

# **Pla de carreteres locals de les comarques gironines.**

**Text refós.**

**Estudi Ambiental estratègic .  
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

<b>1.- Introducció</b>	<b>2</b>
1.1. Introducció	2
1.2. Antecedents	5
1.3. Legislació. Marc Normatiu i continguts del document inicial estratègic	8
1.4. Objectius del Pla Zonal	10
<b>2.- Determinació requeriments ambientals significatius en l'àmbit del projecte</b>	<b>12</b>
2.1. Perfil ambiental de la província	12
2.2. Descripció dels aspectes ambientalment rellevants	36
2.3.. Relació amb altres plans i programes.	38
2.4. Objectius de protecció mediambiental	44
<b>3.- Alternatives</b>	<b>46</b>
<b>4.- Proposta de Pla Zonal</b>	<b>48</b>
<b>5. Justificació ambiental de l'alternativa escollida.</b>	<b>59</b>
5.1. Compliment dels objectius ambientals	59
<b>6. Identificació i avaluació dels probables efectes significatius de la proposta de pla zonal sobre el medi ambient</b>	<b>64</b>
6.1. Medi físic	65
6.2. Medi biòtic	68
6.3. Medi humà	72
<b>7. Incorporació de les determinacions establertes en el document d'abast</b>	<b>75</b>
<b>8.- Afectació al canvi climàtic</b>	<b>79</b>
8.1. Valoració de l'afectació al canvi climàtic	79
8.2. Càlcul de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat.	82
<b>9.- Seguiment ambiental de l'actuació</b>	<b>93</b>
9.1. Mesures de seguiment i control de les obres d'actuació en els diferents camins	93
9.2. Indicadors de seguiment de compliment del Pla.	97
<b>10.-Proposta de mesures correctores i preventives</b>	<b>98</b>
<b>11. Síntesi</b>	<b>101</b>
<b>12. Annex 1. Document d'abast</b>	<b>108</b>
<b>13. Annex 2 Plànols</b>	
<b>14. Annex 3. Fitxes de les actuacions previstes</b>	
<b>15. Annex 4. Taula resum de les fitxes</b>	

# 1. Introducció

## 1.1. Introducció.

El present Estudi Ambiental Estratègic (EAE), que correspon a l'avaluació ambiental del Pla Zonal de les carreteres de les Comarques Gironines o Pla de Carreteres Locals de les Comarques Gironines redactat per encàrrec de la Diputació de Girona. Concretament es redacta d'acord amb la legislació urbanística vigent, com seria l'article 20 i l'annex IV de la Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental.

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.

El present document és el Text Refós del Pla Zonal aprovat inicialment pel Ple de la Diputació de Girona l'any 2022, on s'inclouen totes les modificacions derivades del procés d'informació pública detallades en l'apartat anterior.

Així mateix, degut al temps transcorregut des de la seva aprovació inicial, aquesta revisió s'haurà de sotmetre a una nova aprovació inicial, exposició pública i aprovació provisional per part dels òrgans competents de la Diputació de Girona i a la posterior aprovació definitiva, si s'escau, per part de la Generalitat de Catalunya.

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.

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 refereixen, entre d'altres matèries, al transport, l'ordenació del territori rural o de l'ús del sòl.

La xarxa de carreteres terciària parteix de les xarxes bàsica i comarcal per comunicar els nuclis de població i activitat més petits amb la resta del territori o entre ells.

La legislació vigent de carreteres defineix clarament quins requisits ha de tenir una via per formar part de la xarxa local codificada.

Cal, definir quina ha de ser la xarxa local de carreteres de tot un territori i planificar com aconseguir arribar-hi. Cal fer-ho no tan sols per no discriminar els ciutadans que hi viuen o que volen visitar-lo, sinó també per obtenir l'equitat necessària entre nuclis similars, així com treure als ajuntaments la càrrega que significa tenir una via d'aquestes característiques sota la seva responsabilitat.

Com a rerefons de tot pla de carreteres hi ha la vertebració del territori i la millora de l'accessibilitat, així com la millora de la seguretat viària, tot plegat amb una adequació als requeriments ambientals que corresponguin legalment.

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.

IMD (Vehicle/dia)	Tipus de terreny	
	Pla / ondulat (<15%)	Accidentat / Molt accidentat (>15%)
< 500	5.00	5.00
500 – 1.000	5.50	5.50
1.000 – 10.000	6.00	5.50
> 10.000	7.00	6.00

*Ample de plataforma mínima en vials en servei a incorporar a la xarxa local*

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.

Concretament el Pla fixa els criteris tècnics que han de tenir les carreteres locals per obtenir unes característiques homogènies i defineix les actuacions necessàries per aconseguir-ho.

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.

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

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'apliquen 8 criteris per decidir quins són 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. 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 els espais protegits.

El present document ambiental es redacta per a justificar la conveniència i compatibilitat ambiental del desenvolupament i aplicació del Pla Zonal de carreteres de la província de Girona i determinar si el nivell d'integració i d'adequació que proposa el pla són coherents amb els objectius ambientals de protecció de l'entorn que s'estableixin.

L'aplicació d'aquests criteris dona com a integrables 45 camins amb una longitud de 134,62 km, però d'aquest n'hi ha 3 que s'han descartat per criteris ambientals, per tant el global resulta que hi ha:

- 45 camins integrables amb una longitud total de 134,72km.
- 173 camins no integrables amb una longitud total de 577,44 km, atès que no compleixen amb els supòsits de l'article 4 del Reglament general de carreteres o bé s'han descartat per criteris ambientals.

Els criteris ambientals que s'han seguit a l'hora de descatalogar els camins són les possibles afectacions que podrien tenir els treballs de millora o eixamplament del camí sobre uns espais d'alt valor ambiental com podrien ser que siguin camins que discorrin dins de Parcs naturals o fins i tot Reserva Natural.

## 1.2. Antecedents

Des d'anys enrere s'havien realitzat diversos plans de carreteres similars amb l'objectiu de definir una xarxa de les vies distribuïdores als municipis més importants de la província. Els plans dels quals hem trobat documentació són els següents:

- Pla de Camins de 1935 de la Generalitat Republicana.
- Plan Nacional de Vías Provinciales, 1974.
- Annex núm. 6 del Pla de Carreteres de Catalunya: «Carreteres de possible inclusió a la xarxa viària», de 1985.
- Inventari i jerarquització de la xarxa de camins estructurants de les comarques de la Garrotxa (1999), el Ripollès (2002) i la Cerdanya (2002).

Darrerament el Ple de la Diputació de Girona, en sessió de data 19 d'abril de 2011, va aprovar inicialment el "*Pla de Carreteres Locals de les Comarques Gironines*" (Pla Zonal de carreteres) previst en l'article 6.3 del Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de contractes i en l'article 4.2 del Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres i quin objectiu és definir el traçat i les característiques tècniques de la xarxa local de carreteres.

El citat text es va sotmetre a la corresponent informació pública i, després de les al·legacions presentades així com dels canvis normatius produïts que l'afectaven, es va efectuar una nova aprovació inicial per acord del Ple de data 17 de juliol de 2012 que, després de sotmetre's a un nou termini d'informació pública, es va aprovar provisionalment per acord del Ple de la Diputació de Girona de data 29 de gener de 2013 i es va transmetre a la Generalitat de Catalunya per a la seva aprovació definitiva.

Les revisions del Pla es van preveure cada 5 anys, amb la finalitat de permetre actualitzar-lo tant a la realitat canviant del territori com als costos de les actuacions.

En data 16 de novembre de 2015, per part de la Subdirecció General de Planificació i Projectes Viaris de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, es va emetre informe quina conclusió proposava la revisió del pla zonal en aplicació de les propostes efectuades en l'informe i atenent a la futura revisió dels criteris tècnics.

En data 30 de març de 2017 s'ha publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya la Llei 5/2017, del 28 de març, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic que en el seu article 200 modifica l'apartat 3 de l'article 6 del text refós de la Llei de carreteres que queda amb el següent redactat:

*"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.*

Per tot això, un cop passats 5 anys des de l'aprovació provisional del Pla de Carreteres Locals de les comarques gironines, la Diputació de Girona va encarregar l'actualització del Pla per adaptar-lo amb les dades vigents de població i trànsit, per adaptar els resultats a les propostes efectuades en l'informe de la Generalitat de Catalunya, i per actualitzar les característiques geomètriques i de secció transversals a les acordades entre les quatre diputacions.

En data Octubre 2018 es va redactar el Document Inicial Estratègic 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).

Després de les consultes realitzades per la OTAA va redactar 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.

El document d'abast té per objectiu 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.

En data Juliol de 2021 es redacta l'Estudi ambiental estratègic (EAE) i el document del Pla de carreteres locals de les Comarques Gironines.

En data 13 de gener de 2022 el departament de Xarxa Viària de la Diputació de Girona va fer l'aprovació inicial del Pla de carreteres locals de les comarques gironines i l'estudi ambiental estratègic, corresponent a l'expedient 2021/9681

En data 15 de febrer de 2022, el Ple de la Diputació de Girona en sessió ordinària, va aprovar inicialment el Pla de carreteres locals de les comarques gironines i el seu Estudi ambiental estratègic, i es va sotmetre a informació pública pel termini de 45 dies hàbils i es va penjar tota la documentació a la web de la Diputació de Girona.

En data 24 de febrer de 2022 es va publicar en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, Núm. 8613 - 24.2.2022 l'anunci sobre aprovació inicial del Pla de carreteres locals de comarques gironines i estudi ambiental estratègic.

Durant el mes de març de 2022 es va notificar l'acord als 221 municipis de les comarques gironines perquè poguessin emetre els informes i les al·legacions que estimin pertinents.

Durant el mes de març de 2022 es va notificar l'acord d'aprovació inicial a les administracions i entitats següents perquè poguessin 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  
Associació de Naturalistes de Girona.

Al llarg dels mesos de març i juny de 2022 es van rebre les respostes de les administracions i de associacions de naturalistes consultades així com diverses al·legacions per part de diversos ajuntaments afectats.

Durant els mesos de Gener a Març de 2024 es redacta per part de l'enginyeria ABM Consulting la versió del Pla de Carreteres locals de les Comarques Gironines per a la seva aprovació provisional i també per part de la consultoria DCD Taller Ambiental S.L. el text refós de l'Estudi Ambiental Estratègic i el Document resum del Pla zonal a on s'incorporen totes les al·legacions acceptades.

