxes de connectors ecològics.
8. Donar prioritat a les solucions que estructurin territorialment els desenvolupaments urbans.

6. CONSULTES

D'acord amb l'article 19 de la Llei 21/2013, mitjançant escrits de 2 de juny de 2020 s'han consultat administracions públiques afectades i públic interessat amb el següent resultat:



Relació de consultats	Respostes rebudes
Agència Catalana de l'Aigua	-
Serveis Territorials. Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació	X
Serveis Territorials. Departament de Cultura	-
Protecció Civil. Serveis Territorials del Departament d'Interior	-
Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica	X
Oficina Catalana del Canvi Climàtic	X
Parc Natural de Cap de Creus	X
Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà	X
Parc Natural del Montgrí, les illes Medes i el Baix Ter	X
Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa	X
Parc Natural de Capçaleres del Ter i del Freser	-
Secció de Biodiversitat i Medi Natural	X
Ajuntament d'Alp	-
Ajuntament de Bellcaire d'Empordà	-
Ajuntament de Borrassà	-
Ajuntament de Cabanes	-
Ajuntament de Calonge	-
Ajuntament de Canet d'Adri	-
Ajuntament de Cantallops	-
Ajuntament de Capmany	-
Ajuntament de Castelló d'Empúries	-
Ajuntament de Colomers	-
Ajuntament de Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura	-
Ajuntament del Far d'Empordà	-
Ajuntament de Port de la Selva	-
Ajuntament de Figueres	-
Ajuntament de Foixà	-
Ajuntament de Fontanals de Cerdanya	-
Ajuntament de Fontanilles	-
Ajuntament de Forallac	-
Ajuntament de Fortià	-
Ajuntament de Garrigàs	-
Ajuntament de Garrigoles	-
Ajuntament de Gualta	-
Ajuntament de Juià	-
Ajuntament de la Pera	-
Ajuntament de la Tallada d'Empordà	-
Ajuntament de la Vall d'en Bas	-
Ajuntament de Llers	-

Ajuntament de Madremanya	-
Ajuntament de Masarac	-
Ajuntament de Mollet de Peralada	-
Ajuntament de Navata	-
Ajuntament de Palau-sator	-
Ajuntament de Palau-saverdera	-
Ajuntament de Pedret i Marzà	-
Ajuntament de Peralada	-
Ajuntament de Puigcerdà	-
Ajuntament de Rabós	-
Ajuntament de Riumors	-
Ajuntament de Roses	-
Ajuntament de Rupià	-
Ajuntament de Sant Climent Sescebes	-
Ajuntament de Sant Gregori	-
Ajuntament de Sant Jordi Desvalls	-
Ajuntament de Sant Martí Vell	-
Ajuntament de Sant Miquel de Fluvià	-
Ajuntament de Sant Pere Pescador	-
Ajuntament de Santa Cristina d'Aro	-
Ajuntament de Saus, Camallera i Llampalles	-
Ajuntament de Siurana d'Empordà	-
Ajuntament de Torrent	-
Ajuntament de Torroella de Fluvià	-
Ajuntament de Torroella de Montgrí	-
Ajuntament de Verges	-
Ajuntament de Vilabertran	-
Ajuntament de Viladasens	-
Ajuntament de Vilafant	-
Ajuntament de Vilajuïga	-
Ajuntament de Vilamacolum	-
Ajuntament de Vilamalla	-
Ajuntament de Vilamaniscle	-
Ajuntament de Vilanant	-
Ajuntament de Vila-sacra	-
Ajuntament de Vilopriu	-
Institució Alt Empordanesa per a l'Estudi i la Defensa de la Natura	X
Fundació Emys	-
Associació de Naturalistes de Girona	-

A continuació s'exposa, de forma resumida, el resultat de les respostes rebudes.



El Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica ha efectuat diverses consideracions que s'incorporen al present document d'abast.

El Parc Natural dels Aiguamolls indica que els camins 1.23.1 (camí de Castelló d'Empúries a Marzà) i 1.25.1 (camí de Castelló d'Empúries a Palau-saverdera) es troben dins del seu àmbit. Respecte el primer indica que transcorre just pel límit del parc natural afectant zones catalogades com agro-natural i agrícola forestal segons el Pla especial dels Aiguamolls. Es tracta d'un camí poc transitat en el que s'han detectat passos de fauna sobretot a les interseccions amb recs. Qualsevol actuació en aquesta via requerirà del procediment previ d'avaluació d'impacte ambiental per analitzar amb detall els impactes sobre la fauna i, en cas de que sigui necessària una ampliació de la plataforma, s'hauria de projectar fora de l'àmbit del parc natural. I respecte del camí 1.25.1 indica que travessa la zona agrícola forestal, agro-natural i la reserva natural integral dels Estanys. Es tracta d'un camí menys transitat que l'anterior atès que per unir els dos municipis la Diputació ha renovat recentment la carretera GIV-6102. El temps destinat utilitzant aquesta carretera que connecta amb la C-260 es sensiblement menor que circulant pel camí que travessa la reserva natural integral i que te continuïtat amb la GIV-6103. Aquesta via divideix per la meitat la reserva integral. Actualment es utilitzada sobretot per turisme relacionat amb la natura i com a itinerari ciclista. Cal recordar que un dels objectius del Pla, segons el document inicial estratègic, es potenciar els elements de mobilitat sostenible ja sigui a peu, en bicicleta o transport públic, procurant reduir l'ús del vehicle privat. La reserva natural integral es la figura de màxima protecció a Catalunya. Cal tenir en compte aquest factor i la vulnerabilitat d'aquesta davant qualsevol actuació. El fet que la comunicació entre els dos municipis actualment ja presenti una alternativa millor a aquesta carretera, fa que tingui molt de sentit valorar la possibilitat de tancar-la al trànsit motoritzat.

El Parc Natural de Cap de Creus indica que els projectes d'arranjament de carreteres dins del seu àmbit requereixen una anàlisi prèvia per valorar si cal l'aplicació del procediment d'avaluació d'impacte ambiental. Al camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva (1.27.1) s'ha millorat recentment el seu paviment i el Pla zonal no conté cap anàlisi cost-benefici, pel que es desconeix si s'hi preveuen actuacions. Es conclou que el seu estat és correcte i no s'han de fer més obres que suposin eixamplament dins de l'espai protegit. El camí de Roses a Montjoi (1.28.1) té una gran freqüentació i qualsevol actuació requereix d'un estudi de mobilitat de tot el seu traçat fins a Jóncols. La proposta de mobilitat hauria de definir el tipus i nombre de vehicles d'accés (turismes, microbusos, furgonetes de repartiment, camions de bombers, etc.) que, alhora, condicionarà els requeriments geomètrics de la via, així com les parades o aparcaments dins i fora l'espai protegit. Sempre sota la premissa d'evitar o reduir les noves ocupacions d'espai natural. Caldria fer una avaluació d'impacte ambiental.

El Parc Natural del Montgrí, les illes Medes i el Baix Ter es refereix als camins inclosos al seu àmbit (2.09.1 i 2.29.1) i als espais connectors reconeguts al Pla territorial parcial de les Comarques Gironines (PTPCG) i situats als municipis del Parc. Per als vials esmentats es prescriu el procediment d'avaluació d'impacte ambiental en la futura fase de projectes i es condiciona la seva millora a no comportar una circulació a major velocitat de l'actual ni empitjorar els desplaçaments de la fauna. Per als vials situats en els connectors adjacents al parc naturals s'indica que llur projectes executius han de disposar dels estudis i mesures necessàries per tal que la integració a la xarxa no suposi una pèrdua de valor connector.

El Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa indica que el camí 4.02.1 del Mallol als Hostaletes d'en Bas és producte de la concentració parcel·lària efectuada a principi de la dècada dels setanta i creua la vall d'en Bas pel seu eix. Aquesta vall està envoltada d'espais naturals protegits: a l'est el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i a l'oest els espais del

PEIN Serres de Milany-Santa Magdalena i Puigsacalm-Bellmunt i Collsacabra. Aquesta entorn fa que sigui molt important evitar l'increment de les seccions de les carreteres que travessen la Vall perquè, en cas d'executar-se, s'agreuja l'efecte barrera i es condicionaria la connectivitat ecològica entre els espais naturals descrits i més quan les actuals carreteres i les que es troben previstes en un futur proper, poden arribar a comprometen seriosament aquesta capacitat. Per altra banda, s'indica que el camí 4.01.1 pot constituir un tram de variant del nucli de Les Preses, criteri difícilment aplicable perquè aquesta funció ja està prevista que l'assumeixi la futura variant de la C-37 a les Preses. En resum, atenent a qüestions de protecció de sòl agrícola, de connectivitat ecològica entre espais protegits i, alhora, pels errors detectats en l'aplicació de criteris, es considera que el camí 4.02.1 no s'ha d'integrar al Pla.

L'Oficina Catalana del Canvi Climàtic (OCCC) indica que cal actualitzar les referències de l'àmbit internacional i europeu en matèria de canvi climàtic així com a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost del canvi climàtic i a l'estat d'emergència climàtica declarat pel Govern de la Generalitat de Catalunya. S'haurà de justificar si hi haurà o no un impacte potencial d'increment de la intensitat de trànsit d'acord amb les IMD de les carreteres afectades i calcula les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat. Pel que fa a l'avaluació de l'impacte del canvi climàtic sobre el Pla, la diagnosi i definició de quines seran les carreteres sobre les quals cal actuar haurà de tenir en compte els potencials impactes del canvi climàtic en zones especialment vulnerables. Per tant, s'hauran de tenir en compte les principals projeccions i els principals impactes del canvi climàtic i valorar si les carreteres objecte d'ampliació o actuació poden veure-se'n afectades. Finalment, considera que s'ha de valorar l'impacte de la transformació d'un camí rural en una via asfaltada sobre la flora i la fauna que habita els espais protegits i si se'n veurà afectada la seva especial vulnerabilitat.

El Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació indica que cal fer una anàlisi d'afectacions als sòls agraris potencialment afectats i que aquesta anàlisi s'integri en l'estudi d'alternatives del Pla i dels futurs projectes.

La Secció de Biodiversitat i Medi Natural indica que en l'anàlisi ambiental del Pla cal tenir en compte l'efecte del vial i del seu condicionament o ampliació sobre la connectivitat ecològica: l'índex o risc d'atropellament de fauna protegida, especialment per grups faunístics sensibles com els amfibis en llocs propers a zones humides, o espècies amenaçades molt sensibles als atropellaments com la tortuga d'estany, la llúdriga o el turó; la presència d'arbres i elements de vegetació d'interès com poden ser poblaments d'orquídies, espècies protegides de prats com *Thalictrum lucidum* o zones humides com *Isoetes velatum*, o arbres d'espècies autòctones mediterrànies de diàmetres grans. També la valoració ambiental ha de prendre en consideració mantenir velocitats baixes en algunes d'aquestes carreteres i de conservar les característiques que porten a aquests vials a mantenir una IMD baixa. A la vegada en aquells trams d'aquestes carreteres on la velocitat i els valors ambientals afavoreixen el risc d'atropellament de fauna, caldria incorporar mesures físiques de reducció de la velocitat així com d'afavorir el pas segur de la fauna (barreres o passos de fauna, gestió de la vegetació,...). Finalment analitza amb detall la incidència del Pla respecte del turó (*Mustela putorius*) per que la única població romanent a Catalunya amb perspectives de viabilitat a curt termini és la localitzada entre el tram baix del riu Ter i el massís de les Gavarres, a la comarca del Baix Empordà, on s'hi localitzen diversos camins del projecte.

L'associació IAEDEN indica que el condicionament de vies de transport pot tenir efectes negatius puntuals sobre el territori i impactes acumulatius que van en detriment de la conservació dels seus hàbitat i la biodiversitat associada. Per aquesta raó considera important tenir en compte les diferents figures de protecció del territori per on transcorren, informació que ha estat ignorada en les fitxes i en les justificacions per les quals s'integren o no al Pla zonal. Considera que cal retirar del Pla les carreteres que transcorren per espais naturals protegits o



zones d'elevat valor naturals i, a l'inrevés del que es planteja, disminuir el trànsit per aquests entorns i buscar alternatives viables de transport públic o col·lectiu en les èpoques de l'any amb més intensitat de trànsit. En cas contrari, cal fer un estudi rigorós d'impacte ambiental per cadascuna d'aquestes carreteres per avaluar l'impacte directe en l'execució de les obres i l'indirecte: augment del trànsit segons la intensitat diària i horària de la carretera, augment de la velocitat de trànsit, augment dels impactes de fauna, etc. Per al cas de la comarca de l'Alt Empordà es refereix als següents camins o carreteres:

- Camí de Sant Pere de Rodes a Port de la Selva (Parc Natural de cap de Creus)
- Camí de Castelló d'Empúries a Palau-Saverdera (Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i una reserva natural integral).
- Camí de Roses a Montjoi (Parc Natural de Cap de Creus)
- Camí de Vilamaniscle a Rabós (Xarxa Natura 2000)
- Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops (diferents espais protegits interconnectats que pertanyen a les basses de l'Albera i una important àrea amb diverses zones humides inventariades).

Amb aquest enfoc considera, també, que cal revisar la metodologia i els criteris de selecció de camins aportant les dades d'IMD de cada camí per valorar la seva integrabilitat en el Pla, aspecte de major transcendència que la connexió de nuclis de 150 habitants; integrar l'estalvi de temps en l'anàlisi cost-benefici, especialment en camins amb IMD baixes; ampliar l'anàlisi de trajectes alternatius per a camins amb IMD baixes (< 500 vehicles); introduir alternatives de millora del paviment enlloc d'ampliació de secció i redreçament de corbes en àrees d'alt valor ambiental; valorar la intensitat de trànsit de bicicletes per si la inversió cal virar-la cap a reforçar aquest trànsit, en comptes del trànsit de motor a més velocitat.

D'acord amb l'article 19.2 de la Llei 21/2013, les respostes rebudes es remeten també al promotor per a la seva presa en consideració a l'estudi ambiental estratègic.

7. CONSIDERACIONS PRÈVIES

Tal i com es recull a les consultes, els criteris d'integrabilitat dels camins definits al Pla zonal es basen, únicament, en aspectes funcionals i econòmics analitzats i determinats per a cada camí. S'han omès en aquesta anàlisi i decisió, també per a cada camí, els criteris ambientals com a possible limitació o motiu d'exclusió de la integrabilitat dels camins. Per tant, no està suficientment analitzada, ni per tant garantida, la sostenibilitat del Pla.

Per als camins ubicats o en contacte amb espais naturals protegits, l'article 6 de la Llei 12/1985, d'espais naturals estableix que les obres d'infraestructura pública han de limitar, en la mesura que sigui possible, els efectes sobre la integritat de la natura, minimitzar l'impacte paisatgístic i prendre, quan s'escaigui, mesures per a la restauració o el condicionament d'àrees alterades.

És lògic esperar que aquesta mancança metodològica i l'adaptació a la normativa vigent i a les seccions tipus establertes pel promotor del Pla pugui provocar alteracions greus o impactes ecològics i paisatgístics severos sobre elements naturals propers als camins objecte d'ampliació, tant si estan dins espais naturals protegits com si no.

Les actuacions sobre els camins que esdevinguin carreteres de la xarxa local poden comportar que la franja de terreny ocupat i transformat per on discorri la via augmenti significativament la seva amplada. Així dels 5 m d'amplada mitja dels camins actuals es podria passar a una franja

de 12 o 14 m d'amplada si es construeix un vial adjacent i segregat per bicicletes. I, d'altra banda, es poden projectar modificacions de traçat que afavoreixin l'increment de la velocitat. L'augment d'ocupació i de velocitat són factors generadors d'impacte ambiental en entorns sensibles des del punt de vista ambiental.

A nivell estratègic, ateses les característiques del Pla zonal, els criteris ambientals més importants que han de tenir-se en compte en la tria de les alternatives, la definició d'objectius i criteris ambientals, així com les determinacions sobre mesures de minimització dels efectes negatius del Pla, tenen a veure amb la incorporació de criteris de mobilitat sostenible tant en el disseny de les carreteres com en la mateixa xarxa, la minimització de la fragmentació d'hàbitats i millora de la connectivitat ecològica, i la incorporació de criteris ambientals i de mobilitat sostenible en la prioritització d'actuacions.

Finalment, la "Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC Trazado", aprovada per Orden/FOM/273/2016, de 19 de febrer, planteja que les carreteres que recorren per espais naturals d'elevat interès ambiental o d'acusada fragilitat, poden presentar excepcions a la baixa per al conjunt de les regles de traçat que fixa, si bé no n'especifica quin pot ser el grau d'excepció, ni indica criteris i paràmetres alternatius per a aquestes carreteres.

8. DETERMINACIÓ DE L'ABAST I DEL NIVELL DE DETALL DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

- 1) Des del punt de vista de la informació relativa a les característiques del Pla caldria concretar els canvis (secció tipus) que comportarà que un camí passi a ésser carretera, específicament l'augment de l'amplada de la plataforma (calçada i vorals). També caldria conèixer les característiques del carril per a bicicletes com ara l'amplada i posició respecte de la carretera i si es preveuen en tots els camins integrables i augment dels radis de corba.

Per als camins finalment integrables s'hauria de disposar, al llarg de la tramitació del Pla, en de dades d'aforament (IMD) actual i previstos com a indicador indirecte del grau d'impacte ambiental de la mobilitat.

Finalment, s'haurien de descriure els criteris per a la construcció d'obres annexes, com ara rotondes atenent als seus impactes ambientals: dimensions i enllumenats i la seva posició en el medi rural.

- 2) Des del punt de vista de l'anàlisi dels camins que resulten integrables cal incorporar la variable ambiental a l'anàlisi de decisió sobre cadascun dels 57 seleccionats. Per orientar l'avaluació s'esmenten, a continuació, els criteris ambientals resultants de la valoració preliminar i de les consultes rebudes.

Valorar, per a cadascun dels camins assenyalats amb color vermell o ocre a l'annex, i d'acord amb el perfil ambiental, els possibles impactes sobre els espais Xarxa Natura 2000, connectors ecològics, les àrees d'interès florístic i faunístic o l'àmbit de distribució de determinades espècies de la fauna protegida tenint en compte els següents canvis:

- a. L'ampliació de la plataforma i dels carrils de circulació
- b. L'ampliació de la franja transformada per la construcció d'un carril per a bicicletes
- c. Les modificacions de traçat en zones amb corbes i l'augment de velocitat resultant
- d. L'augment esperat de la IMD

Els principals impactes a considerar són:



- a. Pèrdua d'hàbitats
- b. Mortalitat de fauna per atropellaments
- c. Freqüentació d'espais naturals sensibles i pèrdua de connectivitat ecològica
- d. Transformacions del paisatge (excavació de talussos i construcció de terraplens)
- e. Àrees d'interès geològic
- f. Jaciments arqueològics i/o paleontològics

Per als camins assenyalats en verd i que continguin condicionants ambientals, s'haurien d'indicar els criteris o mesures ambientals a incorporar als futurs projectes.

- 3) A partir del resultat de l'anàlisi dels punts 1) i 2), i del contingut del present document d'abast, s'haurà de revisar la integrabilitat dels camins seleccionats i, per a aquells que es mantinguin, determinar condicionants ambientals per als futurs projectes.
- 4) Analitzar les afectacions als sòls agraris, estimant la pèrdua que pot comportar el desenvolupament del pla i definir, si s'escau, mesures correctores a aplicar en els futurs projectes que desenvolupin el Pla.
- 5) Alguns dels camins integrables tenen a no massa distància altres camins o carreteres no integrables que connecten els mateixos nuclis urbans amb recorreguts similars. Caldria analitzar la possibilitat de restringir aquests camins per a ús de bicicletes i potser maquinària agrícola i desplaçar el trànsit de vehicles i motocicletes a les carreteres integrables, evitant així l'execució de carrils bici paral·lels a les noves adequacions.
- 6) Actualitzar l'apartat 4. Objectius i criteris generals de protecció ambiental amb els plans i normatives esmentades a la consulta efectuada a l'OCCC.
- 7) Justificar si hi haurà o no un impacte potencial d'increment de la intensitat de trànsit d'acord amb les IMD de les carreteres afectades i calcula les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat. Els factors d'emissió per al càlcul d'emissions de GEH els poden trobar a la Guia de càlcul elaborada per l'OCC.
- 8) Pel que fa a l'avaluació de l'impacte del canvi climàtic sobre el Pla, la diagnosi i definició de quines seran les carreteres sobre les quals cal actuar haurà de tenir en compte els potencials impactes del canvi climàtic en zones especialment vulnerables. Es tindran en compte les principals projeccions i els principals impactes del canvi climàtic i cal valorar si les carreteres objecte d'ampliació o actuació poden veure-se'n afectades.
- 9) Les actuacions de millora de la xarxa de camins per passar a formar part de la xarxa local de carreteres que tinguin incidència acústica sobre els receptors sensibles propers (habitatges, centres docents i hospitalaris) hauran d'incloure un estudi acústic, segons l'annex 10 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, dins el tràmit d'avaluació ambiental, i quan se sobrepassin els valors límit establerts per l'Annex 1, s'hauran d'aplicar mesures correctores i/o preventives.

En la definició de l'escenari proposta i dins dels diferents grups de mesures per a l'assoliment dels objectius i criteris ambientals, cal proposar mesures de reducció, sobretot en els trams de travessies urbanes i en els trams més afectats per les zones urbanes amb receptors acústics sensibles exposats, es proposa l'aplicació de mesures com:

- Manteniment del bon estat del paviment i aplicació de paviments que redueixen el soroll a les vies de nova pavimentació.
- Implantació de mecanismes per reduir la velocitat dels vehicles a les travessies urbanes.
- Apantallament amb motes de terra o barreres artificials en els punts que ho requereixin.

10) Substituir les referències al Decret 82/2005, de 3 de maig, derogat, pel Decret 190/2015, de 25 d'agost, que estableix les prescripcions de les instal·lacions d'enllumenat exterior.

Descriure quins àmbits del desenvolupament del Pla podrem requerir elements d'enllumenat exterior i que s'implantaran per tal que l'administració competent pugui avaluar-ho. A tal efecte cal planificar adequadament les necessitats d'il·luminació per tal de minimitzar els punts de llum instal·lats i els nivells d'il·luminació i ser especialment respectuós per evitar els efectes pertorbadors en el medi, i controlar la il·luminació intrusa.

Les instal·lacions d'enllumenat exterior han de complir, entre altres, amb les condicions que consten a l'Annex 2 del Decret 190/2015 pel que fa a la tipologia de les làmpades i al percentatge màxim del flux d'hemisferi superior instal·lat (FHSinst) dels llums, en funció de l'horari d'ús i la zona de protecció.

9. MODALITATS D'INFORMACIÓ I CONSULTA, I IDENTIFICACIÓ DE LES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES AFECTADES I DEL PÚBLIC INTERESSAT

D'acord amb els articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, caldrà que l'EAE –juntament amb el pla- se sotmeti a informació pública. Les actuacions de consulta inclouran, al menys, les següents:

Consulta a les administracions públiques afectades i públic interessat consultat en la fase prèvia i identificats a l'apartat 6è del present document d'abast.

Anunci de la informació pública en el diari oficial corresponent, advertint que la consulta es dirigeix tant al públic en general com a les persones físiques o jurídiques que es considerin interessades d'acord amb l'article 4 de la Llei estatal 39/2015, d'1 d'octubre, atorgant un mínim de 45 dies per examinar el Pla i l'EAE i realitzar les alegacions i suggeriments oportuns. Els textos íntegres hauran de fer-se públics a la pàgina web de la Diputació de Girona facilitant el seu accés mitjançant la seva inclusió com a notícia destacada al portal i de forma que sigui fàcilment descarregable pels potencials interessats.

Aquest període s'ha d'aprofitar per efectuar consultes individualitzades a les administracions públiques afectades i públic interessat següents, sens perjudici d'aquelles altres consultes preceptives contemplades en la pròpia tramitació del Pla, utilitzant a l'efecte mitjans convencionals, telemàtics o qualsevol altre vàlid d'acord amb la legislació sobre procediment administratiu. En tot cas, el termini de resposta serà com a mínim de 45 dies.

L'EAE inclourà un annex o una taula en el qual indiqui els apartats concrets on s'han incorporat les determinacions del present document d'abast.

Jacobo Ruiz Pedreira
Responsable de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental

Signat electrònicament



Annex. Valoració ambiental preliminar dels camins que integren el Pla zonal de carreteres de la Diputació de Girona. Agost 2020

Codi	Nom del camí	L km	IMD 2019	Espai XN2000	Perfil ambiental	Valoració
1.02.1	de Sant Climent Sescebes a Cantallops	7,01		ES5120009	Amplada actual 5,5 m. Parcialment dins AIFF <i>Isoetes setaceum</i> , <i>I. Velatum</i> , <i>Urticularia australis</i> i <i>Testudo hermanni</i> . 100% dins connector AE15. Confronta amb zona humida 02000216 Estany del nord de la Cardonera. Amfibis. Confronta XN2000 Basses Albera (1,62 km) zona militar tancada. Zona estratègica per expansió de <i>Mustela putorius</i>	Prevalen valors ambientals: XN2000 i connectivitat ecològica. Mantenir traçat i secció. No augment de freqüentació.
1.07.1	de Vilamaniscle a Rabós	4,9	158	ES5120014	Amplada actual 4 m. Dins AIFF <i>Aquila fasciata</i> i <i>Testudo hermanni</i> i també dins espai XN2000 l'Albera (4,02 km). Creuament de l'Orlina AIFF <i>Gasterosteus aculeatus</i> , <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Lutra lutra</i> . Presència de <i>Mustela putorius</i> .	
1.10.1	de la N-260 a Vilanant	2,43	730		Amplada actual 4,5-5,5 m. Creua el Manol, AIFF per <i>Lutra lutra</i> i <i>Barbus meridionalis</i> . 576 m dins connector ecològic AE-10 (franja Manol)	
1.11.1	de Masarac a Mollet de Peralada	2,19	349		Amplada actual 4,5 m. 60 m dins connector AE-15. Creua Anyet, AIFF per <i>Gasterosteus aculeatus</i> , <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Lutra lutra</i> . Zona d'interès per expansió <i>Mustela putorius</i>	
1.12.1	de Peralada a Vilarnadal	5,51	350		Amplada actual 5-5,5 m. Confronta 1,7 km amb connector AE-13. Creua Anyet, XN2000 Albera i AIFF per <i>Gasterosteus aculeatus</i> , <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Lutra lutra</i> . Zona d'interès per expansió <i>Mustela putorius</i>	
1.14.1	dels Hostalets a Cabanes	2,88			Amplada actual 5-5,5 m. Confronta 1,9 km amb connector AE-12 (riu Muga, AIFF <i>Lutra lutra</i>). Zona d'interès per expansió <i>Mustela putorius</i>	
1.15.1	del camp dels Enginyers i les Forques a Vilafant	0,89			No hi ha estalvi de temps. Amplada actual 5-5,5 m. Zona d'interès per expansió <i>Mustela putorius</i>	
1.17.1	de Vilatenim al Far d'Empordà	1,85			Amplada actual 5,5-6 m. 100% dins AIFF <i>Silene sennenii</i> . Creua el Manol, AIFF <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Lutra lutra</i> . Creua el connector AE-03 (riu Manol)	
1.18.1	de Vila-sacra al Far d'Empordà	1,83			Amplada actual 5,5 m.	
1.20.1	de la C-31 a Vilamalla	2,49			Amplada actual 6,5 - 7 m. Creua el Regatim (AIFF <i>Lutra lutra</i>) i confronta 300 m amb AIFF <i>Silene sennenii</i> . Zona d'interès per expansió <i>Mustela putorius</i>	
1.22.1	de Vila-sacra a Vilanova de la Muga	2,64			Amplada actual 4 m. Confronta 200 m amb séquia de la Fanguera (AIFF <i>Lutra lutra</i>) i creua Manol, Muga i riera Figueres (AIFF <i>Lutra lutra</i>). Travessa 1,38 km connector AE03. Zona d'interès per expansió <i>Mustela putorius</i>	
1.23.1	de Castelló d'Empúries a Marçà	6,06		ES0000019	Amplada actual 5 m. Confronta 1,93 km amb connector AE03. Confronta 5,6 km amb XN2000 Aiguamolls de l'Empordà. Confronta 600 m amb zona humida 02000219 L'Estanyet i Estany de Sant Joan Sescloses. Zona estratègica per expansió de <i>Mustela putorius</i>	Impactes sobre la fauna. Prevalen valors ambientals XN2000. No ampliar secció ni modificar traçat

1.24.1	de Vilajuïga a Marçà	2,56			Amplada actual 4,5 m. 100%. Travessa 1,2 km connector AE-02 i àrea de conflicte per connectivitat. Zona estratègica per expansió de <i>Mustela putorius</i>			
1.25.1	de Castelló d'Empúries a Palau-saverdera	4,91		ES0000019	Amplada actual 5 m. 100%. 100% dins XN2000 Aiguamolls Empordà. Carretera dels Tres Ponts. AIFF per <i>Thalicttrum lucidum</i> i <i>Ardeola ralloides</i> . Zona estratègica per expansió de <i>Mustela putorius</i>			
1.27.1	de Sant Pere de Rodès al Port de la Selva	7,05		ES5120007	Amplada actual 5 m. Un 70% del traçat (5,2 km) dins XN2000 Cap de Creus i 100% dins AIFF <i>Circaetus gallicus</i> . Presència de <i>Falco tinnunculus</i> , <i>Phoenicurus ochruros</i> i <i>Monticola solitarius</i> . HIC 92A0 i 9540.		No ampliar secció dins XN2000	
1.28.1	de Roses a cala Montjoi	6,8		ES5120007	100% dins XN2000 Cap de Creus i d'AIFF <i>Phalacrocorax aristotelis</i> i <i>Hieraaetus fasciatus</i> . Presència de <i>Maremys leprosa</i> , <i>Rana perezi</i> i <i>Testudo hermanni</i> . HIC 9540. Punts d'interès geològic núm. 143, 162 i geozona 164.		Qualsevol actuació resta condicionada a un estudi de mobilitat previ	
1.52.1	de la N-II a Borrassà	1,9			Amplada actual 5 m. Confronta 900 m amb connector AE-08. Creua riera d'Aiguema, AIFF <i>Lutra lutra</i>		Mesures per pont sobre riera Aiguema	
1.54.1	de Sant Miquel de Fluvià a Siurana	4,6	137		Amplada actual 5 m. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i>			
1.55.1	de Sant Pere Pescador a Vilamacolum	1,8			Amplada actual 5 m. 95% dins connector AE-05 amb eix conflictiu per connectivitat			
1.59.1	de la C-31 a Vilamacolum	0,8	1162		No suposa una reducció d'itinerari. Es proposa la millora de la via existent entre la C-31 i Vilamacolum, amb IMD força elevada. Entorn de conreus. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i>			
2.01.1	de Camallera a Gaiüses	2,7	263		Amplada actual 4-5 m. Entorn agrícola-forestal. Un terç del traçat transcorre per zona forestal HIC 9540 pinedes mediterrànies.		Caldría condicionar l'ampliació.	
2.03.1	de Verges a Garrigoles	5,2	697		Amplada actual 5 m. Entorn agrícola forestal.			
2.04.1	de Belcaire d'Empordà a Tallada d'Empordà	3,4			Amplada actual 4 m. Entorn agrícola. El 50% del traçat està dins el connector BE-02 (Bellcaire).			
2.05.1	de Sant Llorenç de les Arenes a Foixà	3,3	144		Amplada actual 5 m. Entorn agrícola i forestal. HIC en la major part del traçat. Nuclis de connexió poc poblats i IMD<200 vehicles. Dins el connector BE-11. Zona estratègica d'expansió de <i>Mustela putorius</i>			
2.07.1	de la C-66 a Púbol	1,2			Justifica estalvi de 2 km i que constitueix accés principal a centre d'interès cultural amb més de 50.000 visitants anuals. Amplada actual 4-5m. Zona de conreus. Dins el connector ecològic BE-11. Zona estratègica d'expansió de <i>Mustela putorius</i>		No pot augmentar la velocitat ni pertorbar els desplaçaments de la fauna. Opció preferible mantenir la secció actual.	
2.09.1	de Torroella de Montgrí a els Griells	2,1		ES5120016	És l'accés a la urbanització Griells, >150 hab. Amplada 5 m aprox. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i>			
2.21.1	de la Pera a Madremanya	2,9	122		Amplada 5 m. El tram previst seria de Pedrinyà a Madremanya. Dins el connector BE11		Hauria d'assolir les característiques de la GIV-6425	
2.22.1	de Monells a Sant Sadurní de l'Heura	3,3			Amplada 5 m. Entorn agrícola. Dins el connector BE-11		Entre Sant Sadurní i Cruïlles hi ha bona connexió. Fer només	

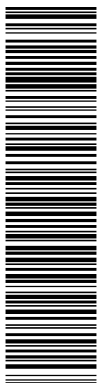


2.23.1	de Monells a Cruïlles	2,1			Amplada 5 m. Entorn agrícola. Dins el connector BE-11.	un dels 2 eixos. Pendent de condicions de l'adequació
2.26.1	de Vulpellac a Fonteta	0,7			Vial que té per un costat vorera i plantació arbrat. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i>	
2.27.1	de Palau-sator a Gualta	3,7	367		Es correspon amb el GR-92. De Palau a Fontanilles té una amplada de 4 m aprox. De Fontanilles a Gualta, té 6 m d'amplada. Entorn agrícola. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i> . Punt amb major densitat d'aquesta espècie a Catalunya	Zona crítica pel turó. No pot augmentar la velocitat ni pertorbar els desplaçaments de la fauna. Opció preferible mantenir la secció actual.
2.28.1	de la GI-651 a Palau-sator	0,5			Camí de 5-6 m. Entorn agrícola, no afecta a HIC. Dins el connector ecològic BE06. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i> . Punt amb major densitat d'aquesta espècie a Catalunya	
2.29.1	de la C-31 al Mas Pinell	4,2		ES5120016	Accés al càmping Delfin Verde i a la urbanització Mas Pinell. Dins Parc Natural. Es justifica per accés a un centre d'interès turístic amb més de 50.000 habitants. Presència actual comprovada de <i>Mustela putorius</i>	No pot augmentar la velocitat ni pertorbar els desplaçaments de la fauna. Opció preferible mantenir la secció actual.
2.30.1	de Torrent a Sant Julià de Boada	4,1	680		Amplada aprox. 5 m. Dins el connector ecològic BE06. Zona estratègica per expansió <i>Mustela putorius</i>	
2.46.1	de Santa Cristina d'Aro a Roca de Malvet	1,4			Camí de 6 m amb delimitació central dels 2 carrils i fanals. Entorn forestal. Traçat paral·lel a la riera Malvet	
2.49.1	de Calonge al Mas Pallí	1,9			Carretera de 6 m d'amplada, sense vorals. Entorn forestal i urbà	
2.50.1	de Calonge a Torre Colomina	2,5			Camí de 5-6 m, més ample en el pas sobre la C-31. Entorn agrícola.	
3.01.1	de Puigcerdà a Queixans	6,2			Millora de la carretera de Queixans a Pugicerdà, passant per Villallobent i Age. Carretera de 5 m, sense vorals. IMD ha de ser molt baixa.	
3.02.1	de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina	4,6			Es justifica com a accés principal a l'estació d'esquí. Amplada actual 8 m. Travessa una AIFFF <i>Lacerta agilis</i> (652 m). Confronta en aprox. 1 km amb un connector ecològic definit al Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran	
4.02.1	del Mallol als Hostalets d'en Bas	5,1		ES5120021	Amplada actual 5,5 m. Travessa dos afluents del riu Fluvià que són espais XN 2000 "Riu Fluvià". Creua el riu Gurm que és AIFF per <i>Lutra lutra</i>	No integrable per motius ambientals (consulta Parc natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa)
5.01.1	de Canet d'Adri a Sant Medir	3,1	326		Amplada actual 5,5 m. La seva major part dins connector ecològic GI-07	
5.03.1	de Juià a Sant Martí Vell	2,2	854	ES5120010	Amplada actual 5 m. Donar continuïtat a xarxa local: Juià, Sant Martí Vell i Mas Seguer són <120 hab. Limita 700 m amb espai XN2000 Gavarres.	
5.04.1	de Viladasens a l'antiga N-II	4,1	221		Travessa un entorn eminentment forestal. Amplada 5 m.	