### **1.3. Legislació. Marc Normatiu i continguts del document inicial estratègic**

Després d'haver rebut el Document d'abast es redacta el corresponent Estudi Ambiental Estratègic que tindrà el contingut que estableix l'annex IV de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, modificada des de fa poc per la Llei 9/2018 de 5 de desembre per la qual es modifica la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, la Llei 21/2015, de 20 de juliol, per la qual es modifica la Llei 43/2003, de 21 de novembre, de forests, i la Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle, on es diu:

Pel que fa al contingut del Título II. Capítulo I. Sección 1.<sup>a</sup> 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.*

Ara ens trobem en la fase de la redacció de l'estudi ambiental estratègic i la normativa estableix que:

*Article 20. Estudi ambiental estratègic.*

*1. Tenint en compte el document d'abast, el promotor ha d'elaborar l'estudi ambiental estratègic, en el qual s'han d'identificar, descriure i avaluar els possibles efectes significatius en el medi ambient de l'aplicació del pla o programa, així com altres alternatives raonables tècnicament i ambientalment viables, que tinguin en compte els objectius i l'àmbit d'aplicació geogràfic del pla o programa.*

*2. L'estudi ambiental estratègic es considera part integrant del pla o programa i ha de contenir, com a mínim, la informació que conté l'annex IV, així com aquella que es consideri raonablement necessària per assegurar-ne la qualitat.*

Concretament l'annex IV de Contingut de l'estudi ambiental estratègic diu:

*La informació que ha de contenir l'estudi ambiental estratègic que preveu l'article 20 ha de ser, com a mínim, la següent:*

- 1. Un esbós del contingut, els objectius principals del pla o programa i les relacions amb altres plans i programes pertinents;*
- 2. Els aspectes rellevants de la situació actual del medi ambient i la seva probable evolució en cas de no-aplicació del pla o programa;*
- 3. Les característiques mediambientals de les zones que puguin estar afectades de manera significativa i la seva evolució tenint en compte el canvi climàtic esperat en el termini de vigència del pla o programa;*

4. Qualsevol problema mediambiental existent que sigui rellevant per al pla o programa, incloent-hi en particular els problemes relacionats amb qualsevol zona d'especial importància mediambiental, com les zones designades de conformitat amb la legislació aplicable sobre espais naturals i espècies protegides i els espais protegits de la Xarxa Natura 2000;

5. Els objectius de protecció mediambiental fixats en els àmbits internacional, comunitari o nacional que tinguin relació amb el pla o programa i la manera com aquests objectius i qualsevol aspecte mediambiental s'han tingut en compte durant la seva elaboració;

6. Els probables efectes significatius en el medi ambient, inclosos aspectes com la biodiversitat, la població, la salut humana, la fauna, la flora, la terra, l'aigua, l'aire, els factors climàtics, la incidència en el canvi climàtic, en particular una avaluació adequada del rastre de carboni associada al pla o programa, els béns materials, el patrimoni cultural, el paisatge i la interrelació entre aquests factors. Aquests efectes han de comprendre els efectes secundaris, acumulatius, sinèrgics, a curt, mitjà i llarg termini, permanents i temporals, positius i negatius;

7. Les mesures previstes per prevenir, reduir i, en la mesura que sigui possible, compensar qualsevol efecte negatiu important en el medi ambient de l'aplicació del pla o programa, incloent-hi aquelles per mitigar-ne la incidència sobre el canvi climàtic i permetre'n l'adaptació a aquest;

8. Un resum dels motius de la selecció de les alternatives previstes i una descripció de la manera com es va fer l'avaluació, incloses les dificultats, com ara deficiències tècniques o falta de coneixements i experiència que es puguin haver trobat a l'hora de recollir la informació requerida;

9. Un programa de vigilància ambiental en el qual es descriguin les mesures previstes per al seguiment;

10. Un resum de caràcter no tècnic de la informació facilitada en virtut dels epígrafs precedents.

D'acord amb tot l'anterior es redacta el present Estudi Ambiental Estratègic (EAE) del Pla de les Carreteres locals de les comarques gironines.

#### 1.4. Objectius del Pla Zonal.

Els principals objectius que es planteja el Pla Zonal en la seva actual redacció (any 2020) 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, etc).

- Revisió dels llistats de camins a analitzar, eliminants 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.

## 2.- Determinació dels requeriments ambientals significatius

### 2.1. Perfil ambiental de la província

#### 2.1.1. Situació geogràfica

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 km<sup>2</sup> el que representa el 18,40% de la superfície total de Catalunya, mentre que la seva població actual (any 2019) que és de 771.044 habitants, correspon al 10,15% de la població total catalana.

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

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, pel seu emplaçament, 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 km<sup>2</sup>), i concentra un 18% de la població total de la província, mentre que el Baix Empordà, presenta una superfície de 700,48 km<sup>2</sup> (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 36% de la població total del conjunt de la província.

2/ La Garrotxa: té una superfície de 744,29 km<sup>2</sup> (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 km<sup>2</sup>, on hi vien 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 km<sup>2</sup> (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 km<sup>2</sup> (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 Selva agrupa 26 municipis que ocupen una extensió total de 99.511 ha (995,1 km<sup>2</sup>) 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

### 2.1.2. Relleu

La província de Girona presenta un relleu molt accidentat sobre tot a l'extrem nord per la presència dels Pirineus i prop del mar a on hi trobem la serralada Litoral i la prelitoral però amb cims d'una alçada que sovint no superen els 500 metres. A la part central hi trobem àrees de relleu més planer com són la plana de la Selva i sobre tot la plana de l'Empordà que destaca pel seu interessant valor paisatgístic

La complexitat de l'estructura del relleu de les Comarques Gironines és notable. Només cal esmentar que dins els seus límits es troben representats tots els períodes geològics existents a Catalunya com són:

- Al nord els Pirineus i Prepirineus
- A l'oest la Serralada Transversal
- Al sud i al sud-oest la serralada Litoral i Prelitoral
- Al nord-est la depressió de l'Empordà
- A l'est la línia de la costa

Les costes són abruptes als sectors septentrional i meridional, on la muntanya cau bruscament cap el mar, mentre que al centre s'estén l'ampli arc de les costes baixes del golf de Roses i les platges de Palafrugell. Tot el conjunt del litoral formen la gran regió turística de la Costa Brava.

El Pirineu oriental comença a l'Est de la depressió de la Cerdanya. La zona axial marca la frontera amb França i culmina amb el Puigmal (2.909 m.) i forma un elevat mur que es pot travessar pels passos del Pertús i del Coll d'Ares, que la uneixen amb la Catalunya Nord, i a més a l'est, per la vall del riu Valleta, que separa el massís de l'Albera de la Serra de Roda, extrem oriental dels Pirineus, que constitueix l'estructura de l'agrest Cap de Creus.

La Serralada Transversal és un horts molt complex i fracturat que separa la depressió de l'Ebre de la de l'Empordà. Presenta orientació NO-SE i un relleu tipus tabular amb importants testimonis d'un actiu vulcanisme recent, localitzat sobre tot a l'entorn d'Olot.

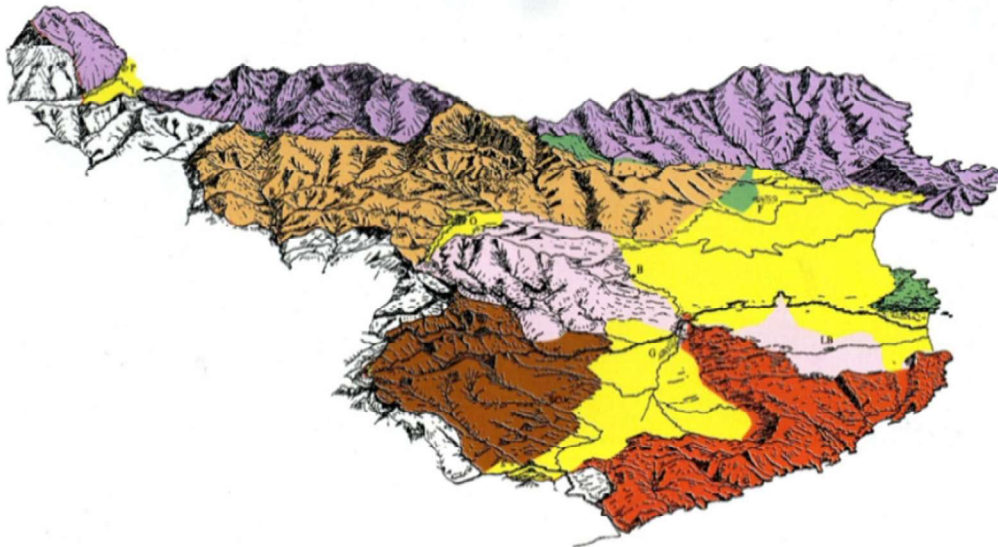
Les serralades costaneres i la depressió Prelitoral ocupen el sector sud de la província. Va des de la delta de la Tordera fins el cap de Begur on la serralada litoral cau bruscament sobre el mar i conforma la veritable Costa Brava. Les Gavarres és una serralada d'alineació SE-NO, que s'estén perpendicular a la costa i que arriba fins a la ciutat de Girona.



Perfil del relleu des del nord (La Jonquera) fins el sud (Blanes) a on destaca els Pirineus (1), el Prepirineu (2) i la Serralada Prelitoral (3)



Perfil del relleu des de l'oest (Olot) fins a l'est (L'Escala) a on destaca el Prepirineu (1) i la plana de l'Empordà (2)



Unitats de relleu de la província de Girona. Pirineu axial (lila fosc), Subpirineu (taronja), Prepirineu (verd), Serralada Transversal Catalana (lila clar), serralada litoral (vermell), serralada prelitoral (marró), depressions (groc).

### 2.1.3. Geologia

Les comarques gironines, sobre tot en funció de la seva complicada orografia, presenta una gran diversitat geològica, que podríem resumir com una dicotomia entre els afloraments i materials del terciari en les zones de relleu més accidentat i la presència de materials del terciari en les àrees baixes i més planeres aportades sobre els anteriors en les depressions. Així mateix a l'entorn dels principals cursos fluvials (Ter, Fluvià...) són els dipòsits al·luvials els que trobem com aflorants.

Les unitats de relleu de les terres gironines es defineixen per les seves cotes altimètriques, per les diferents formes que presenten i per les relacions amb els relleus circumdants. Les unitats de relleu seguint un criteri litològic i estructural que hi trobem són:

Pirineu axial: Constituït pels terrenys antics i resistents de l'era primària, restes de la vella i desgastada serralada herciniana, afectats més tard per l'orogènia alpina. Corresponen a gneissos i masses granítiques, esquistos i pissarres, marbres, calcàries i gresos (la majoria, afectats per metamorfisme).

Depressió de la Cerdanya: Aquesta llarga incisió al Pirineu axial conforma una plana d'uns 40 Km de longitud per 10 Km d'amplitud. Està reomplerta de materials del Neogen que l'erosió fluvial ha excavat i escalonat.

Prepirineu: Format per una sèrie de serres estretes i discontinües, paral·leles a l'eix de la serralada pirenaica. Estan formades per materials sedimentats durant el Mesozoic i primers estadis del Terciari. Es tracta d'un paquet de calcàries grises i de gresos i conglomerats vermells. Es troben plegats i amb vergència cap al sud (n'hi ha molt poca presència a la província).

Subpirineu: correspon a les orografies en contacte amb el Prepirineu i orientades en direcció oest-est, que s'interposen septentrionalment entre la plana de Vic i el marge esquerre dels rius Fluvià i Figueres, al Ripollès, l'Alta Garrotxa i l'Alt Empordà. Hi trobem materials eocènics, gresos més o menys margosos, margues i bancs de calcàries que es troben adossats als petits i estrets afloraments de terrenys mesozoics prepirinencs.

Sistema Transversal Català: És la zona compresa entre el marge dret del curs alt i mitjà del riu Fluvià i les muntanyes de les Guilleries i Gavarres. Està format per margues, gresos i paquets prims de calcàries i conglomerats.

Fosa d'Olot: És una de les grans fosses situada al vèrtex nord-occidental del Sistema Transversal Català. Hi trobem una barreja de productes volcànics i dipòsits fluviolacustres. Són basalts i basanites alternades amb argiles negroses, llims, turbes i graves.

Depressió de l'Empordà: És una fosa tectònica, d'uns 50 Km de longitud, situada entre el Pirineu, el Subpirineu, el sistema transversal, el sistema mediterrani i el mar. A l'Alt Empordà hi predominen les lutites, els gresos i els conglomerats del Neogen. Al Baix Empordà, les margues i gresos i, amb menys percentatge, els conglomerats i les calcàries del Paleogen.

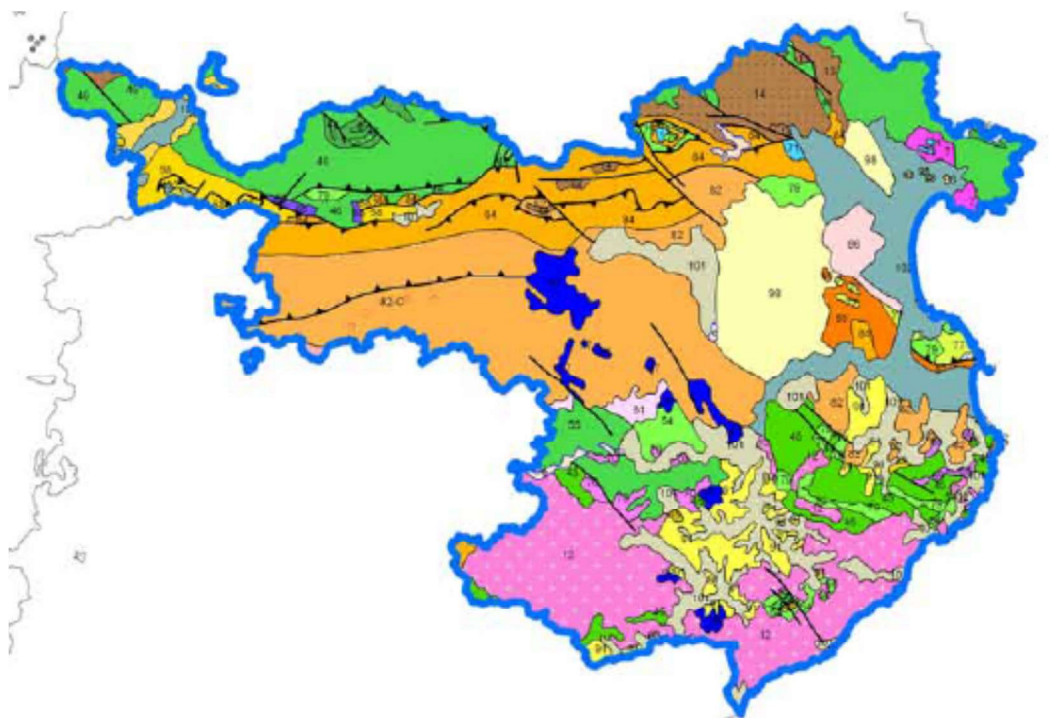
Depressió central catalana: només queda representada per un petit tros del Cenozoic de la Plana de Vic que es recolza sobre el sector del Montseny. Està constituït per materials lutífics, gresosos i conglomerats vermells.

Sistema mediterrani: conjunt muntanyós disposat paral·lel a l'actual línia de costa. A les comarques gironines està representat per dues serralades perfectament definides, orientades de nord-est a sud-est, separades per una depressió intermitjana.

Serralada prelitoral: comprèn el massís del Montseny i el de les Guilleries. Els materials que la constitueixen es distribueixen conformant un cos central de granitoides, uns d'antics i amb profunditat i uns altres més moderns i superficials, rodejats de sediments metamòrfics de tipus pelític, gresosos i carbonatats d'edat paleozoica. El comportament d'aquests materials i les nombroses falles de la distensió post-alpina han diferenciat tres grans blocs individualitzats pels rius que les travessen (bloc del Montseny, bloc de les Guilleries occidentals i bloc de les Guilleries orientals).

Serralada litoral: Discorre des del riu Tordera fins a la depressió de l'Empordà, formant la serra de la Selva Marítima i els massissos de les Gavarres i de Begur. És molt semblant a la prelitoral. Està formada per granitoides i materials metamorfitzats.

Depressió prelitoral: És una fossa tectònica entre les serralades litoral i prelitoral, s'estén des del Camp de Tarragona fins a les terres gironines. A vegades hi aflora el sòcol i d'altres, els materials argilosos o gresosos d'origen continental que la rebleixen.



*Mapa geològic de la província de Girona*

L'interès de la geologia de la província també es manifesta amb les diverses figures de protecció geològica com són el volcà de la Crosa (a la Selva), el volcà de Puig Adri (Gironès), la conca lacustre de Banyoles, els volcans de Santa Margarida, Croscat i Roca Negra (Garrotxa), Cap Norfeu i Cap de Creus (Alt Empordà)....

#### 2.1.4. Edafologia

El sistema edafològic de la província de Girona es caracteritza per la seva heterogeneïtat ja que està format per 18 categories diferents de sòls a nivell de grup. La que més superfície ocupa és l'associació *Xerorthent + Xerofluvent* (16,2% de la superfície total) amb 95.974 ha, localitzada al llarg del litoral, on es concentren les desembocadures dels rius Muga, Fluvià i Ter. També destaca en aquesta zona el *Udorthent* (13,7%), sòl característic de regions molt humides que en aquesta província es distribueix principalment a la comarca Garrotxa, encara que també es dona en punts elevats de l'Empordà i Ripollès. L'*Inceptisol* majoritari és el *Haplumbrept* (11,2%), inclòs dins del subordre dels *Umbrept*, caracteritzats per no presentar epipedones úmbrics, mollics o antròpics. Dins del subordre dels *Orthent* es troba el *Ustorthent* (10,7%) i el *Xerorthent* (9,9%), el primer està associat a zones humides, mentre que el segon a les terres més seques.

Les característiques principals dels sòls predominants a la província són les següents: •

*Xerochrept*: són sòls profunds (100-150 cm). Presenten un baix contingut en matèria orgànica, el seu pH és lleugerament àcid i la textura és franco-sorrenca.

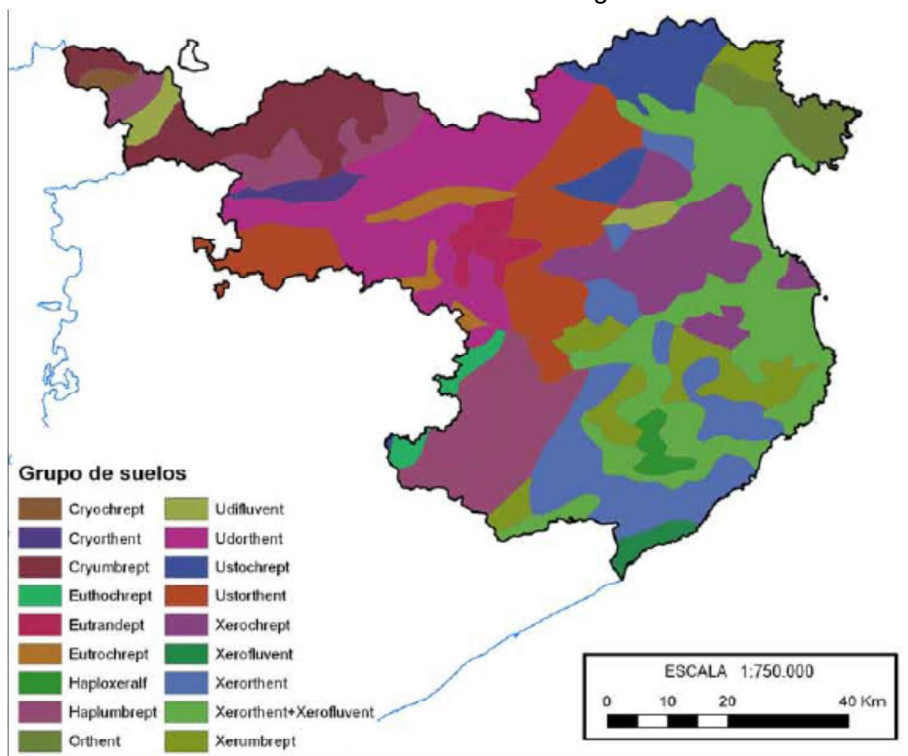
*Xerorthent*: són sòls moderadament bàsics però alguns són àcids. Tenen un contingut en matèria orgànica mitjà. Són, en general, sòls profunds i la seva textura és franca o argilenca.

*Xerofluvent*: són sòls profunds (100-150 cm). Presenten un contingut mitjà en matèria orgànica, el seu pH és lleugerament àcid i la textura és franco-sorrenca

*Udorthent*: són sòls profunds (100-150 cm). Tenen un contingut mitjà de matèria orgànica. La seva textura és franc-llimosa i el pH és lleugerament bàsic.

*Haplumbrept*: són sòls profunds (100-150 cm). Rics en matèria orgànica. Tenen un pH extremadament àcid (pH ≈ 4,5) i la textura és franca.

*Ustorthent*: són sòls profunds (100-150 cm). Presenten un baix contingut en matèria orgànica. Tenen un pH moderadament bàsic i la seva textura és franc-argilosa.



Mapa de sòls de la província de Girona



### 2.1.5. Hidrologia

La xarxa hidrogràfica de les Comarques Gironines està condicionada per la disposició del relleu. Per un costat hi ha els rius que des dels Pirineus s'obren camí cap a la Mediterrània, com és el cas del Ter i de la Muga. El Fluvià respon a una situació similar encara que el seu origen se situa al peu dels relleus de la serralada Transversal. Finalment, hi ha el cas dels cursos fluvials que com el Daró o el Ridaura, neixen a les serres litorals junt amb la Tordera i els seus afluents, com en el cas de la riera de Santa Coloma s'inicien als relleus de la serralada Prelitoral.