5.05.1	de Sant Jordi Desvalls a Flaça	2,1	1000	ES5120011	Actualment hi ha un gual al riu Ter. Connecta la GI-633 a Sant Jordi Desvalls amb la GIV-6424 a Flaça. Amplada 5,5 m. Creua espai XN2000 Riberes del Baix Ter (80 m) al passallís de Sobrànigues. Presència de <i>Eryms orbicularis</i> i <i>Mauremys leprosa</i> . Creua el connector GI-07 en 700 m. Zona d'interès per futura expansió <i>Mustela putorius</i>	No canvi de traçat ni amplada. Alerta el passallís per travessar el riu.
5.06.1	de la GI-540 a Bescanó	4,1			Entorn forestal. Amplada actual 5 m. Travessa el connector GI-01 en 450 m.	
5.08.1	de la N-II a la GIV-5331	1,7	635		Travessa un entorn agrícola i forestal. Amplada 4-5 m.	
5.09.1	de Quart a Fornells de las Selva	2	407		Amplada 4,5 m. Travessa completament connector GI-01 i aproximadament la meitat està dins d'una àrea crítica per a la connectivitat. Creua, amb un pont, l'Onyar, que és AIFF per <i>Lutra lutra</i> . Impactes acumulats amb el traçat arranjat Fornells de la Selva - Campllong	Impactes acumulats amb ampliació recent Fornells - Campllong
5.10.1	de Llambilles a Fornells de la Selva	3,9	522		Travessa en 3,6 km el connector ecològic GI-01. Impactes acumulats amb el traçat arranjat Fornells de la Selva - Campllong	
5.12.1	de Campllong a Sant Andreu Salou	2,9	355		Escurça el recorregut actual entre Sant Andreu (14 hab.) i Campllong (295 hab.). Amplada actual 6 m. Creua la riera Gotarra que es AIFF per <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Gasterosteus aculeatus</i>	Mesures per al pont sobre la riera Gotarra
6.01.1	d'Espionellà a Serinyà	3	89		Discorre pel pla de Martís i rec d'Espolla, que és una AIFF per <i>Lutra lutra</i> . Amplada actual 5 m. Travessa en tot el traçat el connector ecològic PE01	IMD molt baixa i afecta Pla de Martís.
6.13.1	de les Anglades a Vilavenut	3,8	105		Es justifica com a tancament d'itinerari. Amplada 4 m.	
7.03.1	de la GI-400 a Toses	4,1	516		Carretera utilitzada per accés estació d'esquí, només preveu la part superior. Pendent molt elevada. Amplada 5 m. Intersecció (pont) amb el Rigat, AIFF per <i>Galernys pirenaica</i> i <i>Lutra lutra</i> .	Mesures per al pont sobre el Rigat
8.02.1	de Sant Dalmai a Saliça	0,9			Connecta la GI-533 a Sant Dalmai amb la GI-534 a Saliça. Travessa el connector ecològic GI-01 en 700 m	
8.05.1	de Caldes de Malavella a Vidreres	5,1			Travessa una zona AIFF de <i>Simeithis mattiazzi</i> en 1,26 km. Presència de basses per amfibis i <i>Eryms orbicularis</i> .	
8.11.1	de Maçanet de la Selva a la GI-512	3,6	1736		Amplada 5-5,5 m. Travessa el connector ecològic SV-06 en 2,2 km. Confronta amb la zona humida inventariada Estany de Bancells (<i>Mauremys leprosa</i> i <i>Salamandra salamandra</i>).	
8.12.1	de Maçanet de la Selva al Moli	0,9			Entorn urbà. Sense habitatats ni valors remarcables. Amplada 7 m.	
8.19.1	de Sant Dalmai a Brunyola	4,7	641		El disseminat te 217 hab. i el nucli 39. Travessa o limita, en tot el traçat, amb els connectors ecològics GI-01 i SV-09. Creua amb un pont l'Onyar, AIFF per <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Lutra lutra</i> .	

**Informe Departament d'Acció Climàtica Alimentació i Agenda Rural
Secció de Biodiversitat i Medi Natural. Serveis Territorials de Girona**

DOCUMENT Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural -informe sobre aprovació inicial	IDENTIFICADORS Número de l'anotació: 19390 , Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00 , Núm. expedient: 2021 /9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021
ALTRES DADES Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41 Pàgina 1 de 29	SIGNATURES ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES




Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
 Serveis Territorials a Girona
 Secció de Biodiversitat i Medi Natural

INFORME AMBIENTAL INTEGRAT DEL VECTOR MEDI NATURAL

1. IDENTIFICACIÓ DE L'EXPEDIENT

Pla, projecte o activitat: Aprovació Inicial del Pla zonal de carreteres de la Diputació de Girona
 Número: GI20220088
 Data d'entrada: 21/02/2022
 Sol·licitant i referència: Diputació de Girona
 Promotor: Diputació de Girona
 Municipi i comarca: Comarques de Girona
 Documentació i data: Aprovació inicial Pla de carreteres locals (juny 2021)
 Estudi Ambiental Estratègic (juliol 2021)
 Tràmit: Informe sectorial per afectació a XN2000

2. FONAMENTS DE DRET

Aquest informe s'emet d'acord amb allò que determina l'article 5.2 del Decret 253/2021, de 22 de juny, de reestructuració del Departament d'Acció Climàtica, Agricultura i Agenda Rural segons el qual correspon a la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de Girona elaborar els informes ambientals integrats del vector medi natural dels projectes i actuacions que afectin espais naturals protegits o que siguin objecte d'avaluació ambiental.

Adicionalment cal tenir present la següent normativa sectorial:

- Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural.
- Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària, modificat pels acords del Govern 176/2013 (instrument de gestió de la regió alpina), 150/2014 (instrument de gestió de la regió mediterrània) i 139/2015 (revisió de límits de determinats espais).
- Decret 148/1992, de 9 de juny, pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar les espècies de la fauna salvatge.
- Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (disposició addicional setena).

3. ANTECEDENTS

La Secció de Biodiversitat i Medi Natural, en data de 3 d'agost de 2020, va emetre informe sol·licitat per l'OTAA en el tràmit de consultes prèvies en avaluació ambiental de plans i programes (exp. GI20200256) en relació a l'avanç del pla zonal carreteres de la Diputació de Girona.

A l'informe s'hi feien un seguit de consideracions de caire general a la proposta i aportava un annex on s'analitzava cada tram considerat. Es van fer apreciacions concretes en relació al turó (*Mustela putorius*), així com a d'altres criteris aplicables, pel que fa el tractament dels vorals, el manteniment de velocitats baixes en aquestes vies o procurar mesures per tal d'afavorir la connectivitat i reduir el risc d'atropellament de la fauna, entre d'altres.

Pl. de Pompeu Fabra, 1
 17002 Girona
 Tel. 872 975 000
 medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

4. PROPOSTA TRAMITADA

La proposta que s'ha aprovat inicialment s'ha actualitzat respecte de la primera versió, i fins a 3 dels camins proposats s'han eliminat com a integrables per motius ambientals:

1.25.2. Camí de Castelló d'Empúries a Palau Saverdera ja que discorre dins els límits de la Xarxa Natura dels Aiguamolls de l'Empordà, parcialment dins del Parc natural dels Aiguamolls de l'Empordà i creua una reserva integral (els Estanys).

1.28.2. Camí de Roses a Montjoi discorre dins del Parc Natural del Cap de Creus i parcialment dins el Paratge Natural del Cap de Creus.

2.09.2. Camí de Torroella de Montgrí a la urbanització dels Griells discorre parcialment dins el Parc natural del Montgrí, Illes Medes i el Baix Ter.

En conclusió:

	Núm. camins	Longitud (km)	Afecten Xarxa Natura	
			Núm. camins	Longitud (km)
Camins integrables	51	157,38	8	39,87
Camins no integrables	166	552,30	9	31,65
Total	217	709,68	17	71,52

- Dels 51 camins integrables:

- 21 camins (41,18%) on no es preveu ampliació de la calçada sinó reforç o condicionament, amb un total de 69,77 km previstos (41,18% del total).
- 11 camins (21,57%) on es preveu ampliació de la calçada en 0,5 m amb un total de 30,64 km (19,47%).
- 15 camins (29,41%) on es preveu ampliació de la calçada en 1 m amb un total de 45,67 km (29,02%).
- 4 camins (7,84%) es preveu ampliació de la calçada en 2 m amb un total de 11,30 km (7,18%).

I des del caire ambiental tenim:

- 24 creuen o discorren dins d'àrees interès per la fauna o la flora.
- 28 creuen, o discorren total o parcialment dins d'espais connectors segons el Pla Director Urbanístic de les comarques gironines
- 20 creuen o discorren total o parcialment dins de zones d'interès per a la fauna, sobre tot 19 dels 20 com espais d'interès per a la protecció del turó (*Mustela putorius*).
- 24 creuen o discorren total o parcialment entre hàbitats d'interès comunitari tant prioritari com no prioritari



 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

L'EAE proposa un seguit de mesures preventives i correctores, de les quals s'indiquen aquelles amb incidència sobre els aspectes de biodiversitat i medi natural, més enllà de les bones pràctiques habituals exigibles en tota obra:

Àrees d'interès florístic: evitar l'alteració de l'hàbitat i adopció de mesures preventives, correctores o compensatòries conforme al que s'estableix en el Decret 172/2008, de 26 d'agost, de creació del Catàleg de flora amenaçada de Catalunya (article 5).

Modificació de les obres de fàbrica o de drenatge que es trobin dins les àrees d'interès Faunístic catalogades per la possible presència de la llúdriga i altres grups animals: caldrà dissenyar les estructures de manera que permetin el pas de la fauna i sobre tot la llúdriga i que impedeixin que puguin ser atropellades en els punts perillosos pel creuament de cursos fluvials.

En les actuacions previstes que afectin connectors ecològics i corredors fluvials es recomana la construcció d'estructures que permetin el pas de la fauna i que n'impedeixin l'atropellament.

Si en les diverses actuacions a portar a terme hi ha presència de punts negres per risc d'atropellament es recomana incorporar mesures mitigadores o compensatòries per minimitzar el risc.

Totes les actuacions d'eixamplament de la calçada es dissenyaran de manera que comportin la mínima fragmentació dels hàbitats i el més ajustades possibles al traçat actual del camí.

Caldrà que els projectes de les actuacions previstes per a cada vial es planifiquin adequadament les necessitats d'il·luminació per tal de minimitzar els punts de llum a instal·lar i els nivells d'il·luminació i ser especialment curosos per evitar els efectes pertorbadors en el medi, i controlar la il·luminació intrusa.

S'hauria d'evitar en tots els casos la utilització d'herbicides i productes químics per a l'eliminació de la vegetació dels marges dels camins i carreteres.

Finalment, l'EAE incorpora una fitxa per a cadascun dels camins que s'han tingut en compte en el Pla Zonal.

Pel que fa el tipus d'actuacions, breument es descriuen les que s'han planificat en els diferents trams considerats integrables:

- Condicionament:
 - Ampliació de la calçada fins l'amplada necessària, en un o ambdós marges segons el tram. Es prioritzarà l'ampliació pel marge amb menors afectacions a tercers i/o menors afectacions mediambientals.
 - Ampliació de radis de gir en corbes tancades.
 - Reperfilat de talussos i marges per la millora de la visibilitat.
 - Adequació i formació de cunetes i obres de drenatge.
 - Instal·lació de senyalització i proteccions, segons normativa.



- Reforç del ferm:
 - Reforç del ferm existent mitjançant l'estesa de noves capes d'aglomerat, amb o sense eliminació de les capes existents (sense ampliació).
 - Neteja i adequació d'elements de drenatge existents. Pot incloure puntualment la formació de nous elements de drenatge.
 - Instal·lació de senyalització i proteccions, segons normativa.
- Senyalització:
 - Instal·lació de senyalització i proteccions, segons normativa.

A l'apartat 7 de l'EAE s'ha inclòs la incorporació de les determinacions del document d'abast.

L'EA incorpora un seguit de fitxes específiques per a cadascun dels trams que s'han considerat integrables després de l'Avanç i el document d'abast. De les 57 proposades a l'Avanç, finalment – i segons les fitxes comptabilitzades – en resten 50 considerats integrables.

5. CONSIDERACIONS A LA PROPOSTA D'APROVACIÓ INICIAL

5.1. Aspectes normatius i de gestió

La major part dels trams proposats al Pla zonal de carreteres de la Diputació de Girona es troben fora d'espai natural protegit; tot i això n'hi ha algun que sí que afecta la delimitació d'aquests espais i, per tant, hi són d'aplicació els instruments de gestió corresponents.

Concretament, pels espais de XN2000 és d'aplicació l'Instrument de gestió de les zones especials de conservació de la regió biogeogràfica mediterrània (Acord GOV/150/2014, de 4 de novembre) i les Directrius de gestió dels espais de Natura 2000 (annex 8 de l'Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre).

Massís de l'Albera (ZEC/ZEPA ES5120014)

Construcció o adequació d'infraestructures

Control de la creació de nous vials i infraestructures en àrees amb presència de l'hàbitat o de l'espècie - Testudo hermanni

Directrius de gestió dels espais de Natura 2000 en espais de muntanya litoral

La construcció de noves infraestructures viàries als espais de la xarxa Natura 2000 ha de fer-se de forma compatible amb la conservació dels valors naturals d'aquests espais. Fins el moment en que es redacti el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge de cada espai, les condicions que les han de regir seran les següents:

- *S'identificaran els trams de vies de comunicació especialment perillosos per a les espècies d'interès comunitari i es proposaran les mesures correctores oportunes que facilitin el pas dels individus i redueixin el risc d'atropellament.*



- En el marc de la avaluació de l'impacte ambiental de les infraestructures viàries, s'analitzarà, de forma preferent, la seva repercussió sobre hàbitats i espècies d'interès comunitari i es prioritzarà l'alternativa que no afecti les àrees amb la seva presència. També es garantirà que les mesures correctores que s'estableixi incideixin en la millora de la qualitat dels hàbitats d'interès comunitari i dels hàbitats de les espècies d'interès comunitari respectant els elements de valors geològic com els punts d'interès geològic – o geòtops- inventariats pel Departament de Medi Ambient i Habitatge l'any 2005.

- En la construcció de noves infraestructures viàries s'aplicaran les mesures correctores adients amb l'objectiu d'assegurar la permeabilitat de les infraestructures per a la fauna silvestre.

- La construcció, modificació o millora d'infraestructures viàries requerirà un informe favorable del DMAH en el que es defineixi les mesures correctores adients.

- Els Plans Especials incorporaran aspectes relacionats amb les infraestructures viàries (infraestructures de prevenció d'incendis, el Pla de Camins Comarcal, les infraestructures i serveis públics), delimitant les zones més crítiques d'afectació en funció de la presència d'hàbitats i/o espècies d'interès comunitari.

Certament, la proposta del Pla zonal no implica la construcció d'infraestructures viàries de nova implantació, sinó el condicionament de determinats trams ja existents. Tanmateix, en aquells trams en què es preveu l'ampliació, a efectes pràctics, la generació d'impactes previsibles es pot assimilar, en alguns casos, a la tipologia d'impacte que s'ocasiona en el cas d'una nova obertura. Per aquest motiu, dins espai natural protegit de la xarxa Natura han de prevaldre els valors i la funcionalitat connectora d'aquests entorns i només és admissible la seva ampliació o eventual canvi de traçat per causa totalment justificada.

5.2. Contingut de les fitxes dels camins integrables en base a les consideracions de la valoració de la Secció de Biodiversitat i Medi natural

L'EAE incorpora unes fitxes que descriuen cada camí integrable i on s'hi contempen aspectes ambientals. A l'Annex inclòs a la part final del present informe s'ha especificat per a cada tram les consideracions a fer des de les competències de Biodiversitat i Medi Natural, tenint en compte que en aquesta fase d'aprovació final, per a cada tram, ja s'ha fet una primera proposta del tipus d'actuació prevista.

En base a les conclusions de l'Annex I:

- L'EAE refereix a 51 trams després d'haver descartat 3 camins per qüestions ambientals, tot i que després del repàs realitzat se'n comptabilitzen 50
- Dels 50 trams analitzats, es preveu ampliar 30, mentre que 20 únicament contempen el reforç del ferm i, puntualment, l'arranjament de les obres de drenatge.
- 21 trams es planteja únicament reforç, el que implica la NO ampliació de la secció actual.

Codi	Nom	Comarca	Valoració Bio
1.02.1	Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops	Alt Empordà	Favorable
1.10.1	Camí de l'N-260 a Vilanant	Alt Empordà	Favorable
1.14.1	Camí dels Hostalets a Cabanes	Alt Empordà	Favorable
1.17.1	Camí de Vilatenim al Far d'Empordà	Alt Empordà	Favorable

 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

1.20.1	Camí de la C-31 a Vilamalla	Alt Empordà	Favorable
1.22.1	Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga	Alt Empordà	Favorable
1.23.1	Camí de Castelló d'Empúries a Marzà	Alt Empordà	Admissible
1.27.1	Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva	Alt Empordà	Admissible
2.21.1	Camí de la Pera a Madremanya, per Pedrinyà	Baix Empordà	Favorable
2.22.1	Camí de Monells a Sant Sadurní de l'Heura	Baix Empordà	Favorable
2.26.1	Camí de Vulpellac a Fonteta	Baix Empordà	Favorable
2.46.1	Camí de Santa Cristina d'Aro a la Roca de Malvet	Baix Empordà	Favorable
2.49.1	Camí de Calonge a Mas Pallí	Baix Empordà	Favorable
2.50.1	Camí de Calonge a Torre Colomina (Avda. Paisos Catalans)	Baix Empordà	Favorable
3.01.1	Camí de Puigcerdà a Queixans, per Àger i Vilallobent	La Cerdanya	Favorable
3.02.1	Camí de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina	La Cerdanya	Favorable
5.04.1	Camí de Viladasens a antiga N-II	El Gironès	Favorable
5.05.1	Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues	El Gironès	Admissible
5.08.1	Camí de l'N-II a la GIV-5331	El Gironès	Favorable
7.03.1	Camí de la GI-400 a Toses	El Ripollès	Favorable
8.11.1	Camí de Maçanet de la Selva a la GI-512, per Mas Altaba	La Selva	Favorable

- 19 trams on es planteja un ampliament igual o superior a 1 m

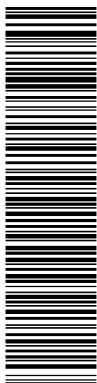
Codi	Nom	Comarca	Valoració Bio
1.07.1	Camí de Vilamaniscle a Rabós	Alt Empordà	Desfavorable
1.11.1	Camí de Masarac a Mollet de Peralada	Alt Empordà	Admissible
1.12.1	Camí de Peralada a Vilarnadal	Alt Empordà	Admissible
1.15.1	Camí del Camp dels Enginyers i les Forques a Vilafant	Alt Empordà	Admissible
1.18.1	Camí de Vila-sacra al Far d'Empordà	Alt Empordà	Admissible
1.24.1	Camí de Vilajuïga a Marzà	Alt Empordà	Admissible
1.52.1	Camí de la N-II a Borrassà, per Creixell	Alt Empordà	Admissible
1.55.1	Camí de Sant Pere Pescador a Vilamacolum	Alt Empordà	Admissible
1.59.1	Camí de la C-31 a Vilamacolum	Alt Empordà	Desfavorable
2.01.1	Camí de Camallera a Gaüses	Baix Empordà	Admissible
2.03.1	Camí de Verges a Garrigoles	Baix Empordà	Admissible
2.04.1	Camí de Bellcaire d'Empordà a la Tallada d'Empordà	Baix Empordà	Desfavorable
2.27.1	Camí de Palau-sator a Gualta	Baix Empordà	Desfavorable
2.28.1	Camí de la GI-651 a Palau - sator	Baix Empordà	Desfavorable
2.30.1	Camí de Torrent a Sant Julià de Boada	Baix Empordà	Admissible
5.06.1	Camí de la GI-540 a Bescanó, per Estanyol	El Gironès	Admissible
5.09.1	Camí de Quart a Fornells de la Selva	El Gironès	Admissible
5.10.1	Camí de Llambilles a Fornells de la Selva	El Gironès	Admissible
8.05.1	Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc	La Selva	Admissible

- 10 trams on es planteja un ampliament inferior a 1 m

Codi	Nom	Comarca	Valoració Bio
1.54.1	Camí de Sant Miquel de Fluvià a Siurana, per Sant Tomàs de Fluvià	Alt Empordà	Desfavorable
2.07.1	Camí de la C-66 a Púbol	Baix Empordà	Admissible
2.23.1	Camí de Monells a Cruïlles	Baix Empordà	Admissible
4.02.1	Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas	La Garrotxa	Desfavorable
5.01.1	Camí de Canet d'Adri a Sant Medir	El Gironès	Admissible
5.12.1	Camí de Campllong a Sant Andreu Salou	El Gironès	Admissible
6.01.1	Camí d'Esponellà a Serinyà, pel veïnat de Martís	Pla de l'Estany	Admissible
8.02.1	Camí de Sant Dalmai a Salitja	La Selva	Admissible
8.12.1	Camí de Maçanet de la Selva al Molí	La Selva	Admissible
8.19.1	Camí de Sant Dalmai a Brunyola	La Selva	Admissible

La valoració final que es fa des de la Secció pot ser:

DOCUMENT Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural -informe sobre aprovació inicial	IDENTIFICADORS Número de l'anotació: 19390 , Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00 , Núm. expedient: 2021 /9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021
ALTRES DADES Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41 Pàgina 7 de 29	SIGNATURES ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES




Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
 Serveis Territorials a Girona
 Secció de Biodiversitat i Medi Natural

- **Favorable:** s'entén que les actuacions proposades no alteren les característiques al llarg del traçat i que es tracta d'actuacions que s'apliquen sobre la secció i recorregut actual, sense modificar-los, per la qual cosa no es preveuen canvis significatius en les condicions ambientals de l'entorn.
- **Desfavorable:** després d'analitzar les actuacions proposades, es considera que l'entorn del camí afectat reuneix uns valors i condicions ambientals que prevalen sobre el condicionament del camí. Els aspectes determinants per a aquesta decisió refereixen a l'afectació a àrees d'interès d'espècies faunístiques – principalment el turó, però també d'altres -, incidència significativa sobre la connectivitat o afectació a espais d'interès natural. Per aquest motiu es considera que no són integrables i que s'ha de vetllar per la no ampliació de la seva secció ni cap actuació que pugui implicar un increment de la IMD o de la velocitat.
- **Admissible:** aquells camins en els quals no s'ha detectat aspectes destacables des de la perspectiva de biodiversitat i medi natural i que per aquest motiu no presenten – a priori - un impediment per ser integrables al Pla zonal. Tanmateix, cadascun dels trams presenta una casuística que s'ha analitzat a l'Annex I i que en força casos convida a revisar-ne la necessitat d'ampliació.

5.3. Altres aspectes de biodiversitat i medi natural

A més dels aspectes assenyalats en el punt 5.2 anterior i l'annex, es fa un recull d'aspectes des de la perspectiva de biodiversitat i medi natural, per tal que puguin ser presos en consideració en el tràmit successiu i a incorporar-se en les mesures proposades a l'EAE.

Val a dir que l'EAE ja fa un recull de mesures, totes de tipus genèric, però que ja apunten cap aspectes a aplicar com ara les condicions d'il·luminació, el tractament de vorals, el condicionament d'elles obres de fàbrica com a passos de fauna...

Especificitats pel turó

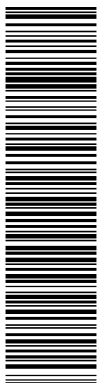
En l'Avanç de Pla ja es va fer referència al cas específic del turó. Es recorda la necessitat de tenir en compte en els trams que s'han considerat ADMISSIBLES les precaucions ja indicades anteriorment:

*El turó (*Mustela putorius*) europeu a Catalunya, espècie que està descrita com en perill d'extinció en l'esborrany del Catàleg de fauna amenaçada de Catalunya. **L'única població de turó europeu romanent a Catalunya amb perspectives de viabilitat a curt termini és la localitzada entre el tram baix del riu Ter i el massís de les Gavarres, a la comarca del Baix Empordà. El turó europeu és especialment vulnerable als atropellaments pel que dins l'informe de 2017 de diagnosi i propostes de conservació de l'espècie es considerava necessari:***

- o *Implementar mesures per reduir el nombre d'atropellaments a la zona, desproporcionadament alt per a una població tan reduïda. La carretera C-31 entre les poblacions de Tor i Pals (23 kms) concentra el 36% dels atropellaments citats des de l'any 2010, mentre que les carreteres que connecten la C-31 amb Ullastret a través de Peratallada (GI-651 i GI-644) acumulen 8 atropellaments*

Pl. de Pompeu Fabra, 1
 17002 Girona
 Tel. 872 975 000
 medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

DOCUMENT Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural -informe sobre aprovació inicial	IDENTIFICADORS Número de l'anotació: 19390 , Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00 , Núm. expedient: 2021/9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021
ALTRES DADES Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41 Pàgina 8 de 29	SIGNATURES ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2060848.93H2S-3T825-A64FB-3CDB222D18DA650D08A5B083028E83F5EC78099) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dg1.cat/verificador>

 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

(22%) en 9 km de carretera. En aquests trams ja existeixen rieres i altres passos de fauna potencials que travessen per sota de les carreteres. Cal desbrossar els marges de les carreteres i crear barreres per allunyar l'espècie de l'asfalt i revegetar els passos de fauna per fomentar el seu ús i "canalitzar" el pas dels turons i de la resta de fauna. Aquest tipus d'actuació significaria una inversió molt menor a la que requeria la creació de nous passos.

En l'informe es conclou:

- *Com a norma general, a totes elles seria positiu que es desbrossessin les vores per a canalitzar el pas a través de passos inferiors (rieres, recs, etc), però seria negatiu que les actuacions tinguessin com a conseqüència un augment de la velocitat (i quantitat) dels vehicles que hi passen*

Tractaments de marges

Treballar els criteris ambientals aplicats a les tasques de manteniment i gestió de les carreteres de la Diputació, on s'especifiquin protocols d'actuació en relació a:

- El manteniment de vegetació dels vorals, és a dir, periodicitat i maquinària o mitjans utilitzats
- Reducció de l'aplicació d'herbicides i altres consideracions respecte a unes bones pràctiques ambientals de l'execució dels treballs de manteniment.
- Integració paisatgística del traçat i d'elements de senyalització (rètols, tanques, etc...)
- Incorporació d'un seguiment ambiental específic en la direcció d'obres de carreteres.

Reductors de velocitat

Per tal de reduir el risc d'atropellaments en punts propers a recs, rius i rieres, o en trams molt rectes que puguin convidar a agafar velocitats superiors a les recomanades o imposades, valorar la inclusió de sistemes reductors de la velocitat.

Revegetacions i restauracions

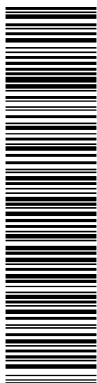
Relacionat amb el tractament de marges, un aspecte a tenir en compte és les restauracions i revegetacions que haurien de contemplar espècies de plantes atractives pels pol·linitzadors i la creació de substrats de nidificació per a les abelles silvestres.

En aquest sentit el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural disposa d'un recurs a la següent web

http://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/avaluacio_ambiental/eines_documentaci_o_tecnica/eines/mesures-per-afavorir-els-pollinitzadors-en-la-restauracio-ambiental/

on es pot consultar la guia *Mesures per afavorir els pol·linitzadors en la restauració ambiental* i un visor que determina les espècies òptimes i recomanables segons l'hàbitat o segons la formació vegetal.

DOCUMENT Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural -informe sobre aprovació inicial	IDENTIFICADORS Número de l'anotació: 19390 , Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00 , Núm. expedient: 2021/9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES
ALTRES DADES Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41 Pàgina 9 de 29	SIGNATURES	



 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

Obres de fàbrica com a passos de fauna

En els futurs projectes de cada tram caldrà preveure de forma específica com tractar les obres de drenatge existents i adaptar-les com a passos de fauna, així com plantejar-ne d'altres tipus o sistemes per tal de canalitzar la fauna a través d'aquests passos per tal de reduir els creuaments en superfície i minimitzar el risc d'atropellament.

5.3. Altres consideracions

Cal considerar l'interès de fomentar velocitats baixes en algunes d'aquestes carreteres i de conservar les característiques que porten a aquests vials a mantenir una IMD baixa. Es tracta d'apostar per conservar carreteres tradicionals de calçada estreta i sinuosa prioritzant el manteniment de l'estat actual de les vies, per la seva composició històrica, per la seva integració en el territori, pel valor paisatgístic dels traçats de carreteres amb volta de vegetació arbòria o entre zones de conreus.

6. CONCLUSIONS

Havent revisat la documentació presentada en relació a l'aprovació inicial del Pla zonal de carreteres de la Diputació de Girona, cal atendre les consideracions expressades als apartats 5.2 i 5.3:

- Revisar els camins integrables en base a les determinacions contingudes a l'Annex adjunt i que s'han resumit a l'apartat 5.2, entenent com a DESFAVORABLES 7 dels camins proposats i com a ADMISSIBLES (amb reserves) 25 dels trams proposats en total.
- Atendre i incorporar en l'articulat els aspectes assenyalats a l'apartat 5.3.