El règim hídric dels cursos fluvials que travessen el territori gironí depèn principalment de les característiques de la precipitació en forma de pluja, que acusa els mínims estivals i hivernals propis del clima mediterrani, així com períodes de crescudes relacionats amb els màxims de precipitació caiguda a la tardor i la primavera. Aquest fet és palès en el cas dels rius i rieres de conca reduïda de l'àrea litoral que presenten el seu llit sec la major part de mesos de l'any, amb una circulació d'aigua esporàdica i lligada als episodis de precipitacions més intenses. Només el cabal del riu Ter manifesta una influència de les precipitacions en forma de neu digna de ser considerada.

Els rius principals de la província són el Ter, el Fluvià i la Muga, que la travessen en direcció Oest a Est i desemboquen directament al mar mediterrani. Les principals característiques dels mateixos són:

-Ter: neix a Ulldeter a uns 2.400 metres d'altitud i transcorre per les comarques del Ripollès, Osona, Selva, Gironès i Baix Empordà, fins a desembocar al mar Mediterrani a l'Estartit. En total fa un recorregut de 208 km i té una conca de drenatge de 3.010 km<sup>2</sup>.

-El Fluvià: neix al Grau d'Olot (la Garrotxa) a uns 920 metres d'altitud i recorre la Plana d'en Bas, passa per Olot i a Sant Joan les Fonts pren una orientació cap a llevant, i desemboca les seves aigües al golf de Roses, prop de Sant Pere Pescador, després d'haver passat pels termes municipals de Castellfollit de la Roca, Besalú, Esponellà i Torroella de Fluvià. El seu recorregut és de 97,2 km i la superfície de la conca és de 1.125 km<sup>2</sup>.

- Muga: neix sota el Pla de la Muga a uns 1.186 metres d'altitud, a migjorn de la muntanya de Montnegre, al límit entre el Vallespir i l'Alt Empordà. Desemboca les seves aigües al golf de Roses, al terme municipal de Castelló d'Empúries entre els aiguamolls de l'Empordà i Empuriabrava, després de 58 km de curs i una superfície de la conca de 853,8 km<sup>2</sup>.

-Daró: neix al massís de les Gavarres, al terme municipal de Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura, a uns 423 metres d'altitud. Actualment és un afluent del riu Ter on està canalitzat cap al riu Ter al terme municipal de Gualta. La superfície de la conca és de 319,8 km<sup>2</sup> i els termes municipals de la conca són Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura, la Bisbal, Corçà, Parlavà, Serra, Gualta i Pals.

-Tordera: neix al Montseny, entre les Agudes i el Matagalls, a una altitud d'entre 1.100 i 1.500 metres, i desemboca al mar Mediterrani formant el delta de la Tordera entre Blanes i Malgrat de Mar. Té un recorregut de 65 km i la conca i els seus afluents tenen una superfície de 895 km<sup>2</sup>.

### 2.1.6. Climatologia

El clima de la província de Girona varia en funció de l'altitud, sent d'hiverns suaus i estius calorosos en la costa, fred i humit en la cadena costanera catalana, i alpí al Pirineu. La regió de l'Empordà es caracteritza per ser especialment ventosa ja que en ella bufa el garbí (vent càlid del Sud-oest comú a la primavera i estiu) i la tramuntana (vent fred del Nord habitual a l'hivern). En global presenta dues variants molt clares:

El sector Nord-oest (Garrotxa, Ripollès...) pertany a la Catalunya humida

El sector Sud i Est (Empordà, La Selva.) pertany a la Catalunya seca

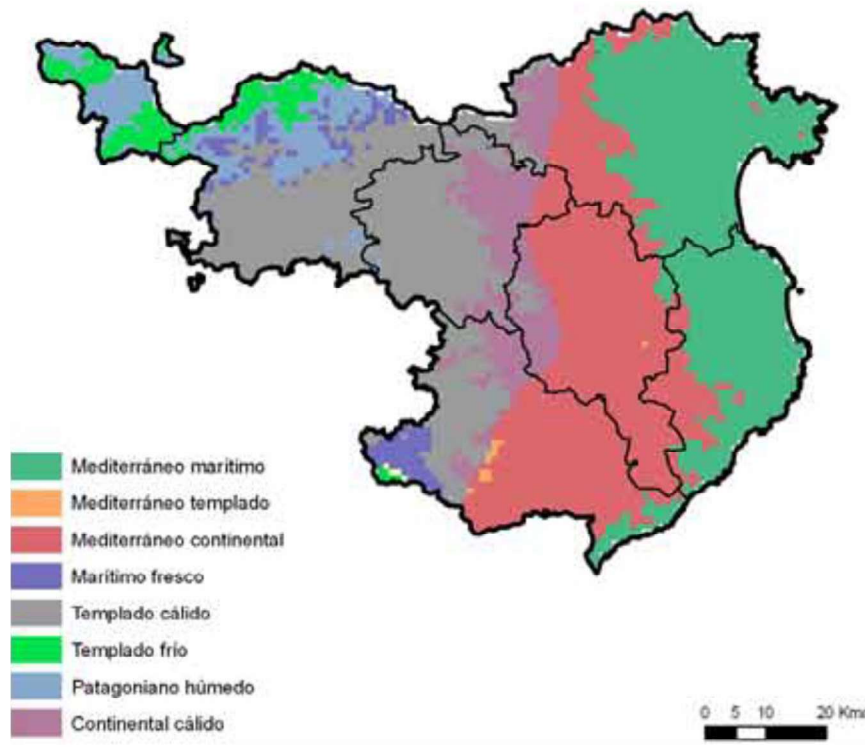
La ciutat de Girona, situada en el punt de contacte entre les dues unitats, experimenta unes mitjanes de Gener i Juliol de 7,1°C i 23,3° C respectivament i una mitjana anual de 15° C i això juntament amb la inexistència d'un veritable hivern, que si es dona en les zones de muntanya més interiors i properes als Pirineus, indica el caràcter climàtic de la zona, d'on només s'escapen les àrees muntanyoses on el clima resta més modificat per l'altitud. Així la costa és la zona més temperada i els Pirineus i la Serralada Transversal les més fredes. Les diferències tèrmiques són accentuades a les àrees muntanyoses, mentre que són molt més moderades en les planes litorals sobre tot.

Pel que fa a les precipitacions les diferències són més acusades ja que la zona humida rep més de 1.000 mm anual i que en determinats sectors pot arribar fins a 2.000 mm, però per contra la ciutat de Girona rep uns 750 mm anuals que encara és prou elevada ja que alguns sectors de la costa o de l'interior de l'Empordà no arriben als 500 mm anuals.

Un factor important a considerar, sobre tot en les planes properes a la costa i preferentment de l'extrem nord és la presència del vent del nord o tramuntana que bufa sovint i amb força, especialment a l'hivern. Tot i així en les àrees litorals i prelitorals és molt habitual que bufi el vent de Garbí de poca intensitat però molt present, procedent del sud-oest, sobre tot a la primavera i l'estiu

Segons l'ecologia dels cultius establerta per Papadakis, la província de Girona compta amb 3 tipus climàtics principalment com són Mediterrani marítim, Mediterrani continental i Temperat càlid. El tipus climàtic que ocupa la franja costanera provincial és el Mediterrani marítim, seguit del Mediterrani continental que apareix disposat en una franja gairebé paral·lela a l'anterior. A continuació es troba una franja de transició de tipus Continental càlid que dona pas al Temperat càlid, que caracteritza a la resta del territori exceptuant la zona situada més al nord-oest.

Quant al règim d'humitat, la meitat aquest pertany al Mediterrani humit mentre que la meitat oest es correspon amb el tipus Humit. En petites zones costaneres apareix el Mediterrani sec.



*Tipus climàtic de la província de Girona*

### 2.1.7 Relació amb espais especials de protecció

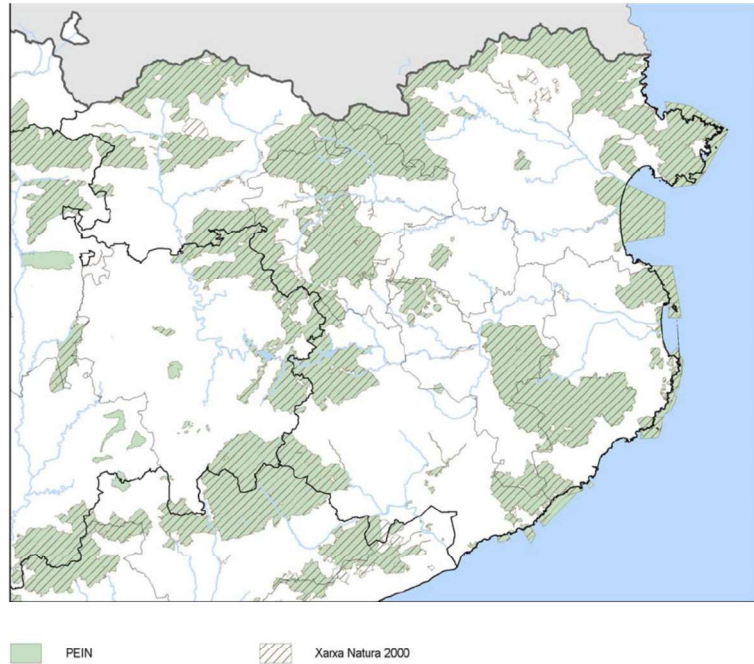
La província presenta espais de gran valor natural i que s'han protegit amb diverses figures de protecció ambiental com seria:

- el Parc Natural de l'Alta Garrotxa
- el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà
- el Parc Natural del Cap de Creus
- el Parc natural del Massís de l'Albera
- el Parc Natural de la zona volcànica de la Garrotxa
- el Parc Natural del Montgrí, Illes Medes i Baix Ter
- el Parc Natural de les capçaleres del Ter i del Freser.
- el Parc Natural del Massís del Montseny

També hi ha nombroses àrees que s'han inclòs dins de la Xarxa Natura 2000 pel ser interès natural i paisatgístic. Concretament hi ha 41 espais PEIN i 34 que formen part de la Xarxa Natura 2000 com són, entre altres

- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 "les Gavarres.
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 de les Guilleries
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 del Sistema Transversal Català
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 de l'Estany de Banyoles
- . Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 del Massís de Cadiretes
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 de Muntanyes de Rocacorba – Puig de la Baya del Boc
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 de Riu i Estanys de la Tordera

- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 de Serra Cavallera
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 de les Riberes del Baix Ter
- Espai d'Interès Natural (EIN) i Xarxa Natura 2000 dels Estanys de Sils i Riera de Santa Coloma



*Mapa d'espais d'especial protecció de la província de Girona*

### 2.1.8. Vegetació

El paisatge vegetal de les Comarques Gironines és molt divers, tal com pertoca a un territori muntanyós que en una distància de només 100 km comprèn territoris costaners i cims de més de 2.000 m d'altitud.