Noemí Pineda Mora

Tècnica de la Secció de
Biodiversitat i Medi Natural

Signat electrònicament

Data: 2022.06.17
08:15:27 +02'00'

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2960848 93H2S-3T825-A64FB 3CDB222D1BD4650D08A5B08302BE5B3F5EC78099) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgdi.cat/verificador>



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

ANNEX I

Camí	Característiques actuals	Actuacions previstes	Aspectes ambientals destacables segons EAE	Comentari SBMN	Conclusió
1.02.1 Camí de Sant Climent a Sesebes a Cantallops	L= 7,01 km Amplada mitja actual= 5,60 m IMD actual= 238 veh/dia IMD prevista= 372 veh/dia	Reforç de ferm i senyalització. No hi ha ampliació de la calçada actual. Refer 1 Obra de fàbrica.	ALT EMPORDA Cal evitar qualsevol afectació de la zona de protecció en el tram inicial. Caldrà respectar el màxim possible de peus arboris d'alzines situats al costat de la carretera. Evitar l'afectació de les parets de pedra seca presents i sense generar una afectació significativa del desmunt de roca del marge esquerre del camí.	Parcialment dins Isoetes setaceum, Urticularia australis i Testudo hermanni. 100% dins connector AE15. Confronta amb zona humida 02000216 Estany del nord de la Cardonera. Confronta XN2000 Basses Albera (1,62 km) zona militar tancada. Zona estratègica per a futura expansió del turó (Mustela putorius). Possible area d'alliberament Dins AIFF Aquila fasciata i Testudo hermanni i també dins espai XN2000 l'Albera (4,02 km) AIF Spiranthus aestivalis a La Reguerada. Presència actual	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
1.07.1 Camí de Vilamaniscle a Rabós	L= 4,90 km Amplada mitja actual= 4,2 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 158 veh/dia	Condicionament i ampliació del camí en 1 m , fins a una amplada de 5 m. Condicionament i adequació de 2 Obres de fàbrica	L'ampliació prevista (de 4,2 a 5,0 m) s'haurà ajustar al traçat actual i no hi ha d'haver modificació del mateix. Ampliació només per un costat del camí i determinant sempre quina presenta un menor valor ambiental.	La pràctica totalitat de la traça es troba dins XN2000. En alguns punts la traça actual passa molt encaixada entre marges de pedra. Hi hagué presència confirmada de turó i es troba en zona principal i àrea crítica de tortuga mediterrània. Davant d'aquests fets i en aplicació de l'Instrument de Gestió de la ZEC/ZIEPA Massís de l'Albera es considera que prevalen els valors de XN2000 i la funcionalitat de	

Pl de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2960948 93H2S-3T825-A64FB-3CDB222D18DA6650D09A5B936302B5E3F5F5EC78099) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mil·liqüen el codi de verificació per comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgfi.cat/verificador>

NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre

ALTRES DADRES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB

Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 10 de 29



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
 Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
 Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

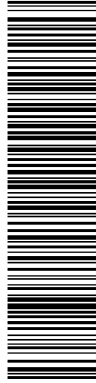
DOCUMENT
 Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informes sobre

ALTRES DADES
 Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
 Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 11 de 29

ESTAT
 NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES



Pl. de Pompeu Fabra, 1
 17002 Girona
 Tel. 872 975 000
 medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

1.10.1 Camí de l'N-260 a Vilanant	IMD prevista= 247 veh/dia	Caldrà evitar, fins i tot en el tram inicial que discorre fora dels límits de la zona de protecció, l'afectació de les parets de pedra seca que hi ha al peu del camí en determinats trams més oberts. Procurar que l'ampliació afecti el mínim possible les zones de bosc.	comprovada de turó (<i>Mustela putorius</i>).	connectivitat ecològica i, per tant, mantenir tant la traça com la secció, tal i com ja es va indicar en la valoració realitzada a l'Avanç de Pla, admetent únicament treballs de millora i reforç del ferm, senyalització o arranjament puntual d'alguna obra de fàbrica. DESFAVORABLE
1.11.1 Camí de Masarac a Mollet de Peralada	L= 2,43 km Amplada mitja actual= 5,70 m IMD actual= 730 veh/dia IMD prevista= 1.141 veh/dia	Reforç de ferm i senyalització. No hi ha ampliació de la calçada actual. Adequació i condicionament de 3 obres de fàbrica	Creua el Manol, AIFF per Lutra lutra i <i>Barbus meridionalis</i> , 576 m dins connector ecològic AE10 (franja Manol).	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
1.11.1 Camí de Masarac a Mollet de Peralada	L= 2,19 km Amplada mitja actual= 4,5 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 349 veh/dia IMD prevista= 546 veh/dia	Ampliació de l'amplada del camí fins a 5,5 metres (+1 m respecte amplada actual). Condicionament i ampliació de dues obres de fàbrica	L'ampliació de la O.D. prevista a l'entorn de la riera d'Anyet caldrà fer-la condicionant-la com a pas de fauna pel seu valor com a connector fluvial. L'ampliació de la O.D. a l'entorn de la riera d'Anyet cal fer-la sense afectar la vegetació de ribera present. Restaurar l'entorn de la O.D. amb plantacions arbòries pròpies de la llera de la riera (freixes). Eliminar les canyes	Es tracta d'un tram de curta distància, en una zona planera, totalment agrícola, sense que s'hi hagin detectat elements d'especial interès més enllà de l'entorn de la riera de l'Anyet, que haurà de tenir un tractament específic. ADMISSIBLE



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

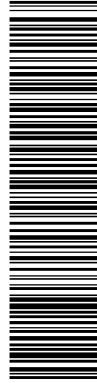
ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 12 de 29

1.12.1 Camí de Peralada a Vilarnadal	L= 5,51 km Amplada mitja actual= 4,7 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 350 veh/dia IMD prevista= 547 veh/dia L= 2,88 km Amplada mitja actual= 5,5 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 540 veh/dia IMD prevista= 844 veh/dia L= 0,89 km Amplada mitja actual= 5,1 m	Condicionament amb ampliació de la carretera en 1 m (fins 5,5 m) Modificació de dues obres de fàbrica	Evitar afectar el peu de freixe gran que hi ha en el punt de creuament de l'Orlina. En la millora de la O.D. a l'entorn de l'Orlina adequar-la com a pas de fauna. L'ampliació del camí ferrià preferentment per l'esquerra (vegetació menys interessant).	Creua l'Orlina (XIN2000 l'Albera), Confronta 1,7 km amb connector AE13. Zona estratègica per a futura expansió, Possible àrea d'alliberament de turó (<i>Mustela putorius</i>). Coincidència amb traçat del Pirinexus	Es tracta d'un tram, en una zona planera, totalment agrícola, sense que s'hi hagin detectat elements d'especial interès més enllà de l'entorn de l'Orlina, que haurà de tenir un tractament específic. Tot i això, es tracta d'una zona estratègica per a l'expansió del turó i, malgrat que actualment no sigui zona crítica, sí que ostenta aquesta potencialitat, de manera que cal treballar una proposta adequada en el creuament de l'Orlina pel que fa l'adequació de l'obra de drenatge. ADMISSIBLE
1.14.1 Camí dels Hostalets a Cabanes		Reforç del ferm i senyalització		Confronta 1,9 km amb connector AE12 (riu Muga, AIFF <i>Lutra lutra</i>) Zona d'interès per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>)	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
1.15.1 Camí del Camp dels Enginyers i fes Forques a		Condicionament i ampliació de la calçada fins a 6 m.		Zona d'interès per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>)	Es tracta d'un tram molt curt, en un context periurbà, envoltat d'infraestructures de primer ordre com l'AP-7 i el TGV. En paral·lel a la traça actual hi circula un carril bici. Atès que es

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 13 de 29

Vilafant	Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 1,966 veh/dia IMD prevista= 3,073 veh/dia L= 1,85 km				tracta d'un entorn força compromès pel que fa la connectivitat, així com l'escàs recorregut que es planteja, en termes generals no s'observen valors ambientals destacables que es puguin veure afectats. ADMISSIBLE
1.17.1 Camí de Vilatenim al Far d'Empordà	Amplada mitja actual= 6,6 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 214 veh/dia IMD prevista= 334 veh/dia L= 1,83 km	Reforç del ferm i senyalització Millora obra de drenatge del Manol	Caldrà supervisar els treballs de construcció del pont sobre el Manol que comportarà una millora ambiental respecte a la situació actual, al ser un entorn ambientalment sensible.	100% dins AIFF <i>Silene sennenii</i> . Creua el Manol, AIFF <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Lutra lutra</i> . Creua el connector AE03 (riu Manol)	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. Tot i això cal parar esment en potencials afectacions a l'espècie de flora <i>Silene sennenii</i> , que es pot localitzar als vorals i talussos de la carretera actual. FAVORABLE
1.18.1 Camí de Vila-sacra al Far d'Empordà	Amplada mitja actual= 5,1 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 1,314 veh/dia IMD prevista= 2,096 veh/dia L= 2,49 km	Condicionament ampliació actual (+1 metre)	-	Zona d'interès per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>)	Es tracta d'un tram en el qual no s'han detectat valors ambientals destacables, tot i la potencialitat que s'assenyala com a zona d'expansió pel turó. ADMISSIBLE
1.20.1 Camí de la C-31 a Vilamalla	Amplada mitja actual= 6,7 m Amplada mínima segons IMD= 5,5	Reforç del ferm i millora senyalització	Interessant no actuar a l'entorn del riu Regatim (no està previst).	Creua el Regatim (AIFF <i>Lutra lutra</i>) i conifrons 300 m amb AIFF <i>Silene sennenii</i> Zona d'interès per a futura expansió del	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. Tot i això cal parar esment en potencials afectacions a l'espècie de flora <i>Silene sennenii</i> .

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2969048 93H2S-3T825-A64FB-3CDB222018DA6E5D00A8A5B0302B5E5B3F5E78099) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Miljanganja el codi de verificació per comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgfi.cat/verificador>

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 14 de 29

m	IMD actual= 399 veh/dia IMD prevista= 624 veh/dia	L= 2,64 km Amplada mitja actual= 5,9 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 397 veh/dia IMD prevista= 621 veh/dia	Reforç del ferm i millora senyalització. Construcció d'una obra de fàbrica a l'entorn del pas del Manol	La construcció de l'obra de fàbrica serà una millora important però caldrà que sigui una actuació acurada per no afectar l'habitat actual present.	turó (Mustela putorius)	que es pot localitzar als vorals i talussos de la carretera actual. FAVORABLE
1.23.1 Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga					Confronta 200 m amb séquia de la Fanguera (AIFF Lutra lutra) i creua Manol, Muga i riera Figueres (AIFF Lutra lutra). Travessa 1,38 km connector AE03. Zona d'interès per a futura expansió del turó (Mustela putorius)	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. Parar esment a l'obra de fàbrica que es vulgui construir en el riu Manol en atenció al seu interès ambiental com a àrea d'interès faunístic. FAVORABLE
1.23.1 Camí de Castelló d'Empúries a Marzá	L= 6,06 km Amplada mitja actual= 5,9 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 739 veh/dia IMD prevista= 1.155 veh/dia	Condicionament. No s'amplia camí i per tant no hi ha modificació del traçat. Construcció de 4 obres de fàbrica.	Caldrà evitar qualsevol afectació de la zona de protecció en tot el tram on el camí ressegueix el seu límit. Les ampliacions de les obres de drenatge caldrà fer-les procurant minimitzar el màxim la superfície afectada i respectant, dintre del possible, la vegetació present. Una vegada finalitzades caldrà portar a terme la revegetació de l'entorn de les mateixes amb vegetació de ribera autòctona.	Confronta 1,93 km connector AE03. Confronta 5,6 km amb XN2000 de Aiguamolls de l'Empordà i Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. Confronta 600 m amb zona humida 02000219 L'Estanyet i Estany de Sant Joan Sescloses	El fet que no s'ampliï la secció ni es variï la traça és un aspecte positiu i, en aquest sentit, es considera amb caràcter favorable el condicionament si només refereix a la millora del ferm i senyalització, tot i que no hi ha major especificació a la documentació presentada. Tanmateix, s'hi ha previst quatre obres de fàbrica noves al llarg d'un traçat limitrof amb el Parc natural dels Aiguamolls de l'Empordà, per tant, i a manca d'una major concreció de les actuacions previstes sobre aquesta carretera, es considera admissible però subjecte a la definició final de les actuacions, per tal de valorar-les. Cal recordar que en la consulta realitzada al PN dels Aiguamolls de l'Empordà, sobre aquest camí indicava que <i>transcorre just pel límit del parc natural afectant zones catalogades com agro-natural i agrícola</i>	

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

Identificadors
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

Document
Informe Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

Altres dades
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 15 de 29

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

1.24.1 Camí de Vilajuiga a Marçà	L= 2,56 km Amplada mitja actual= 4.9 m Amplada mínima segons IMD= 5.5 m IMD actual= 415 veh/dia IMD prevista= 649 veh/dia	Condicionament (ampliació de calçada 1 m). Construcció de dues obres de fabrica a l'entorn de la riera de Pedret.	-	sensible es considera convenient no fer l'ampliació de la calçada sinó limitar-ho a un reforç del ferm i senyalització. Caldrà supervisar les millores de les obres de drenatge de manera que no s'afecti la vegetació pròpia dels aiguamolls. La millora de les obres de fabrica comportarà la revegetació de tot l'entorn afectat amb vegetació de ribera pròpia dels aiguamolls de l'Empordà.	Travessa 1,2 km connector AE02 i àrea de conflicte per connectivitat. Zona estratègica per a futura expansió. Possible àrea d'alliberament de turó (Mustela putorius)	forestal segons el Pla especial dels Aiguamolls. Es tracta d'un camí poc transitat en el que s'han detectat passos de fauna sobretot a les interseccions amb recs. Qualsevol actuació en aquesta via requerirà del procediment previ d'avaluació d'impacte ambiental per analitzar amb detall els impactes sobre la fauna i, en cas de que sigui necessària una ampliació de la plataforma, s'hauria de projectar fora de l'àmbit del parc natural.
1.27.1 Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva	L= 7,05 km Amplada mitja actual= 6,10 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 102 veh/dia	Millora senyalització. No es preveu cap actuació de millora o eixamplament de la calçada per no afectar els valors ambientals al llarg del camí.	Les actuacions de millora s'haurien d'ajustar a millorar la seguretat i evitar riscos d'estabilitat dels talussos presents. La implantació de barres de seguretat a tot el llarg de la carretera és una mesura efectiva i de mínim impacte sobre	Un 70% del traçat (5,2 km) dins Cap de Creus i 100% dins AIFF Aquila fasciata.	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. En qualsevol cas, i tenint en compte que l'actuació es planteja dins delimitació del Parc natural i, en gran part, dins el PNIN, es considera admissible en espera de major concreció del projecte per tal de poder valorar-ho.	

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

SIGNATURES

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T82S-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 16 de 29

1.52.1 Camí de la N-II a Borrassà, per Creixell	Amplada mitja actual= 5,10 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 1.314 veh/dia IMD prevista= 2.096 veh/dia	L= 1,83 km	Condicionament i ampliació actual (+1 m.) Ampliació d'una obra de fàbrica (riera d'Alguema) i dimensionar-la com a pas de fauna	Restauració de tot l'entorn de la vegetació de ribera (freixes i/o pollancrecs)	l'entorn protegit. Es poden plantejar, de manera puntual i concreta, actuacions per consolidar els talussos actuals presents per tal de millorar la seguretat dels usuaris.	Presència de Falco <i>tinunculus</i> , <i>phoenicurus</i> <i>ochruros</i> i <i>Monticola solitarius</i> . HIC 92A0 i 9540.	No s'admetrà cap canvi en el traçat ni en la secció. Cal recordar que en la consulta realitzada al PN del Cap de Creus, sobre aquest camí indicava que s'ha millorat recentment el seu paviment i el Pla zonal no conté cap anàlisi cost-benefici, pel que es descorreix si s'hi preveuen actuacions. Es conclou que el seu estat és correcte i no s'han de fer més obres que suposin eixamplament dins de l'espai protegit.
1.54.1 Camí de Sant Miquel de Fluvià a Siurana, per Sant Tomàs de Fluvià	Amplada mitja actual= 4,70 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 137 veh/dia IMD prevista= 214 veh/dia	L= 4,62 km	Condicionament ampliació actual (+0,5 m.)	-	Presència actual comprovada de turó (<i>Mustela putorius</i>). Zona sensible pel turó.	ADMISSIBLE Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural aquest entorn suposa una àrea amb possible presència de turó, davant d'aquesta potencialitat, i malgrat que no hi ha altres figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, tot i considerar-se admissible l'actuació, caldria plantejar mesures per evitar un increment de la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna. Cal tenir en compte que el tram indicat també disposa d'un carril bici que transcorre en paral·lel.	
						ADMISSIBLE Atès que es tracta d'una zona sensible pel turó, del qual se n'ha confirmat la presència, i que la necessitat d'eixamplament és únicament de mig metre, s'entén que resulta convenient mantenir el caràcter rural de la carretera i no propiciar un increment de velocitat ni de la intensitat d'ús. DESFAVORABLE	

Pl de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

ALTRES DADOS
Codi per a validació: 93H2S-3T82S-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 17 de 29



Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

L= 1,77 km		L= 0,8 km		L= 2,660 km	
1.55.1 Camí de Sant Pere a Vilamacolum	Amplada mitja actual= 5,4 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 1,629 veh/dia IMD prevista= 2,546 veh/dia	1.59.1 Camí de la C-31 a Vilamacolum	Amplada mitja actual= 4,4 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 1,162 veh/dia IMD prevista= 1,816 veh/dia	2.01.1 Camí de Camallera a Gatuses	Amplada mitja actual= 4,3 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 263 veh/dia IMD prevista= 411
Condicionament ampliació actual (+ 1 m.)	-	Condicionament ampliació actual (+ 2,0 m.)		Condicionament i ampliació ampliació actual (+ 1,0 m.) Millora de 2 obres de fàbrica	Minimitzar l'afectació de la massa forestal a l'entorn de la carretera. Ampliar pel costat de pinedes mediterrànies paisatgístic
95% dins connector AE05 amb eix per conflictiu connectivitat. Possible presència actual de turó		Presència actual comprovada de turó (<i>Mustela putorius</i>). Zona sensible pel turó.		Un terç del traçat transcorre per zona forestal HIC 9540 pinedes mediterrànies	
Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural aquest entorn suposa una àrea amb possible presència de turó, davant d'aquesta potencialitat, i malgrat que no hi ha altres figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, tot i considerar-se admissible l'actuació, caldria plantejar mesures per evitar un increment de la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna.	ADMISSIBLE	Atès que es tracta d'una zona sensible pel turó, del qual se n'ha confirmat la presència, i que la necessitat d'eixamplament no es justifica, s'entén que resulta convenient mantenir el caràcter rural de la carretera i no propiciar un increment de velocitat ni de la intensitat d'ús. S'observa que actualment el trajecte entre Vilacolum i Vilamacolum ja queda cobert a través de l'enllaç de la C-31, de manera que no s'entén la necessitat de l'eixamplament, sobre tot en el tram en que es deixa la carretera principal i el camí va a morir al camí de servei de la C-31.	DESFAVORABLE	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural aquest entorn no mostra figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, tot i considerar-se admissible l'actuació, caldria plantejar mesures per evitar un increment de la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna.	ADMISSIBLE

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2960948 93H2S-3T82S-A64FB-3CDB2232018DA6E60D0A5A9B3032B5E5B3F5EC78099) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Miljanganca el codi de verificació per comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgfi.cat/verificador>

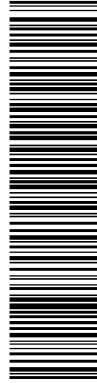


Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

	veh/dia					
2.03.1 Camí de Verges a Garrigoles	L= 5,170 km Amplada mitja actual= 5 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 697 veh/dia IMD prevista= 1.089 veh/dia	Condicionament i ampliació actual (+ 1,0 m.) Millora de l'obra de fàbrica de la riera de Garrigoles (p.k. 3+300)	-	Zona d'interès per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>)	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural aquest entorn suposa una àrea amb possible presència de turó; davant d'aquesta potencialitat, i malgrat que no hi ha altres figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, tot i considerar-se admissible l'actuació, caldria plantejar mesures per evitar un increment de la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna.	
2.04.1 Camí de Belcaire d'Empordà a la Tallada d'Empordà	L= 3,42 km Amplada mitja actual= 3,9 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 105 veh/dia IMD prevista= 164 veh/dia	Condicionament ampliació actual (+ 2,0 m.) Millora de l'obra de fàbrica quan creua el canal del Regadiu (p.k. 0+470)	-	El 50% del traçat està dins el connector BE02 (Belcaire). AIF <i>Aquila fasciata</i> , <i>Circus pygargus</i> Zona d'interès per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>)	Aquesta proposta suposa la transformació total d'un camí rural que travessa un entorn sensible des del punt de vista ambiental atès que l'entorn és una zona d'interès per a l'expansió del turó; davant d'aquesta potencialitat, cal replantejar la necessitat de modificar aquesta via, incrementant així la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna. D'altra banda, es tracta d'una zona amb nificació confirmada d'esperar cendros. Observant que existeix una alternativa actual i factible no es considera adequat dur a terme una modificació de les característiques del camí actual pel que fa l'augment de secció.	
2.07.1 Camí de la C-66 a Pubol	L= 1,17 km Amplada mitja actual= 5 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 441 veh/dia	Condicionament ampliació actual (+ 0,5 m.) Millora de 1 obra de fàbrica	-	Dins el connector ecològic BE11 Zona estratègica per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>). Possible àrea d'alliberament	DEFAVORABLE Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural aquest entorn suposa una àrea important per a l'expansió de turó; davant d'aquesta potencialitat, i malgrat que no hi ha altres figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, tot i considerar-se admissible l'actuació, caldria plantejar mesures per evitar un increment de la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna. L'admissibilitat de l'actuació rau en l'escàs recorregut del tram afectat, per bé que tenint	

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat



NO REQUEREIX SIGNATURES

ESTAT

SIGNATURES

ALTRES DADES

Codi per a validació: 93H2S-3TR25-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 18 de 29

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

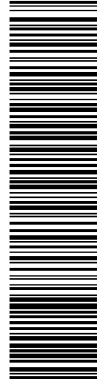
DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informes sobre
aprovació inicial



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

	IMD prevista= 689 veh/dia				en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització.
2.21.1 Camí de la Pera a Madremanya, per Pedrinyà	L= 2,86 km Amplada mitja actual= 5,2 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 122 veh/dia IMD prevista= 191 veh/dia L= 1,64 km	Reforç del ferm i senyalització. Millora de 1 obra de fàbrica.	Procurar mínima afectació dels peus de pollancre presents		ADMISSIBLE Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
2.22.1 Camí de Monells a Sant Sadurni de l'Heura	Amplada mitja actual= 5,2 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 154 veh/dia IMD prevista= 241 veh/dia L= 2,11 km	Reforç del ferm i senyalització	-		Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
2.23.1 Camí de Monells a Cruïlles	Amplada mitja actual= 5,2 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 672 veh/dia	Condicionament i ampliació actual (+0.5 m.)	En la zona forestal portar a terme l'ampliació pel marge dret del camí	Dins el connector BE11.	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, més enllà de situar-se dins d'una àrea d'interès connector. Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització.

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 20 de 29

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

	IMD prevista= 1.050 veh/dia L= 0,68 km	Amplada mitja actual= 6 m	Reforç de ferm i senyalització. Millora de 1 obra de fàbrica			ADMISSIBLE
2.26.1 Camí de Vulpellac a Fonteta	Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 748 veh/dia					Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
2.27.1 Camí de Palau-sator a Gualta	IMD prevista= 1.169 veh/dia L= 3,70 km Amplada mitja actual= 4,7 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 367 veh/dia IMD prevista= 574 veh/dia		Adequar-la com a pas de fauna per facilitar desplaçaments de la fauna. Revegetació amb vegetació de ribera a l'entorn de l'obra de fàbrica.	Presència actual confirmada de turó (<i>Mustela putorius</i>). Es tracta de l'entorn amb major densitat de Catalunya. Presència de nàtiades a la Riera Nova.		Atès que es tracta d'una zona sensible pel turó, del qual se n'ha confirmat la presència que suposa l'entorn de major concentració d'aquesta espècie a Catalunya, es considera no admissible ni l'augment de secció ni actuacions que suposin un increment de la velocitat o que propiciïn una major intensitat de trànsit. En qualsevol cas, i atesa la sensibilitat d'aquest entorn, cal plantejar mesures per tal de reduir el risc d'atropellament. D'altra banda, aquest traçat és coincident amb el GR-92, per la qual cosa les actuacions previstes canviaran l'aspecte i intensitat d'ús de la via actual.
2.28.1 Camí de la GI-651 a Palau - sator	L= 0,46 km Amplada mitja actual= 5,4 m Amplada mínima segons IMD= 6 m		Condicionament ampliació actual (+ 1,0 m.) Millora de 1 obra de fàbrica (riera Nova).	Dins el connector ecològic BE06 Presència actual confirmada de turó (<i>Mustela putorius</i>). Es tracta de l'entorn amb major densitat		DESFAVORABLE Atès que es tracta d'una zona sensible pel turó, del qual se n'ha confirmat la presència que suposa l'entorn de major concentració d'aquesta espècie a Catalunya, es considera no admissible ni l'augment de secció ni actuacions que suposin un increment de la velocitat o que propiciïn una major intensitat de trànsit.

Pl de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

	IMD actual= 1,097 veh/dia IMD prevista= 1,715 veh/dia				de Catalunya.	En qualsevol cas, i atesa la sensibilitat d'aquest entorn, cal plantejar mesures per tal de reduir el risc d'atropellament. El fet de tractar-se d'un tram d'escàs recorregut podria flexibilitzar la valoració, sempre que es prenguessin mesures per no implicar un increment de velocitat.
2.30.1 Camí de Torrent a Sant Julià de Boada	L= 4,14 km Amplada mitja actual= 5,4 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 680 veh/dia IMD prevista= 1.063 veh/dia L= 1,41 km	Condicionament i ampliació actual (+ 1,0 m.). Ampliació, a on sigui possible pel costat est del camí Refer 1 Obra de fàbrica	-		Dins el connector ecològic BE06. Zona estratègica per a futura expansió del turó (<i>Mustela putorius</i>). Possible àrea d'alliberament	DESFAVORABLE Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural aquest entorn suposa una àrea estratègica per a la futura expansió del turó; davant d'aquesta potencialitat, i malgrat que no hi ha altres figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, tot i considerar-se admissible l'actuació, caldria plantejar mesures per evitar un increment de la velocitat i, per tant, del risc d'atropellament de fauna.
2.46.1 Camí de Santa Cristina d'Aro a la Roca de Malvet	Amplada mitja actual= 5,9 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 1.235 veh/dia IMD prevista= 1.930 veh/dia L= 1,93 km	Reforç de ferm i senyalització Refer una Obra de fàbrica	-		-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
2.49.1 Camí de Calonge a Mas Palli	Amplada mitja actual= 5,9 m	Reforç de ferm i senyalització	-		-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent.

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2960948 93H2S-3T82S-A64FB-3CDB2232018DA650D0A8A5B0302B5E53F5E5C78099) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Miljançançari el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgfi.caib.cat/verificador>

NO REQUEREIX SIGNATURES

ESTAT

SIGNATURES

ALTRES DADES

Codi per a validació: 93H2S-3T82S-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 21 de 29

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

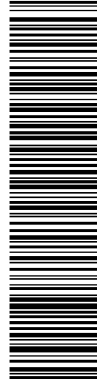
ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 22 de 29

Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 595 veh/dia IMD prevista= 930 veh/dia L= 2,5 km	Amplada mitja actual= 5,9 m	Reforç de ferm i senyalització Condicionament de 2 obres de fàbrica	-	-	FAVORABLE
2.50,1 Camí de Calonge a Torre Colomina (Avda. Països Catalans)	Amplada mitja actual= 5,9 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 2.406 veh/dia IMD prevista= 3.761 veh/dia	Reforç de ferm i senyalització Condicionament de 2 obres de fàbrica (algunes actuals es mantenen)	-	-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
LA Cerdanya					
3.01,1 Camí de Puigcerdà a Queixans, per Ager i Villobent	L= 6,2 km Amplada mitja actual= 5,9 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 720 veh/dia IMD prevista= 1.125 veh/dia L= 4,57 km	Reforç de ferm i senyalització Condicionament de 2 obres de fàbrica (algunes actuals es mantenen)	-	-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE
3.02,1 Camí de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina	Amplada mitja actual= 8,3 m	Reforç de ferm i senyalització	-	-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent.

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural
Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

LA GARROTXA	
<p>Amplada mínima segons IMD= 5,5 m</p> <p>IMD actual= 1,770 veh/dia</p> <p>IMD prevista= 2,767 veh/dia</p>	<p>No hi ha limitacions en quan a la possible ampliació de la calçada del camí, ja que no presenta unes qualitats ambientals remarcables.</p> <p>En les actuacions sobre els cursos fluvials que formen part de la Xarxa Natura 2000 serà important delimitar la possible zona d'afectació i evitar una ocupació excessiva de la llera o altres actuacions que puguin comportar pèrdua de la vegetació de ribera que els envolta.</p> <p>Revegetar amb vegetació de ribera a l'entorn de l'obra de drenatge a ampliar.</p>
<p>L= 5,09 km</p> <p>Amplada mitja actual= 5,5 m</p> <p>Amplada mínima segons IMD= 6 m</p> <p>IMD actual= 671 veh/dia</p> <p>IMD prevista= 1,049 veh/dia</p>	<p>Condicionament i ampliació 0,5 metres</p> <p>Ampliació de 1 obra de fabrica. Adequar-la i condicionar-la com a pas de fauna.</p>
<p>4.02.1 Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas</p>	<p>Travessa el Gurm i la riera de Joanetes, ambdós inclosos dins la XN2000 Riu Fluvià (ZEC ES5120021).</p> <p>AIF per lludriga (<i>Lutra lutra</i>)</p>
<p>FAVORABLE</p>	<p>Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, més enllà dels creuaments puntuals del riu Gurm i la riera de Joanetes, inclosos a XN2000, per la qual cosa caldrà observar les mesures concretes adequades per aquests entorns.</p> <p>Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldrà replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització.</p> <p>D'altra banda, des del PN de la Zona Volcànica de la Garrotxa, malgrat que no s'afecta directament aquest espai, s'aporta el següent: <i>aquest entorn fa que sigui molt important evitar l'increment de les seccions de les carreteres que travessen la Vall perquè, en cas d'executar-se, s'agreuaria l'efecte barrera i es condicionaria la connectivitat ecològica entre els espais naturals descrits i més quan les actuals carreteres i les que es troben previstes en un futur proper, poden arribar a comprometre seriosament aquesta capacitat.</i></p> <p><i>En resum, atenent a qüestions de protecció de sol agrícola, de connectivitat ecològica entre espais protegits i, alhora, pels errors detectats en l'aplicació de criteris, es considera que el camí 4.02.1 no s'ha d'integrar al Pla.</i></p>

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informes sobre
aprovació inicial

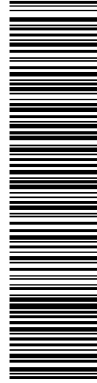
ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 24 de 29

SIGNATURES

ESTAT

NO REQUEREIX SIGNATURES



Pl de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

		EL GIRONÈS		DESFAVORABLE	
5,01,1 Camí de Canet d'Adri a Sant Medir	L= 3,13 km Amplada mitja actual= 5,2 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 326 veh/dia IMD prevista= 510 veh/dia	Condicionament i ampliació 0,5 m Condicionament obres de fabrica 3	-	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització. ADMISSIBLE	
5,03,1 Camí de Julià a Sant Martí Vell	L= 2,19 km Amplada mitja actual= 5,1 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 854 veh/dia IMD prevista= 1.335 veh/dia	Condicionament i ampliació 0,5 m Condicionament obres de fabrica 3	En la zona de protecció, l'ampliació prevista només es podrà plantejar pel costat dret sense entrar dins els límits de la Xarxa Natura 2000.	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització. ADMISSIBLE	Limita 700 m amb XN2000 espai Gavarres.
5,04,1 Camí de Viladasens a antiga N-II	L= 4,08 km Amplada mitja actual= 5,2 m Amplada mínima segons IMD= 5 m IMD actual= 221 veh/dia IMD prevista= 345 veh/dia	Reforç de ferm i senyalització Condicionament obres de fabrica 2	-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 25 de 29

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

5.05.1 Camí de Sant Jordi Desvallis a Flaçà, per Sobiràrigues	L= 2,06 km Amplada mitja actual= 5,6 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 1,000 veh/dia IMD prevista= 1,563 veh/dia	Reforç de ferm i senyalització Condiccionament 2 obres de fabrica. Adequar les obres de fabrica com a pas de fauna. Tot i presentar uns valors ambientals alts a l'entorn del Ter és important per raons de seguretat i millora el punt de pas actual.	Al portar a terme la construcció de l'obra de fabrica per creuar el riu Ter (Xarxa Natura 2,000) serà molt important respectar al màxim la vegetació de ribera que trobem en el seu entorn. Revegetar amb vegetació de ribera l'entorn de les dues obres de fabrica a ampliar.	Actualment hi ha un qual al riu Ter. Connecta la GI-633 a Sant Jordi Desvallis amb la GIV-6424 a Flaçà. Creua espai XN2000 Riberes del Baix Ter (80 m) i també creua el connector GI07 en 700 m. Passallís Sobiràrigues zona de tortuga de rierol, tortuga d'estany i amfibis, AIF llúdriga. Zona d'expansió del turó (Mustela putorius)	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. Tanmateix el creuament del riu Ter i la voluntat expressada de condicionament del qual actualment existent requereix una atenció especial, atès que és espai de XN2000 però també per ser una zona d'interès i per expansió del turó, a més d'altres espècies faunístiques lligades a l'ecosistema fluvial i de ribera. ADMISSIBLE
5.06.1 Camí de la GI-540 a Bescanó, per Estanyol	L= 4,08 km Amplada mitja actual= 4,8 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 501 veh/dia IMD prevista= 783 veh/dia	ampliació calçada Condiccionament 1 m. Condiccionament i millora de 1 obra de fabrica	Actuació interessant de portar a terme al ser un camí amb una IMD prou significativa, però que comportarà un cert impacte en el medi.	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Tot i això, tenint en compte que es planteja per un entorn muntanyós comportarà moviments de terres molt importants perquè en alguns trams es passa de forma encaixada entre marges de roca, de manera que caldrà preveure força desmunts i en zona força forestal, afectant HIC's No Prioritaris de suredes (9340) i alzinars (9340).	
5.08.1 Camí de IN-II a la GIV-5331	L= 1,72 km Amplada mitja actual= 5,7 m Amplada mínima segons IMD= 5,5	Reforç de ferm i senyalització	-	Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE	

Pl de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat



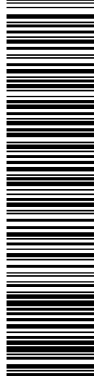


Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

m	IMD actual= 635 veh/dia IMD prevista= 993 veh/dia L= 2,01 km	Amplada mitja actual= 4,2 m	Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 407 veh/dia IMD prevista= 636 veh/dia L= 3,88 km	Amplada mitja actual= 4,8 m	Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 522 veh/dia IMD prevista= 816 veh/dia L= 2,86 km	5.09.1 Camí de Quart a Fornells de la Selva	5.10.1 Camí de Llambilles a Fornells de la Selva	5.12.1 Camí de Campilong a Sant Andreu Salou
			Condicionament i ampliació 1,5 m la calçada	Condicionament i ampliació 1 m la calçada	Condicionament i ampliació 1 obra de fàbrica			
						Creuament de l'Onyar: AIF per llúdrega (<i>Lutra lutra</i>)		Creua la riera Gotarra que es AIFF per <i>Barbus meridionalis</i> i <i>Gasterosteus aculeatus</i>
			Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Unicament, parar atenció al creuament del riu Onyar.				Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Unicament, parar atenció al creuament del riu Corb.	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, a excepció de l'entorn de la riera Gotarra.
			Cal tenir en compte els impactes acumulats fruit de les actuacions 5.10.1.				Cal tenir en compte els impactes acumulats fruit de les actuacions 5.09.1.	Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la
			ADMISSIBLE				ADMISSIBLE	

Pl. de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat



NO REQUEREIX SIGNATURES

ESTAT

SIGNATURES

ALTRES DADES

Codi per a validació: 93H2S-3TR25-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 26 de 29