Pel que fa a la vegetació, el territori es pot subdividir en quatre grans zones:

- la litoral que comprèn els penya-segats i la seva rodalia, les platges i els aiguamolls costaners
- la terra baixa o les terres situades a poca altitud que presenten l'eixut estival típic del clima mediterrani
- la muntanya mitjana que comprèn el territori que fa de transició entre les terres situades a poca altitud i els cims dels Pirineus i es caracteritza per presentar un clima humit a l'estiu
- l'alta muntanya correspon a les zones més enlairades amb un hivern llarg i amb nevades freqüents.

La vegetació natural a la província de Girona és molt abundant i molt diversificada, de tipus mediterrani a la zona seca a on destaquen els boscos de pins (pi blanc i pi pinyoner) i alzines, i les àrees de màquia, molt esteses a conseqüència de les tales successives dels boscos inicials. Destaquen sobre tot els boscos d'alzines i de manera especial cal remarcar les suredes per l'explotació econòmica que es fa de les mateixes. A les zones humides i de muntanya mitjana apareixen espècies pròpies del clima atlàntic com el faig i els roures que en alguns sectors són residuals.

Els vessants de muntanya es presenten escalonadament les formacions perennifòlies (pins i alzines) amb sotabosc xeròfil fins a 800 m, les espècies atlàntiques (faig, roures i castanyers) fins els 1.400 - 1.500 m, i coníferes (avet i pi negre) fins els 2.000 m i més amunt ja hi trobem els prats alpins.

A gran part de la superfície de la província de Girona, per sota dels 600 m. la vegetació potencial correspon a l'alzinar amb marfull, amb excepció del sector litoral de l'Empordà on hi trobaríem el domini de la comunitat d'albereda amb lliri pudent. Destacar que en alguns sectors de les Gavarres i de les Guillerries (a l'entorn de Santa Coloma) correspondria a la comunitat de boscos mixts d'alzina (o surera) i roure martinenc.

A dia d'avui aquesta vegetació potencial ha sofert canvis significatius sobre tot en les zones de relleu menys accidentat, on els boscos originals es van eliminar i van quedar substituïts per camps de conreu sobre tot de secà i en les zones més properes als cursos fluvials per conreus de regadius. Per tant en bona part de les comarques de relleu més planer les àrees forestals han quedat restringides a punts enlairats i més complicades de conrear. Destacar la baixa presència de màquies en tota la província i que queden restringides a antics sectors agrícoles que s'ha deixat de conrear des de fa anys o bé masses forestals que històricament s'han cremat.

Així mateix, les comunitats forestals originals de l'alzinar, després d'un fort aprofitament, sobre tot durant el segle XX es van anar substituint per pinedes (pi blanc i pi pinyoner) i que actualment en importants superfícies forestals conviuen les alzines amb els pins, tot i que també hi ha boscos exclusius de pineda sobre tot en àrees properes al mar mediterrani (pinedes mediterrànies) molt pròpies i característiques de la Costa Brava.

En bona part dels entorns agrícoles hi trobem sovint l'hàbitat Corine 82c. o conreus herbacis extensius de secà.

Que fa a la presència d'hàbitats d'interès comunitari en trobem a totes les comarques gironines destacant sobre tot les pinedes mediterrànies (codi 9540), alzinars i carrascars (codi 9340), les suredes (9330) tots ells de tipus no prioritari i en els entorns dels cursos fluvials hi trobem els hàbitats d'alberedes, salzedes i altres boscos de ribera (codi 92A0) també catalogat com a No prioritari.

Pel que fa referència a la presència dels hàbitats més rars i amenaçats es localitzen principalment a la meitat nord de les comarques gironines, concretament a les àrees de muntanya i a la costa de l'Empordà i es corresponen principalment a boscos aciculifolis i vegetació arbustiva i herbàcia, prats acidòfils secs i bosquines i matollars de muntanya i d'ambients frescals de terra baixa. Els boscos aciculifolis són pinedes de pi roig (*Pinus sylvestris*) amb sotabosc de màquies o brolles mediterrànies que es localitzen principalment al nord de la Garrotxa i al nord-oest de l'Alt Empordà. També destacar com a hàbitats més amenaçats, els propis de les aigües continentals i els ambients humits que es localitzen principalment a la meitat nord de la província i també en la franja costanera.

### 2.1.9. Fauna

La fauna que es troba a la província de Girona està molt condicionada pels canvis que l'home ha provocat al medi al llarg dels anys, ja que la presència de les diferents espècies animals ve determinada per la tipologia d'hàbitats que trobem a la zona. Però en general i lligat amb la diversitat d'hàbitats presents, la fauna de les comarques gironines es caracteritza per ser molt nombrosa, diversa, amb gran varietat d'espècies i algunes d'ells de gran valor i que gaudeixen de diversos nivells de protecció.

Són diversos els espais per a la protecció de la fauna autòctona present a l'àmbit de les comarques gironines, alguns d'ells de gran importància per la fauna destacant el parc natural dels Aiguamolls de l'Empordà sobre tot pel que fa a la presència de nombroses espècies d'ocells tant nidificants com hivernants i també, ja en el sector de muntanya la fauna associada al Parc Natural de l'Alta Garrotxa on destaquen diverses espècies de mamífers.

La fauna autòctona que es troba en una situació més desfavorable ha estat objecte d'un programa de recuperació o conservació, i globalment se les ha considerat com espècies amenaçades. A l'àmbit de les comarques gironines es desenvolupen 4 plans de recuperació i 1 pla de conservació de la fauna autòctona i que concretament són:

1/ El Pla de recuperació del Trençalòs (*Gypaetus barbaratus*). De tota la superfície inclosa al Pla de recuperació del Trençalòs a Catalunya, un 15% es troba a l'àmbit de les comarques gironines (152.871 ha) i es localitza a les comarques del Ripollès (sobre tot), la Garrotxa i l'Alt Empordà.

2/ Pla de recuperació del fartet (*Aphanius iberus*): aquest pla de recuperació d'aquest peix es va crear per l'estudi, protecció i gestió del fartet, amb problemes de conservació degut a la pèrdua i el deteriorament del seu hàbitat i la interacció amb la gambúsia. A l'àmbit de les comarques gironines hi ha 125,5 ha incloses (el 4% del total de zones incloses al Pla a Catalunya) que es localitzen principalment a l'entorn dels Aiguamolls de l'Alt i Baix Empordà.

3/ Pla de conservació de la Llúdriga (*Lutra lutra*) per a la preservació d'aquest mamífer aquàtic, que s'està recuperant molt bé la seva població que gaire bé havia desaparegut. A l'àmbit de les comarques gironines hi ha un total de 786,92 km de cursos fluvials inclosos al pla que es localitzen principalment a les conques del Ter, el Fluvià i la Muga, tot i que progressivament es va ampliant l'àrea a on hi és present.

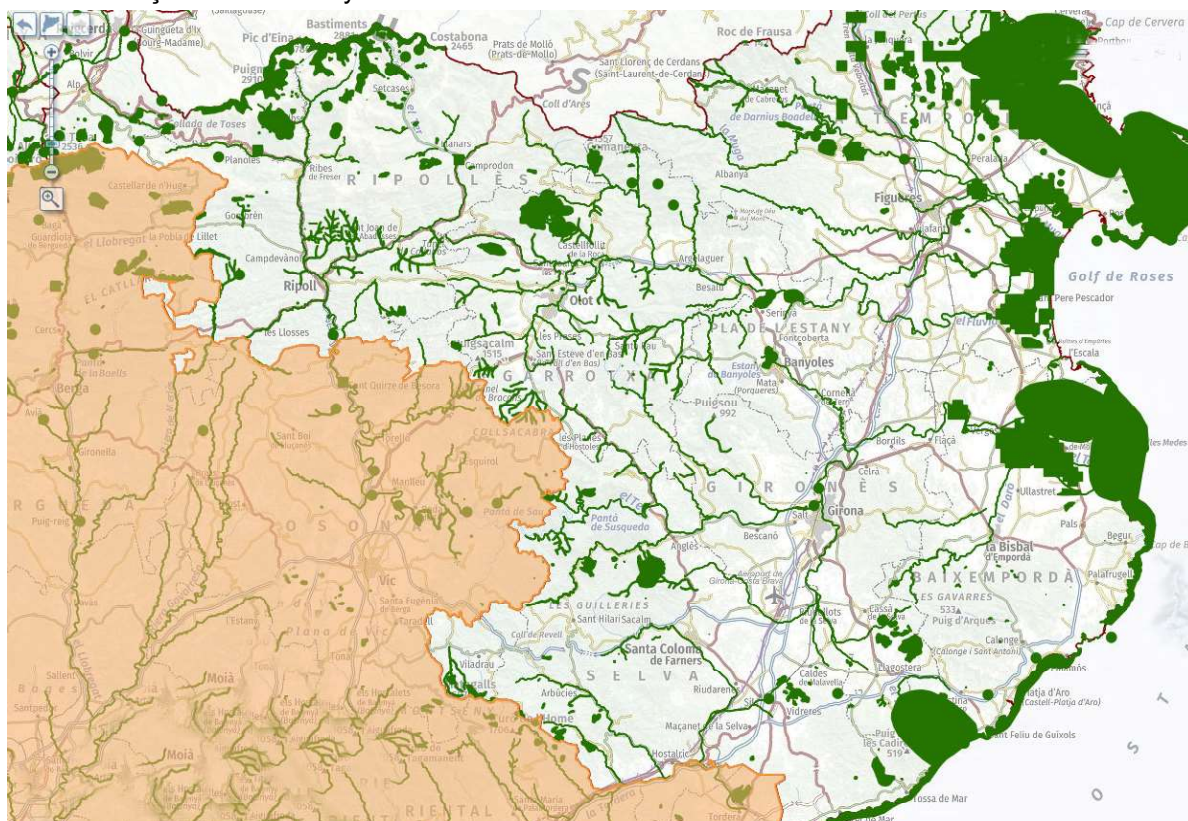
4/ Pla de recuperació de la Gavina Corsa (*Larus audouinii*): que inclou bona part del litoral català i que presenta com a principals amenaces l'alteració d'hàbitat a zones de cria, els canvis en les arts de pesca, la competència amb el gavià argentat i altres espècies, la contaminació i vessaments d'olis i petroli. A l'àmbit de les comarques gironines tot el litoral, en una franja variable d'uns 25 metres de mitjana, es troba inclòs al pla de recuperació.