IDENTIFICADORS
Número de l'actuació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informes sobre
aprovació inicial



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
 Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
 Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

ESTAT
 NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

DOCUMENT
 Informació Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informes sobre
 aprovació inicial

ALTRES DADES
 Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
 Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41

Pàgina 28 de 29



Pl de Pompeu Fabra, 1
 17002 Girona
 Tel. 872 975 000
 medinatural.generalitatgirona@gencat.cat

<p>Sant Dalmat a Saltija</p>	<p>Amplada mitja actual= 5,4 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 444 veh/dia IMD prevista= 694 veh/dia</p>	<p>ampliació 0,5 m la calçada.</p>	<p>quan sigui possible, al costat contrari a on hi ha la via verda</p>	<p>connector ecològic GI-01 en 700 m</p>	<p>natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització. ADMISSIBLE</p>
<p>8,05,1 Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc</p>	<p>L= 5,07 km Amplada mitja actual= 4,4 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 1.036 veh/dia IMD prevista= 1.619 veh/dia</p>	<p>Condicionament i ampliació màxima +1,5 m la calçada.</p>	<p>Sempre que sigui possible pels costats del camp de conreu minimitzant la pèrdua de massa forestal i sense afectar jaciments arqueològics</p>	<p>Travessa una zona AIFF de <i>Simethis mattiazzii</i> en 1,26 km. Presència de basses per amfibis i tortuga d'estany. Interès per la connectivitat,</p>	<p>Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables, a excepció de tot el subtram que transcorre per zona de presència confirmada de l'espècie de flora protegida <i>Simethis mattiazzii</i>. Es considera admissible però amb reserves, entenent que l'ampliació pretesa no ha de ser necessàriament homogènia al llarg de tot el recorregut. En qualsevol cas cal parlar esment a la potencial afectació de l'espècie protegida i adoptar les mesures necessàries per tal de reduir-ne l'impacte i, fins i tot, mesures compensatòries. ADMISSIBLE</p>
<p>8,11,1 Camí de Maçanet de la Selva a la GI-512, per Mas Altaba</p>	<p>L= 3,61 km Amplada mitja actual= 5,5 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 1.736 veh/dia</p>	<p>Reforç de ferm i senyalització</p>	<p>-</p>	<p>Travessa el connector ecològic SV-06 en 2,2 km.</p>	<p>Atès que no es preveu ampliació de la secció actual es considera que s'ajusta a les determinacions indicades en l'informe de Biodiversitat precedent. FAVORABLE</p>



Generalitat de Catalunya
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Serveis Territorials a Girona
Secció de Biodiversitat i Medi Natural

IDENTIFICADORS
Número de l'anotació: 19390, Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00, Núm. expedient: 2021/9681, Codi Classificació: K010401, Any expedient: 2021

DOCUMENT
Informe: Secció Biodiversitat i Medi Natural - Informe sobre
aprovació inicial

ESTAT
NO REQUEREIX SIGNATURES

SIGNATURES

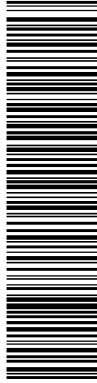
ALTRES DADES
Codi per a validació: 93H2S-3T825-A64FB
Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:41
Pàgina 29 de 29

	IMD prevista= 2.714 veh/dia L= 0,85 km				
8.12.1 Camí de Maçanet de la Selva al Moli	Amplada mitja actual= 5,7 m Amplada mínima segons IMD= 6 m IMD actual= 1.736 veh/dia	Condicionament i ampliació calçada 0,5 m. Millora 1 obra de fàbrica (riera de la Torderola p.K. 0+500)	-	-	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització. ADMISSIBLE
8.19.1 Camí de Sant Dalmau a Brunyola	IMD prevista= 2.714 veh/dia L= 4,7 km Amplada mitja actual= 5 m Amplada mínima segons IMD= 5,5 m IMD actual= 641 veh/dia	Condicionament i ampliació calçada 0,5 m. Millora 1 obra de fàbrica	-	Travessa o limita, en tot el traçat, amb els connectors ecològics GI-01 i SV-09 AIF Ilúdriga a l'Onyar	Des del punt de vista de biodiversitat i medi natural en aquest entorn no hi ha figures de protecció o valors ambientals especialment destacables. Tot i això, tenint en compte que només es vol ampliar 0,5 m, caldria replantejar-se la necessitat de l'actuació i si seria substituïble per l'arranjament i reforç del ferm, i senyalització. ADMISSIBLE

*Excepcionalment i per requeriments tècnics, del traçat o per solucionar problemes puntuals que es presentin es podrà acceptar portar a terme actuacions localitzades, sempre i quan no afectin valors ambientals interessants.

**Per possible afectació directa o indirecta de la Xarxa Natura 2.000 la proposta de millora del camí s'haurà complimit a la llei 9/2018 i per això caldrà seguir el tràmit corresponent d'avaluació ambiental.

Pl de Pompeu Fabra, 1
17002 Girona
Tel. 872 975 000
medinatural.generalitatgirona@gencat.cat





Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2959593 X5E1F-0X9IV-E2QHQ BA96ACAEF1AE2EBE04F8910D9A8E7427707833A7) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgq.cat/verificador>



Rebut dels registres electrònics

Objecte d'entrega

Tràmit	Tramesa genèrica
Posada a disposició	2022-06-17T12:48:49.000+02:00
Referència	TGEN0001
Identificador tràmit	9452949

Registre de sortida

Ens / Organisme	S0811001G - Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori
Número	9033/33271/2022
Data	2022-06-17T12:48:49.000+02:00
Enllaç	https://pl6.eacat.cat/group/aoc/over-tramits?ensActiu=9610930008&id=8558085

Registre d'entrada

Ens / Organisme	P1700000A - Diputació de Girona
Número	E-2022-19390
Data	2022-06-17T10:48:00.000Z
Enllaç	https://pl6.eacat.cat/group/aoc/over-tramits?ensActiu=8001760009&id=8558085

Aquest és el rebut electrònic que acredita la presentació de la sol·licitud, escrit o document en el registre electrònic de l'ens o organisme indicat. És un document electrònic signat que conté la data i hora i número de registre de la sortida de l'ens origen i la data i hora i número de registre d'entrada de l'ens destí. Conserveu-lo en format electrònic com a rebut acreditatiu de la transacció.

Servei facilitat per:





Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2059593 X5E1F-0X9IV-E2QHQ BA96ACAEF1AE2EBE04F8910D9A8E7427707833A7) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgfi.cat/verificador>

V 6.7	Tramesa genèrica
Núm Exp.:	Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori
<p>Premeu aquí per veure les normes d'emplenament i presentació</p> <p>Tramesa genèrica</p> <hr/> <p>On va adreçada</p> <hr/> <p>Diputació de Girona</p> <hr/> <p>Motiu</p> <hr/> <p>Assumpte (descriu breument l'àmbit al que pertany la documentació que trameteu o si ho sabeu la unitat destinatària, per ex: ajuts i beques, llicències d'obres...)</p> <p>Tramesa informe medi natural Pla de carreteres locals de les comarques gironines</p> <hr/> <p>Exposo</p> <p>D'acord amb les vostra tramesa genèrica de 17/02/2022 amb registre d'entrada 9033/28979/2022, us enviem adjunt, informe ambiental emès per la Secció de Biodiversitat i Medi Natural dels Serveis Territorials del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural a Girona referent a l'aprovació inicial del Pla zonal de carreteres de la Diputació de Girona que afecta a diversos espais de xarxa Natura 2000, (expedient medi natural GI20220088).</p> <hr/> <p>Sol·licito</p> <p>Que es tingui per notificat l'informe mediambiental.</p> <p>Qualsevol aclariment i/o dubte podeu contactar a la bústia corporativa d'aquesta unitat: medinatural.generalitatgirona@gencat.cat</p> <hr/> <p>Tipus tramesa</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Tramitació interadministrativa entre AAPP catalanes</p> <p><input type="checkbox"/> Documentació registrada destinada a altres AAPP catalanes</p>	

VALIDAT

Tramesa genèrica

Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

Informació complementària

Referència externa

Observacions

Documentació adjunta a l'assentament (annexa en aquest formulari i/o tramesa a posteriori)

Documentació en format electrònic aportada a aquest formulari

Adjunta 20220617_INF_0088_Pla_carreteres_locals_DDGI.pdf

Elimina

Mostra

Validesa

Observacions

Adjunta

Elimina

Documentació en format electrònic que es trameta mitjançant una URL de descàrrega

URL de la documentació

Observacions



Documentació que es trameta a posteriori en format no digitalitzable

Descripció documentació

Notes:

Pes màxim i formats admesos

La mida màxima per fitxer és de 5 Mb, amb un màxim total de 10 MB. Els tipus de fitxers admesos són els següents: .jpg, .jpeg, .odt, .opd, .ods, .odg, .docx, .doc, .xlsx, .xls, .pptx, .ppt, .pdf, .png, .rtf, .svg, .tiff, .txt, .xslg, .gif.

URL de descàrrega del document

Es recomana utilitzar aquesta opció quan el document a adjuntar pesi més de 5MB, sempre i quan el vostre organisme disposi d'un servei de descàrrega de documents que sigui accessible per part de l'ens receptor.

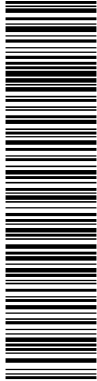
En relació amb la presentació de la vostra documentació en el registre general electrònic de l'ens destí heu de saber que:

Si la petició que presenteu es correspon amb la sol·licitud d'un servei que té habilitada una tramitació en línia específica dins EACAT, l'òrgan competent pot requerir-vos l'ús d'aquella, no considerant-se vàlida aquesta presentació.

VALIDAT



DOCUMENT Justificant de recepció: Secció Biodiversitat i Medi Natural -Informe sobre aprovació inicial	IDENTIFICADORS Número de l'anotació: 19390 , Data d'entrada: 17/06/2022 12:48:00 , Núm. expedient: 2021 /9681 , Codi Classificació: K010401 , Any expedient: 2021	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES
ALTRES DADES Codi per a validació: X5E1F-0X9IV-E2QHQ Data d'emissió: 7 de Juliol de 2023 a les 13:35:42 Pàgina 4 de 4	SIGNATURES	



Tramesa genèrica

Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

Signatura

Jordi Vives Soler
- DNI
40525868Y
(TCAT)

Signat digitalment per
Jordi Vives Soler - DNI
40525868Y (TCAT)
Data: 2022.06.17
12:48:31 +02'00'

Modifica

Envia

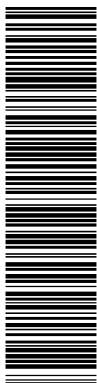
Imprimeix

VALIDAT

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2959593 X5E1F-0X9IV-E2QHQ BA96ACAEF1AE2EBE04F8910D9A8E7427707833A7) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <http://www.dgfi.cat/verificador>

**Informe Departament d'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural
Oficina Catalana del Canvi Climàtic**

DOCUMENT Informe: Informe	IDENTIFICADORS Número de la anotación: 6688 , Fecha de entrada: 07/03/2022 13:36 :00, Núm. expedient: /	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES
ALTRES DADES Codi per a validació: 7V34J-TLWUC-1P2TE Data d'emissió: 8 de març de 2022 a les 11:50:52 Pàgina 1 de 5	SIGNATURES	



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 277603 7V34J-TLWUC-1P2TE B33A5FB78967ADC44E-DB7A66DACED3D221D9488), generada amb l'aplicació informática Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació podeu comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats a l'adreça web: http://www.dgfi.cat/verificador

INFORME DE L'OFICINA CATALANA DEL CANVI CLIMÀTIC SOBRE EL PLA DE CARRETERES LOCALS DE LES COMARQUES GIRONINES

Identificació de l'expedient

Tipus d'informe: Des del punt de vista de la lluita contra el canvi climàtic, informe de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic en compliment de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic; del Decret 253/2021, de 22 de juny, de reestructuració del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, pel qual l'Oficina manté les funcions i l'estructura prevista en el Decret 277/2016, de 2 d'agost.

Instrument de planejament sectorial informat: Aprovació inicial del Pla de carreteres locals de les comarques gironines.

Òrgan sol·licitant

- del present informe: Diputació de Girona (17/02/2022)

Antecedents:

1.- En data 2 de juny de 2020, l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona del Departament de Territori i Sostenibilitat sol·licita informe a l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic per tal de determinar l'abast del document ambiental estratègic del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de les comarques gironines.

2.- El Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres atribueix a les Diputacions catalanes la titularitat de les carreteres de la xarxa local en llurs àmbits territorials. També estableix que les competències atribuïdes a la Generalitat de Catalunya en matèria de carreteres també correspon a altres administracions, competències entre les quals es troba la planificació viària.

Per això, cal que les diputacions o ens supramunicipals defineixin Plans Zonals que analitzin les prioritats d'actuació per a la transformació de camins a carreteres locals.

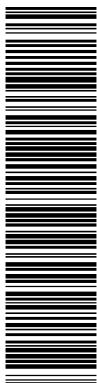
3.- El pla inclou:

- Recopilació de les dades de partida actualitzades (dades de població, intensitats de trànsit, costos dels transport, etc).
- Revisió dels llistats de camins a analitzar, eliminant aquells que ja han estat objecte d'actuacions de condicionament i que ja formen part de la Diputació de Girona, o bé aquells que es troben en tràmit de cessió.
- Revisió de l'aplicació de criteris d'integrabilitat directes, en base a les noves dades de població.
- Actualització de les fitxes justificatives, amb el resultat de l'aplicació de criteris.
- Actualització de l'anàlisi cost-benefici, d'acord amb la metodologia especificada en l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat i en base a les noves dades d'aforaments.

El Pla presenta la llista de tots els camins que poden formar part de la xarxa de carreteres de la Diputació de Girona. A partir de la selecció de xarxa de camins d'àmbit local efectuada, s'estableix la classificació dels camins analitzats en funció de si són susceptibles o no d'integrar-se a la xarxa viària local en el futur (en base a una sèrie de criteris tècnics definits a la legislació de carreteres (funcionalitat, cost-benefici...)).

4.- En data 11 de juny de 2020, l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic emet informe amb les següents consideracions:

DOCUMENT Informe: Informe	IDENTIFICADORS Número de la anotación: 6688 , Fecha de entrada: 07/03/2022 13:36:00 , Núm. expedient: /	
ALTRES DADES Codi per a validació: 7V34J-TLWUC-1P2TE Data d'emissió: 8 de març de 2022 a les 11:50:52 Pàgina 2 de 5	SIGNATURES	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2777603 7V34J-TLWUC-1P2TE B33A5FB78967AD67A66DACED3D221D9488), generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació podeu comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats a l'adreça web: <http://www.dgigi.cat/verificador>

 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Ref: Pla_carreteres_locales_Comarques_Gi_20220225

- *Actualitzar l'apartat 4. Objectius i criteris generals de protecció ambiental de l'estudi ambiental estratègic amb les referències legals i planificadores en matèria de canvi climàtic.*
- *Justificar si hi haurà o no un impacte potencial d'increment de la intensitat de trànsit d'acord amb les IMD de les carreteres afectades i que es calculin les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat.*
- *En cas que les actuacions suposin una pèrdua/destrucció de superfícies de bosc o agrícoles, calcular la pèrdua d'estoc de carboni i capacitat d'embornal.*
- *Tenir en compte quines són les principals projeccions i els principals impactes del canvi climàtic i una valoració sobre si les carreteres objecte d'ampliació o actuació poden veure-se'n afectades. Aplicar mesures d'adaptació en cas que siguin necessàries.*

5.- En data 17 de febrer de 2022, la Diputació de Girona notifica al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural l'acord de ple de la Diputació d 15 de febrer de 2022, pel qual s'aprova inicialment el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i el seu estudi ambiental estratègic, i el sotmet a consulta pública.

Fonaments de dret

1. L'article 3 del Decret 573/2006, de 19 de desembre, de reestructuració parcial del Departament de Medi Ambient i Habitatge (actual Departament de Territori i Sostenibilitat) crea, sota la dependència de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat (actual Direcció General de Polítiques Ambientals) i amb rang orgànic de subdirecció general, l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic amb la funció de vetllar per la implantació de les mesures contra el canvi climàtic i el compliment del protocol de Kyoto.

2. L'article 88.2 c) del Decret 277/2016, de 2 d'agost, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat, preveu que l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic dependrà de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

3. L'article 101 del Decret 277/2016, de 2 d'agost, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat preveu que , entre altres funcions, correspon a l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic d) Emetre l'informe corresponent en el marc del procés d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes.

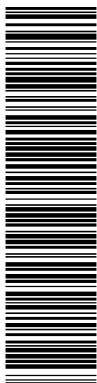
4.- L'article 1.7 del Decret 21/2021, de 25 de maig, de creació, denominació i determinació de l'àmbit de competència dels departaments de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, pel qual el Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació passa a denominar-se Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.

5.- Decret 253/2021, de 22 de juny, de reestructuració del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, pel qual l'Oficina manté les funcions i l'estructura prevista en el Decret 277/2016, de 2 d'agost.

6.- L'article 2.6 del Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables, que modifica l'art.21 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, de canvi climàtic i preveu que els promotors de la planificació dels àmbits...transport, en el marc de l'avaluació ambiental estratègica de plans han d'avaluar :

"a) L'anàlisi de la seva vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic d'acord amb el coneixement científic actual. Els estudis ambientals estratègics dels plans i els estudis d'impacte ambiental dels projectes han de preveure, quan així ho determini l'anàlisi de vulnerabilitat efectuat, mesures d'adaptació als impactes del canvi climàtic així com el seu seguiment i monitoratge.

DOCUMENT Informe: Informe	IDENTIFICADORES Número de la anotación: 6688 , Fecha de entrada: 07/03/2022 13:36 :00, Núm. expedient: /
ALTRES DADES Codi per a validació: 7V34J-TLWUC-1P2TE Data d'emissió: 8 de març de 2022 a les 11:50:52 Pàgina 3 de 5	SIGNATURES
	ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2777603 7V34J-TLWUC-1P2TE B33A5F8967A7DC44E1DE7A66DACED03D221D9488) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació podeu comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats a l'adreça web: http://www.dgii.cat/verificador

 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Ref: Pla_carreteres_locales_Comarques_Gi_20220225

"b) L'avaluació de la seva contribució a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, inclòs el seu impacte sobre l'estoc de carboni i la capacitat d'embornal del territori afectat. Aquesta avaluació ha d'incloure, per a cada una de les alternatives considerades, una estimació de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.

7. L'article 34, de la Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic preveu que els procediments d'avaluació ambientals de plans, programes i projectes que es desenvolupin a Catalunya hauran d'avaluar les emissions de GEH que llur execució i gestió puguin produir i també, la vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic.

8.- Ley 7/2021, de 20 de maig, de cambio climático y transición energética, artículo 21. *Consideración del cambio climático en la planificación y gestión territorial y urbanística, así como en las intervenciones en el medio urbano, en la edificación y en las infraestructuras del transporte.*

Consideracions

Revisada la documentació de l'aprovació inicial del Pla de carreteres locals de les comarques gironines, l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic realitza les següents consideracions:

1.- L'estudi ambiental estratègic exposa, en el seu apartat 2.2.2. *Plans sectorials*, diverses referències relacionades amb els instruments estratègics de planificació del canvi climàtic (Estratègia Europa 2020, Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic, PNACC, PECACC 2020 i ESCACC 2020).

Amb tot, es vol subratllar que, durant el transcurs de la tramitació d'aquest pla, algunes d'aquestes referències han quedat desactualitzades i substituïdes pel nou marc legal i de planificació de polítiques climàtiques. A més, es continua sense fer referència a la Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic.

Caldrà doncs, tenir en compte el següent marc legal i planificador:

Marc europeu:

- COM (2019) 640 final: The European Green Deal
- COM(2020) 562 final Objectius climàtics de la UE pel 2030

Marc estatal:

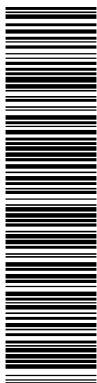
- Plan Nacional Integrado Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)
- Ley 7/2021, de 20 mayo, de cambio climático y transición energética

Marc català:

- Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic.
- Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables
- Decret Llei 24/2021, de 26 d'octubre, d'acceleració del desplegament de les energies renovables distribuïdes i participades, a l'Acord de Govern de 14/05/2019 de la Generalitat de Catalunya pel qual es declara formalment l'emergència climàtica.
- Recents treballs de revisió de la nova ESCACC 2021-2030.

2.- Quan al requeriment de justificació de si hi haurà o no un impacte potencial d'increment de la intensitat de trànsit d'acord amb les IMD de les carreteres afectades i aportar el càlcul de les

DOCUMENT Informe: Informe	IDENTIFICADORS Número de la anotación: 6688 , Fecha de entrada: 07/03/2022 13:36 :00, Núm. expedient: /
ALTRES DADES Codi per a validació: 7V34J-TLWUC-1P2TE Data d'emissió: 8 de març de 2022 a les 11:50:52 Pàgina 4 de 5	SIGNATURES ESTAT NO REQUEREIX SIGNATURES



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 2777603 7V34J-TLWUC-1P2TE B33A5FB78967ADC44E-DEB7A66DACE03D221D9488) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document no requereix signatures. Mitjançant el codi de verificació podeu comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats a l'adreça web: http://www.dgfi.cat/verificador

 **Generalitat de Catalunya**
Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural

Ref: Pla_carreteres_locales_Comarques_Gi_20220225

emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat, l'Oficina constata que l'apartat 8.2. dona ple compliment al requeriment efectuat.

En concret, s'avaluen les emissions de GEH a partir dels factors d'emissió i metodologia establerta a la Guia de càlcul d'emissions de GEH de l'Oficina (versió 2021), tant les associades a la mobilitat actual com a la mobilitat futura, a partir de les IMD de cada tram de carretera on s'actuarà.

Es planteja el càlcul per les diverses tipologies de vehicles en circulació (turismes, motocicletes, furgonetes, camions i maquinaria agrícola). Els resultats indiquen un increment de 522 Tones CO₂/anuals (passant de les 947 a 1.482 Tones CO₂/any).

Es vol remarcar, però, que aquestes estimacions d'emissions són només les associades a la fase d'explotació/ús de les carreteres i caldrà, que en la fase de concreció projectual de cadascuna de les actuacions de millora sobre aquestes vies, es calculi també l'impacte sobre les emissions de GEH dels treballs d'obra/construcció/rehabilitació/millora (ús de materials, moviments de terres, ús de maquinaria...).

Quan al càlcul de l'impacte de la pèrdua d'estoc i capacitat d'embornal per afectació de superfícies forestals o de conreu, la documentació ambiental indica que no es preveu en cap cas que les ampliacions de carreteres impliquin grans afectacions d'aquestes superfícies, i com a molt, hi haurà petites pèrdues de vegetació poc significatives als vorals de les carreteres que podran ser compensats amb replantacions puntuals.

L'Oficina valida doncs, tant la metodologia de càlcul utilitzada com els resultats obtinguts; qualifica l'impacte del Pla sobre les emissions de GEH com a poc significatiu i es conclou que es dona ple compliment a l'art. 21.2b de la Llei 16/2017 de l'1 d'agost, de canvi climàtic.

Així mateix, es valora positivament l'actuació de la Diputació de Girona de construir vies verdes i carrils bici associats a les obres de millora de les carreteres allà on sigui possible. Sens dubte, potenciar els desplaçaments amb mitjans no motoritzats és sempre una bona mesura de mitigació de les emissions de GEH.

3.- Pel que fa a la sol·licitud feta per l'Oficina de de de tenir en compte quines són les principals projeccions i els principals impactes del canvi climàtic el sistema viari local i l'aplicació de mesures d'adaptació en cas que siguin necessàries, s'ha constatat:

Quan al risc d'inundació, l'estudi ambiental estratègic indica que el Pla haurà de regir-se per les determinacions del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines quan a la construcció d'infraestructures que afectin espais fluvials (seguint les determinacions de l'ACA). També s'indica que, ja que algunes de les vies on s'actuarà creuen cursos fluvials i, per tant, existeix risc d'inundació, es construiran les obres de drenatge adequades per tal que quedin per sobre de les cotes de les zones potencialment inundables.

L'Oficina considera adients aquestes determinacions, i ens remetem a les consideracions que l'ACA pugui realitzar sobre aquest risc. Amb tot, cal dir que els projectes d'actuació hauran d'assegurar que en cap cas, amb les actuacions proposades s'incrementi la vulnerabilitat existent.

Pel que fa al risc d'incendis forestals, l'estudi ambiental exposa que alguns camins passen per zones amb un alt risc d'incendi forestal, per això es consideren d'extrema importància les actuacions de manteniment de poda dels marges i segues periòdiques previstes per tal de prevenir i controlar el risc d'incendi.

Amb tot, volem remarcar que cal tenir en compte que el canvi climàtic comportarà l'increment de fenòmens meteorològics extrems (increment de temperatures, grans incendis forestals i pluges torrencials que poden incrementar la freqüència de desprendiments rocosos, esllavissaments superficials, deteriorament del ferm i paviments...) que poden afectar de manera molt significativa les carreteres i camins locals. Cal tenir en compte doncs, la situació d'emergència climàtica actual i

**Informe Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural
Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic**



Numero d'expedient: 22T0238
Títol: Pla de les carreteres locals de les comarques gironines
Òrgan que sol·licita: Diputació de Girona
Ref. externa: 2021 / 9681
Assumpte: Informes sectorials Qualitat acústica i Qualitat lumínica de l'aprovació inicial

Normativa aplicable:

- Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica.
- Decret 245/2005, de 8 de novembre, pel qual es fixen criteris per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica.
- Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, i se n'adapten els annexos.
- Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn.
- Decret 190/2015, de 25 d'agost, de desplegament de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn.

Antecedents:

El Pla zonal de la xarxa local de carreteres de Girona, d'acord amb el que estableix la nova ordenació de carreteres de Catalunya, té per objectiu identificar les carreteres que compleixen els requisits mínims per formar part de la xarxa local, que actualment són municipals i no tenen la consideració de carreteres.

El present document té per objectiu la revisió del Pla Zonal aprovat inicialment pel Ple de la Diputació de Girona l'any 2012 per ajustar-lo a la situació actual de la xarxa de carreteres, i adaptar-lo d'acord amb les esmenes i acords establerts amb la Generalitat de Catalunya en els darrers anys, així com per introduir els criteris mediambientals derivats de la tramitació ambiental.

Les actuacions previstes en aquest Pla s'hauran de desenvolupar en els corresponents projectes constructius, una vegada es formalitzin els acords entre la Diputació i els Ajuntaments implicats per la incorporació del camí a la xarxa de carreteres. I per tant, serà durant la redacció dels projectes constructius on es definiran amb exactitud les actuacions a dur a terme, en funció de l'estat actual i de les condicions específiques de cada tram.

El Pla fa una classificació de la xarxa de camins d'àmbit locals susceptibles de ser integrats a la xarxa viària local o no, en funció dels requisits definits a l'article 4 del Reglament general de carreteres. En total s'han analitzat 217 vies, de les quals 51 s'han considerat susceptibles de ser integrades a la xarxa viària local de la Diputació de Girona, que suposen un total de 157,38 km.

Abans de la integració d'un camí a la xarxa local de carreteres, mitjançant la signatura del corresponent acord entre les administracions implicades, es revisaran els criteris d'integrabilitat del mateix i es realitzaran nous aforaments de trànsit per tal d'ajustar les



característiques geomètriques que ha de complir amb dades vigents en el moment de la signatura.

Així mateix, si la carretera objecte de traspàs, requereix l'execució d'obres, caldrà definir-les en un projecte constructiu, el qual, s'haurà de tramitar d'acord amb la legislació vigent.

Pel que fa al vector contaminació acústica, la documentació presentada indica que:

L'estudi ambiental estratègic fa referència a les infraestructures viàries i ferroviàries com a les principals generadores de contaminació acústica, concretament l'autopista AP-7 i la carretera A2 en el trams més propers a les àrees urbanes.

En aquest sentit fa referència a que s'haurà de tenir en compte la previsió de noves infraestructures o l'ampliació de les existents, que s'han inclòs en el present Pla Zonal, però com que totes presenten una IMD molt baixa, malgrat que algunes discorren properes a petits pobles o nuclis habitats, el nivell de pressió sonora, increment de la contaminació acústica i molèsties a la població es preveu que sigui poc significatiu i en determinats casos serà una millora a la situació actual sobre tot si es preveu un canvi de tipus de ferm.

En l'anàlisi de les alternatives, es preveu que caldrà aprofitar la millora de les futures carreteres incorporant asfalt fonoabsorbent de manera que es redueixi l'emissió de soroll per rodadura. a l'entorn de com a mínim 2 dB respecte al paviment tradicional. Per tant qualsevol alternativa hauria de ser una millora respecte a la situació actual.

Les mesures de seguiment i control de les obres d'actuació en els diferents camins pel que fa al soroll:

- Caldrà vetllar, perquè els treballs habituals de l'activitat i les obres a portar a terme no molestin als veïns i habitatges propers pel que fa al soroll generat per les mateixes.
- Controlar que es compleixin els horaris de treball per evitar nivells sonors elevats en períodes de descans i cap de setmana. L'horari s'haurà d'ajustar al que s'estableix en les ordenances municipals.
- Assegurar que la maquinària que participa en l'obra compleixi amb la normativa establerta pel que fa referència als nivells de soroll permesos i tingui el certificat d'haver passat les corresponents revisions.

Pel que fa al vector llum, la documentació presentada indica:

Bona part de la província de Girona correspon a un entorn de protecció alta, mentre que les poques taques de protecció moderada les trobem a l'entorn dels punts habitats importants com Girona, Figueres, Olot... o grans zones industrials i així com les associades als grans eixos de comunicació. Com que a la província hi ha un bon nombre d'espais protegits també apareixen zones de protecció màxima sobre tot en les zones més perifèriques de la província.

La millora i canvis en les carreteres que pot comportar el desenvolupament del Pla zonal no es preveu que sigui significativa ja que per un costat són infraestructures amb un volum de trànsit en general poc important i pràcticament en cap cas són vies il·luminades, per tant el nivell de contaminació lumínica que poden aportar és poc significatiu.



Pel que fa a la contaminació lumínica només un 5,21% de la xarxa de camins a incorporar es troben per una zona de protecció màxima (E1) i gaire tota la resta recorren per una zona de protecció alta (E2), i sempre amb una intensitat de trànsit poc significativa de manera que l'increment de trànsit previst tindrà poca influència en la contaminació del cel de nit.

Les mesures preventives i correctores que es preveuen en la fase de projecte relació a la contaminació lumínica:

- Caldrà que els projectes de les actuacions previstes per a cada vial es planifiquin adequadament les necessitats d'il·luminació per tal de minimitzar els punts de llum a instal·lar i els nivells d'il·luminació i ser especialment curosos per evitar els efectes pertorbadors en el medi, i controlar la il·luminació intrusa.
- Si les actuacions a portar a terme requereixen la instal·lació d'enllumenat de la carretera caldrà definir els elements d'enllumenat d'acord amb l'annex 1 del Decret 190/2015 de 25 d'agost així com la disposició transitòria primera de la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn. Així, en funció de la vulnerabilitat de la zona s'ha de tenir en compte que:

En zones de protecció màxima (E1): des del 31 de març de 2016, les làmpades han de ser de vapor de sodi o tipus LED PC-Ambre (làmpades tipus I segons definició de l'apartat 1 de l'Annex 2 del Decret 190/2015, de 25 d'agost), i han de ser de classe A, A+ o A++.

En zones de protecció alta (E2), moderada (E3) i menor (E4): el 31 de desembre de 2018 ha de cessar el funcionament de les làmpades de vapor de mercuri d'alta pressió i els llums que tenen un flux d'hemisferi superior instal·lat superior al 50%.

Avaluació del vector acústic:

En conclusió i atenent a la valoració que s'ha fet de la integració dels aspectes de qualitat acústica s'ha de garantir que la versió definitiva d'aquest Pla inclogui les següents consideracions:

- 1) Les actuacions sobre de millora sobre la xarxa de camins hauran de garantir el compliment dels objectius de qualitat acústica als receptors acústics sensibles (usos residencials), que corresponen a zona de sensibilitat acústica Alta A4, o Moderada B1, segons s'escaigui, d'acord amb el mapa de capacitat acústica i la normativa vigent.
- 2) Preveure que en la fase de projecte constructiu de les actuacions, que afectin receptors acústics sensibles propers (habitatges, centres docents...), hauran d'incloure un estudi acústic, segons l'annex 11 de la llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, dins el tràmit d'avaluació ambiental, i quan se sobrepassin els valors límit establerts per l'Annex 1, s'hauran d'aplicar mesures correctores i /o preventives.



Avaluació del vector lumínica:

En conclusió i atenent a la valoració que s'ha fet de la integració dels aspectes de qualitat lumínica s'ha de garantir que la versió definitiva d'aquest Pla inclogui les següents consideracions:

- 1) Els projectes de les actuacions hauran de definir els elements d'enllumenat exterior que s'implantaran, així com les seves característiques, per tal que l'administració competent pugui avaluar la seva adequació i fer les consideracions que estimi oportunes. La documentació i el contingut que s'ha de concretar és l'especificat a l'Annex 1 del Decret 190/2015, de 25 d'agost.
- 2) Les instal·lacions d'enllumenat exterior han de complir, entre altres, amb les condicions que consten a l'Annex 2 del Decret 190/2015, de 25 d'agost, pel que fa a la tipologia de les làmpades i al percentatge màxim del flux d'hemisferi superior instal·lat (FHSinst) dels llums, en funció de l'horari d'ús i la zona de protecció.
- 3) Planificar adequadament les necessitats d'il·luminació d'aquest àmbit per tal de minimitzar els punts de llum instal·lats i els nivells d'il·luminació i ser especialment respectuós per evitar els efectes perturbadors en el medi, i controlar la il·luminació intrusa en les zones de protecció màxima (E1).

Olga Mauri Monsó
Responsable de Zonificació del Territori
Servei de Prevenció i Control de la
Contaminació Acústica i Lumínica

Signat electrònicament