5/ Pla de recuperació del bitó comú (*Botaurus stellaris*) ocell que viu en ambients amb vegetació espessa i a aigües encalmades, com els embassaments, llacs, etc. És un nidificant escassísim i molt localitzat entre canyissos i que a Girona es troba en els (Aiguamolls de l'Empordà i també a l'estany de Sils.

Igualment hi ha una sèrie d'àrees limitades per a la protecció de la fauna com són els refugis de caça i refugis de fauna salvatge, on està prohibida qualsevol tipus d'activitat cinegètica així com la captura d'animals o la introducció d'espècies que no siguin autòctones. Actualment, hi ha declarats a Catalunya 84 refugis de fauna salvatge (10.967 ha). A l'àmbit de les comarques gironines hi ha un total de 9 refugis que ocupen 648,53 ha i es localitzen als municipis de Sant Pere Pescador i Avinyonet de Puigventós (Alt Empordà), les Planes d'Hostoles (Garrotxa), Torroella de Montgrí, Rupià i Corçà (Baix Empordà), Vilobí d'Onyar i Massanes (Selva) i Girona i Fornells de la Selva (Gironès).



A l'hora d'analitzar les propostes d'actuació caldrà tenir present el que es defineix com les Àrees d'interès faunístic i florístic d'acord amb el catàleg de la Subdirecció general de biodiversitat i medi natural. Les àrees d'interès faunístic recullen les àrees més crítiques de totes les espècies de fauna i flora amenaçades de les quals existeix informació especialment detallada i precisa a tot el territori català. La flora amenaçada es troba llistada al DECRET 172/2008, de 26 d'agost, de creació del Catàleg de flora amenaçada de Catalunya i Annex 1 de la RESOLUCIÓ AAM/732/2015, de 9 d'abril, per la qual s'aprova la catalogació, descatalogació i canvi de categoria d'espècies i subespècies del Catàleg de flora amenaçada de Catalunya.



Font Hipermapa

### 2.1.10.- Connectivitat ecològica

La presència d'importants eixos de comunicació, especialment en el corredor mediterrani esdevé una de les principals barreres a la connectivitat entre els dos grans sectors per connectar, especialment en els eixos que connecten la zona interior amb els espais del litoral.

En general s'ha de diferenciar entre tres tipus de connectors:

- els eixos principals territorials de connexió
- els eixos territorials secundaris
- els connectors fluvials.

Els eixos principals són aquells d'escala territorial vertebradors de tota la xarxa de connectivitat de l'àmbit de les Comarques Gironines i on s'han de diferenciar dos grans espais amb característiques i dinàmiques diferenciades, les quals tenen una incidència directa en les condicions de connectivitat entre els espais d'interès natural, com són:

Els eixos territorials secundaris actuen com a element articulador de tota la xarxa, complementant o interconnectant els grans eixos definits anteriorment. Així mateix, els connectors fluvials resulten d'especial importància en aquells punts on la dinàmica urbanitzadora dificulta l'establiment d'eixos de connexió territorial.

Així, segons el Pla territorial Parcial de les Comarques de Girona, els diversos grans eixos connectors són:

1/ Un primer gran eix (eix 1) discorre per l'interior de les comarques gironines, paral·lel al límit d'aquest amb els àmbits territorials veïns. Aquest permet la connexió entre l'espai PEIN de les Serres del Montnegre – Corredor a la comarca de la Selva i els espais PEIN de les Capçaleres del Ter i del Freser al Ripollès i el de l'Alta Garrotxa; travessant els espais del Massís del Montseny, les Guilleries, el Collsacabra, la Zona Volcànica de la Garrotxa, les Serres de Milanya – Santa.Magdalena i Puig, les Riberes Altes del Ter (XN2000) i la Serra de Cavallera.

2/ Un segon gran eix en sentit nord-sud que és localitza al llarg de la franja litoral i prelitoral (eix 2), que connecta des de l'espai PEIN del Massís de les Cadiretes a la Selva fins al PEIN del Massís de l'Albera a l'Alt Empordà, passant pels espais protegits de les Gavarres, el Montgrí, els Aiguamolls de l'Alt Empordà i el Cap de Creus. Aquest eix pren una especial importància ja que és el que ha d'articular una veritable connectivitat entre els espais situats al litoral i els de l'interior. En aquest sentit, des d'aquest eix apareixen eixos secundaris de connexió amb espais protegits del litoral, com poden ser els de Pinya Rosa, el Castell de Cap Roig, les Muntanyes de Begur o els Aiguamolls del Baix Empordà.

A nivell transversal es pot delimitar l'existència de dos grans eixos principals, un situat al nord al llarg dels Pirineus i un al sud de l'àmbit que travessa les comarques de la Selva, el Gironès i el Baix Empordà.

3/ L'eix dels Pirineus (eix 3), connecta els espais PEIN de la Serra de Montgrony al Ripollès amb l'espai protegit del Cap de Creus passant pels espais protegits de la Serra de Cavallera, les Ribes Altes del Ter (XN2000), l'Alta Garrotxa, el Massís de les Salines, les Basses de l'Albera (XN2000) i el Massís de l'Albera. La connectivitat transversal en aquest àmbit es veu dificultada per la dispersió de diversos usos urbans i xarxes d'infraestructures. En aquest sentit pren especial importància l'eix connector de connexió entre els espais PEIN de les Guilleries i el de les Gavarres (eix 4), passant per l'espai del Volcà de la Crosa, i que en la franja costanera arriba fins a l'espai del Castell de Cap Roig.

4/ Un gran eix que transcorre en sentit sud – nord per l'interior de l'àmbit el qual connecta l'espai protegit de les Guilleries amb el de l'Alta Garrotxa (eix 5), a través dels espais protegits del Puig de la Banya del Boc, les Muntanyes de Rocacorba, l'Estany de Banyoles i les ribes del Riu Fluvià.



*Connectors ecològics segons el PDU del Sistema urbà de Girona*

### 2.1.11.-Paisatge

El paisatge actual de les Comarques Gironines és el resultat de l'acció conjunta i prolongada de determinats factors biòtics i abiòtics sobre el territori. A part dels factors naturals, l'home ha tingut una influència determinant en la configuració del paisatge, esdevenint el principal agent de transformació de l'entorn. En global és un paisatge molt divers a causa de la gran varietat de climes i unitats de relleu que mostra la geografia gironina, des dels Pirineus fins al mar Mediterrani. A aquest fet s'hi ha d'afegir l'ocupació humana del territori, des de les antigues civilitzacions fins a la societat globalitzada actual, que ha alterat, explotat i modelat el paisatge del nostre entorn.

Podem parlar de grans tipus de paisatge present a les comarques Gironines, com serien:

#### 1/ Paisatge de les muntanyes:

1.1/ Paisatge de les muntanyes litorals i de la costa: presenta un relleu aspre i trencat a causa de l'erosió del rocam i que dona lloc a una costa molt accidentada, a on tant hi trobem poblacions importants com també nombroses urbanitzacions intercalades sovint al mig de les pinedes litorals i només en les zones més planeres hi ha una activitat agrícola desenvolupada.

1.2/ Paisatge de les Serralades Prelitorals i del Prepirineu: el trobem a l'interior de les comarques gironines a l'entorn dels diversos sistemes muntanyosos que hi ha. Configuren una àrea de relleu trencat: alternant serres considerables amb valls i planes més o menys extenses i donant lloc a una sèrie de paisatges ben diversos.

1.3/ Paisatge de les muntanyes pirinenques: se circumscriuen al sector del Pirineu axial que envolta les capçaleres del Ter i del Freser, i es caracteritza per tenir a les parts baixes un paisatge forestal de les pinedes de negre i a les parts més altes predominen les grans extensions de prats alpins.

## 2/ Paisatges agrícoles:

2.1/ Les planes agrícoles: són planes força homogènies, dedicades preferentment als usos agrícoles, exceptuant la línia costanera i l'entorn de les ciutats més poblades. La presència de ciutats i pobles de dimensions rellevants, els grans eixos de comunicació que les travessen, així com la diversitat en els conreus agrícoles, fa que les esmentades planes no assoleixin l'homogeneïtat que es detecta en altres grans planes agrícoles de Catalunya.

2.2/ Paisatges agroforestals: són el paisatge que predomina als Terraprimers de l'Empordà, a l'entorn de la Bisbal, a la plana de la Selva i a l'extrem meridional del Pla de l'Estany. Aquí els camps de conreu s'adapten a les formes del terreny. A les planes suaument ondulades els límits de les parcel·les ressegueixen les corbes de nivell, fet que queda subratllat per la presència de la vegetació dels marges. Els mosaics acostumen a estar formats per combinacions de conreus cerealístics i farratgers i vegetació de caràcter mediterrani, ja siguin pinedes o boscos mixtes de pins i alzines. Esporàdicament hi ha algunes rouredes, especialment presents a les obagues i a les zones perimetrals dels conreus.

2.3/ Paisatges agrícoles de fons de vall: es dona sobre tot a la Garrotxa i el Ripollès i correspon a un paisatge propi de valls amb una important funció per a la connectivitat ecològica i paisatgística que acostumen a separar espais muntanyosos d'importants valors ambientals (Puigsacalm, zona volcànica, alta Garrotxa, etc.). En aquests espais predominen de forma pràcticament hegemònica els conreus herbacis extensius que aprofiten les generoses precipitacions de la comarca.

3/ Paisatges urbans: són la representació formal de les solucions adoptades per tal de satisfer les diferents necessitats humanes al llarg de la història. Són un compendi de diferents morfologies, usos, volums i colors. S'alternen diferents tipus paisatgístics com ara els centres històrics, els eixamples, els polígons residencials, els barris d'autoconstrucció, les zones d'urbanització difusa, etc. Realment hi ha moltes tipologies de paisatges urbans de manera que cada peça és relativament autònoma, produïda en moments històrics determinats i amb finalitats diverses, segons les necessitats canviants de la societat.

4/ Paisatges periurbans: és el que trobem al voltant dels nuclis de població on hi ha un conjunt d'usos diversos: industrials, comercials, de serveis, etc. Això fa que la frontera entre el nucli urbà i el seu entorn sigui difusa, a causa de la urbanització dispersa o la fusió entre les zones urbanitzades de diferents municipis. També és el paisatge que trobem a l'entorn de les moltes urbanitzacions repartides pel territori com a segona residència o fruit de la recent proliferació dels habitatges aïllats al perímetre de les ciutats i les poblacions properes



5/ Paisatge de les infraestructures: és el que trobem a l'entorn de la xarxa d'autopistes i carreteres, de la xarxa de ferrocarrils i de les línies elèctriques, a l'entorn dels nodes de transport (com ara els aeroports o estacions de tren), de les àrees de processament de residus i de generació energètica i que generen un seguit de paisatges propis amb afectacions de tipus estètic i funcional.

Les Comarques Gironines estan conformades per 26 unitats de paisatge (paisatges) que contribueixen a l'elevada riquesa i diversitat paisatgística de Catalunya (de les més elevades del continent europeu), formada per 135 paisatges. Els 26 paisatges tenen una extensió mitjana de 214 km<sup>2</sup> i són:



Alta Garrotxa	Estany de Banyoles	Rocacorba
Ardenya-Cadiretes	Garrotxa d'Empordà	Salines-l'Albera
Aspres	Les Gavarres	Terraprimis
Alt Ter	Guilleries	Vall de Camprodon
Cabrerès-Puigsacalm	Serra de Marina	Valls d'Olot
Cap de Creus	Montseny	Valls del Freser
Costa Brava	Pla de Girona	Baixa Montseny
Baixa Tordera	Plana de l'Empordà	Capçaleres del Llobregat
Empordanet-Baix Ter	Plana de la Selva	

#### 2.1.12.- Agricultura i usos del sòl

La província de Girona ha estat tradicionalment agrícola, però aquest sector ha anat perdent importància d'ençà dels anys 1950. Tot i així les diferències en el territori establertes entre les comarques gironines, donen lloc a diversos tipus d'explotacions agropecuàries en funció de la zona on es trobin. A la Comarca Agrària Cerdanya predomina el cultiu de cereals i patata en secà, a més de prats en regadiu gràcies al curs fluvial del Segre. En canvi, les comarques del Ripollès, la Garrotxa, Gironès i la Selva són àrees més dedicades a la indústria, encara que destaquen els cereals d'hivern, el blat de moro i els farratges. Tot el terreny de l'Empordà és una rica regió agrícola en la qual es conreen cereals, vinya i olivera en règim de secà en els pujols perifèrics, mentre que a les terrasses baixes s'empra el regadiu en hortalisses, plantacions de fruiteres i cultius farratgers. La indústria situada en aquesta zona es deriva de l'agricultura.

A la província de Girona les terres de cultiu representen el 18,61% de la superfície total; els prats i pastures el 9,31%; el terreny forestal el 55,87%; i la resta de superfícies el 16,2%.

La ramaderia té un paper fonamental en l'economia pagesa de la província, amb la cria de bestiar porcí i boví.

L'explotació forestal va arribar a ser important i centrada sobre tot en l'aprofitament del suro, però que va patir una molt forta davallada a finals del segle passat amb un gran abandonament dels boscos i només en els darrers anys està experimentant una molt petita recuperació i no només pel que fa a les alzines sureres sinó a l'explotació de boscos per a la producció de biomassa o estella de pi. S'observa un clar descens de les zones ocupades per bosquines i prats que han evolucionat cap a un augment dels boscos de tipus caducifoli, d'esclerofil·les i d'aciculifolis. El territori ocupat per vegetació d'ambient humits s'ha reduït lleugerament. En canvi s'observa un increment destacable de les zones cremades segurament degut a l'augment en la superfície ocupada pels boscos.

A la província en els últims 20 anys s'hi ha una clara evolució dels usos del sòl a favor de les zones antropitzades i els boscos, en detriment dels conreus, les bosquines i els prats. Concretament, cal destacar els usos destinats a zones residencials (urbanitzacions i nuclis urbans) que ha tingut un creixement gaire bé del 50% si ho comparem en els darrers 50 anys. També han crescut notablement (a l'entorn del 90%) les superfícies ocupades per les infraestructures viàries així com les àrees industrials i comercials (per sobre del 60%). A la província de Girona, i amb concordança amb la resta de Catalunya, els usos del sòl predominants són el forestal que abasta una superfície del 71,30% seguit de l'agrícola amb un 24%.

El resum dels usos del sòl de les Comarques Gironines seria:

	Superfície total (ha)	Boscos i prats	Sense vegetació	Cultius	Urbanitzat i infraestructures
Alt Empordà	135.703	68,4 %	3,3 %	22,6 %	5,7 %
Baix Empordà	70.260	54,1 %	5,1 %	30,2 %	10,6 %
Garrotxa	73.430	87,4 %	1,5 %	8,2 %	2,9 %
Gironès	57.600	62,4 %	3,6 %	24,9 %	9,1 %
Pla de l'Estany	26.320	58,9 %	3,2 %	32,1 %	5,8 %
Ripollès	95.793	93,5 %	4,2 %	0,7 %	1,6 %
Selva	99.618	79,0 %	3,0 %	9,2 %	8,8 %
Comarques Gironines	558.724	74,3 %	3,4 %	16,2 %	6,1 %

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.

### 2.1.13.-Infraestructures

#### Infraestructures de la xarxa bàsica:

La xarxa de carreteres de Girona té una longitud aproximada de 3.255 km. L'índex de comunicacions de la província té un valor de 0,55, per tant, una densitat de carreteres alta. Aquest índex correspon a la relació entre la llargada total de les carreteres (km) i la superfície total de la comarca (km<sup>2</sup>).

La xarxa bàsica és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància. En forma part, també, la xarxa arterial integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

Les principals carreteres de la xarxa bàsica de Girona són:

AP-7 o Autopista de la Mediterrània, autopista de peatge que travessa la província de nord a sud, comunicant Girona amb la província de Barcelona i el país veí, França.

- A-2 / N-II, Autovia del Nord-est que comunica la costa barcelonina amb la ciutat de Girona.
- A-26, autovia en construcció denominada l'Eix Pirinenc que substitueix la N-260 i té un recorregut projectat d'Olot a Llançà.
- N-260, transcorre pel nord de la província connectant les principals poblacions septentrionals.
- C-66, carretera que connecta Girona amb la N-620 a l'altura de Besalú.
- C-26, enllaça amb l'A-26 a l'altura del municipi de la Canya per endinsar-se a l'extrem occidental de la província.

#### Infraestructures de la xarxa comarcal:

Són les que serveixen de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i els principals municipis i nuclis de població i activitat de la mateixa comarca o comarques limítrofes, al trànsit generat entre cadascun d'aquests centres i a la connexió d'aquests nuclis amb itineraris de la xarxa bàsica.

#### Infraestructures de la xarxa local:

Està formada per la resta de les carreteres existents com les carreteres interurbanes que tenen una utilització discontinua o un trànsit força reduït, així com tots els camins adjacents que porten associats. Aquestes serien les que s'analitzen en el present Pla Zonal.

A la capital de província hi ha una estació de trenes en el centre de la ciutat, amb connexió tant de la xarxa regional com també amb sortides nacionals i internacionals amb la línia de l'AVE. Igualment a Figueres hi ha estació de l'AVE.

També hi ha a la província l'aeroport de Girona-Costa Brava, situat aproximadament a uns 12 km de la ciutat de Girona.

### 2.1.14.- Estructura socioeconòmica

Des del caire de l'economia, Girona és una de les províncies més desenvolupades del país, tant pel valor de la producció com per la seva renda per càpita.

El sector primari (agricultura, ramaderia, explotació forestal i pesca) fou important dins de l'economia gironina fins que va ser desplaçat pel sector terciari (sobre tot turisme i serveis). Aquest sector terciari té una gran importància sobre tot fonamentat en el turisme estiuenc de la Costa Brava, on l'activitat hotelera (molt per sobre dels 1.000 establiments) i els serveis són les branques més dinàmiques.

Altres indústries importants pel seu valor de producció són el tèxtil (tot i que ha davallat molt en els darrers anys), la indústria de la fusta per l'explotació dels pollancre i darrerament la indústria de maquinària sobre tot vinculada al sector de l'alimentació.

També tenen o han tingut la seva importància la indústria química, i la vinculada al sector de la construcció, però en els darrers anys un dels creixements més forts pel que fa a ocupació de gent i generació de riquesa s'ha donat en la indústria de l'alimentació, sobre tot indústria càrnia i d'elaboració d'embotits.

L'evolució demogràfica de la província, com es pot observar en la següent taula, ha estat positiva en els últims 40 anys, però tot i així s'hi poden diferenciar algunes etapes diferenciades de creixement.

<b>Evolució de la població</b>	<b>1950</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1981</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2019</b>
Girona (província)	327.321	351.369	414.397	467.945	521.449	565.599	664.506	753.046	753.054	771.044

La població de la província va començar la seva expansió a finals del segle XVIII (191.132 hab l'any 1787) i l'increment de població va continuar durant els primers decennis del segle XX i passa del 299.290 hab de l'any 1900 a 325.620 l'any 1920 i a partir de llavors el creixement va ser molt més lent i fins i tot en algun moment va ser negatiu a causa de la immigració a França i sobre tot a Barcelona combinat amb una taxa de natalitat baixa.

A la dècada de 1950 es va iniciar una recuperació, tot i que lenta, però a partir de 1.960 es va produir una acceleració considerable en l'increment de població que es va mantenir fins la primera dècada del segle XXI. Aquest fort increment de la població es deu, en gran part, a la força de la immigració atreta pel desenvolupament del turisme i de l'activitat de construcció i també, tot i que menys important, industrial. Tot i així, en els darrers anys, i lligat en la darrera crisi econòmica, la població es va estabilitzar o fins i tot ha disminuït lleugerament (període 2008-2013), però ha tornat a créixer en els darrers anys.

#### 2.1.15.- Patrimoni arqueològic i arquitectònic

A les comarques de Girona el patrimoni històric és molt important des del paleolític, els ibers, els grecs i els romans i seguint per l'edat mitjana, amb un patrimoni divers i molt ben conservat, i són de les que més riquesa patrimonial posseeixen del país. A les 88 declaracions de conjunts, monuments o jardins històrics, s'hi han d'afegir un total de 453 castells, fortificacions o vestigis d'aquests, que van passar a tenir una protecció equivalent a la d'un Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN)

Les comarques gironines més riques pel que fa a patrimoni són l'Alt Empordà (126) i el Baix Empordà (129), seguides del Gironès (78) i la Garrotxa (55).

La riquesa patrimonial de les comarques de Girona inclou tant jaciments arqueològics distribuïts per tot el territori com també elements del patrimoni arquitectònic d'un alt valor històric que es troben tant a l'interior dels nuclis urbans com disseminat pel territori com són les nombroses esglésies romàniques.

Com elements més destacables del patrimoni arqueològic destacaríem el conjunt arqueològic grec i romà d'Empúries reconegut com a Patrimoni de la Humanitat, i és l'únic jaciment arqueològic de la Península Ibèrica on conviuen les restes d'una ciutat grega Emporto amb les d'una ciutat romana, Emporiae. També



destacar la ciutat ibèrica d'Ullastret, que és l'assentament iber més gran descobert fins ara a Catalunya, l'estació termal romana de Caldes de Malavella... També són de gran importància tots els elements megalítics presents especialment a l'Albera, a la Serra de Rodes i al Cap de Creus. Igualment n'hi ha a les Gavarres destacant entre ells la Cova d'en Dayna.

Entre els elements de més valor del patrimoni arquitectònic destacariem el Monestir de Sant Pere de Rodes que és un dels nombrosos testimonis de l'arquitectura romànica catalana, però el més sofisticats arquitectònicament, construït entre els segles XI a XIV, format per l'església, el campanar, el claustre, les sagristies, les dependències convencionals per fer-hi vida i el Palau de l'Abat, la catedral de Girona, el monestir de Sant Joan de les Abadesses o Santa Maria de Ripoll, la Canònica de Santa Maria de Vilabertran, el monestir de Porta Ferrada..., però el romànic també està present en forma de petites esglésies senzilles, com la de Sant Cristòfol de Beget, la de Sant Esteve de Llanars o la de Santa Maria de Porqueres, l'església de Santa Pellaia...

## 2.1.16. Anàlisi de l'ambient atmosfèric

### 2.1.16.1. Qualitat de l'aire

La qualitat de l'aire és en general bona en tot l'àmbit d'estudi i en global a bona part de la província fora de punts o zones molt concretes.

Les comarques incloses en l'àmbit del present pla, se situen en les següents zones de qualitat de l'aire:

- Zona 8 "Comarques de Girona": inclou les comarques de Garrotxa, Pla de l'Estany, Gironès i La Selva, definida com una zona interior amb terreny muntanyós, que inclou les conques mitjanes de la Tordera, el Ter i el Fluvià, i una important coberta vegetal i precipitacions bastant freqüents, la qual cosa afavoreix el rentatge de l'atmosfera i minimitza la resuspensió de partícules. En general, els nivells mitjans d'emissions difuses provenen sobre tot de les activitats domèstiques i del trànsit urbà. La IMD de les vies interurbanes es caracteritza per ser arreu superior a 2.000 vehicles per dia. En la zona 8 hi ha focus industrials aïllats (indústria química a la vall de la Tordera, o a l'entorn de Girona material de construcció, extractives...), però més del 75% dels municipis d'aquesta zona estan lliures d'àrees industrials importants.

- Zona 9 "Empordà": inclou les comarques de l'Alt i Baix Empordà, caracteritzat per presentar nuclis urbans de grandària mitjana i petita, amb una marcada estacionalitat en la població degut al turisme. Les àrees rurals representen la major part del seu territori i només un 20% dels municipis poden tenir àrees urbanes, com és el cas de Roses. Pel que fa a les condicions de dispersió de l'aire, és una franja costanera que es veu afectada sovint per la tramuntana el que contribueix a la dispersió de l'aire i a la renovació del mateix. Quan no hi ha vent a escala sinòptica, predomina el règim de brises marines que també ajuden a dispersar i renovar l'aire.

- Zona 11 "Pirineu oriental": inclou la comarca del Ripollès i de la Cerdanya. Les àrees rurals representen la pràctica totalitat del seu territori. No hi ha grans àrees urbanes ni suburbanes i només presenta nuclis urbans de grandària petita amb estacionalitat de la població a causa del turisme. Tampoc hi ha molta presència d'activitat industrial (alguna activitat propera a Ripoll). És una zona de muntanya amb una important coberta vegetal i precipitacions freqüents. En general molt bona qualitat de l'aire.

Segons el Balanç de la qualitat de l'aire a Catalunya efectuat per Departament de Medi Ambient i Habitatge per l'any 2008, en les tres zones els valors mesurats dels diferents contaminants es troben per sota dels valors límit establerts a la normativa vigent.

Únicament a la zona 8 de les Comarques de Girona els nivells d'ozó troposfèric mesurats són superiors als valors objectiu de protecció de la salut humana i de protecció de la vegetació d'aplicació l'any 2015 i als objectius a llarg termini de protecció de la salut humana i de protecció de la vegetació d'aplicació l'any 2020. Es van detectar 5 superacions horàries del lílindar d'informació a la població (respecte les 2 superacions de l'any anterior), i no s'ha detectat cap superació del lílindar d'alerta. A la resta de zones no s'ha detectat cap superació del lílindar d'informació a la població i no s'ha excedit en cap ocasió el lílindar d'alerta en cap ocasió el lílindar d'alerta.

Les diverses carreteres i camins que formen part del Pla Zonal presenten totes una IMD (Intensitat Mitjana Diària de transit) molt petita i no fan una aportació significativa al deteriorament de la qualitat de l'aire.

#### 2.1.16.2. Contaminació acústica

A nivell territorial, les grans infraestructures viàries i aeroportuàries són les principals generadores de contaminació acústica. Les infraestructures viàries i ferroviàries que travessen la província, sovint de sud a nord, i especialment les que se situen al llarg de corredor mediterrani, presenten uns valors d'intensitat de trànsit molt elevats, fet pel qual esdevenen elements importants per a la generació de contaminació acústica. Concretament destacaríem les aportacions a la pressió acústica que aporten l'autopista AP-7 i la carretera A-2 però només en determinats trams encara passa proper a algunes àrees urbanes i la tendència a allunyar-les de les mateixes.

En aquest sentit 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.

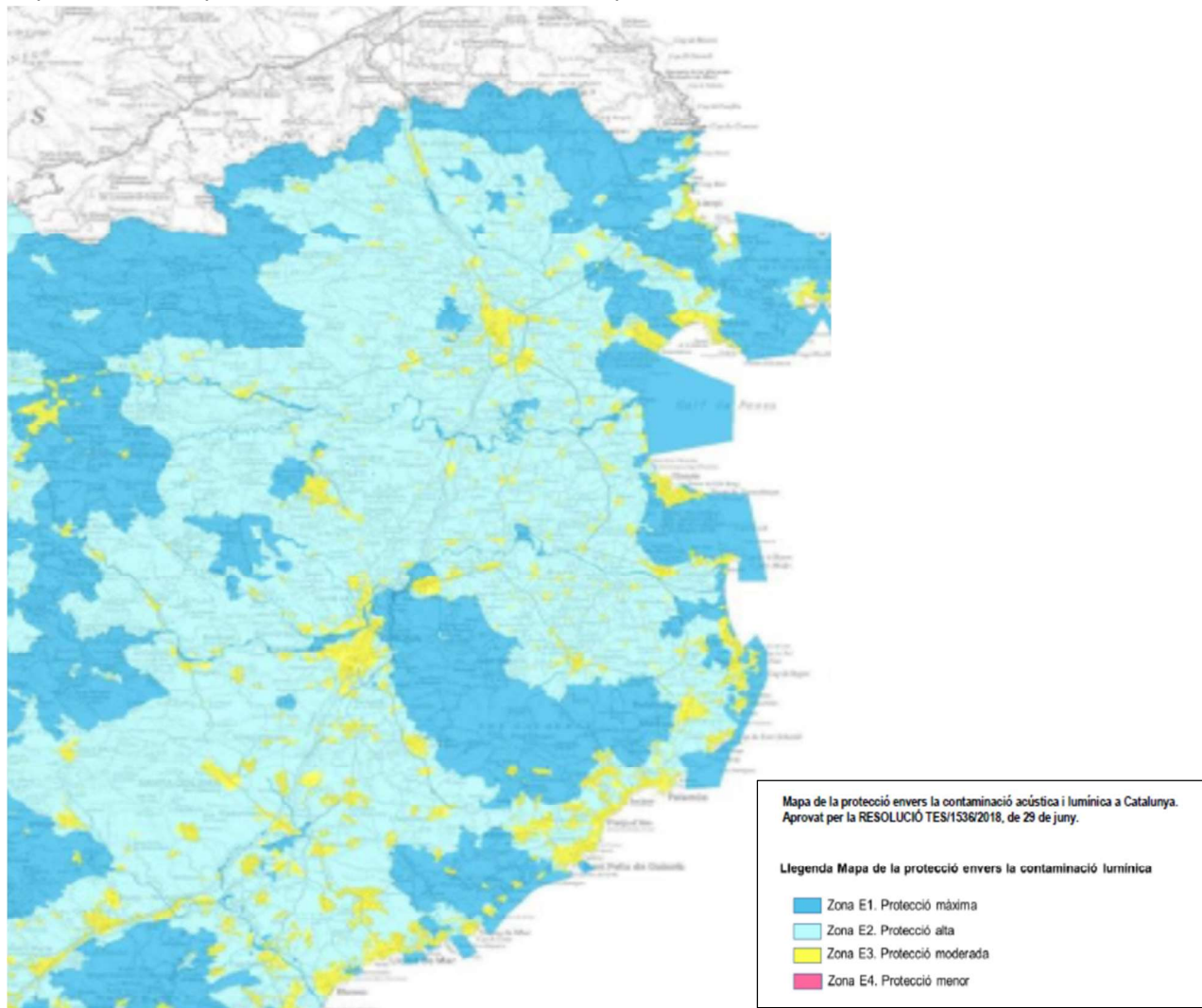
#### 2.1.16.3. Contaminació lumínica

Segons el Decret 190/2015 de 25 d'agost que estableix les prescripcions de les instal·lacions d'enllumenat exterior per a la protecció del medi nocturn, i quan fa referència a la província de Girona hi trobem diverses tipologies:

- Zona 1 o de màxima protecció: són les àrees incloses en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN); els espais de la xarxa Natura 2000; les platges, les costes i les ribes d'aigües continentals, no integrades en els nuclis de població o en nuclis industrials consolidats; i també les àrees que el departament competent en matèria de medi ambient aprova amb aquest nivell de protecció a proposta de l'ajuntament del terme municipal on se situen.

- Zona E2 o d'alta protecció: són les àrees que el planejament urbanístic classifica com a sòl no urbanitzable fora de les zones E1, i també les àrees que els ajuntaments han proposat d'augmentar-ne la protecció dins el seu terme municipal.

- Zona E3: de protecció moderada: són les àrees que el planejament urbanístic classifica com a sòl urbà o urbanitzable, excepte les àrees que són zona E1, E2 o E4. Igualment es classifiquen com a zones E3 els espais d'ús intensiu durant la nit per l'alta mobilitat de persones o per la seva elevada activitat comercial o d'oci, situats en sòl no urbanitzable, que els ajuntaments proposen com a tals i el departament competent en matèria de medi ambient aprova.



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.

En global podem dir que el nivell de contaminació lumínica de la província de Girona es valora com a bona ja que no hi han ni grans nuclis urbans ni grans sectors industrials presents.

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.

## 2.2. Descripció dels aspectes ambientals rellevants del Pla.

Una vegada feta la diagnosi ambiental mitjançant la identificació i caracterització dels aspectes ambientals claus en relació amb l'objecte del Pla, caldrà definir aquells que són rellevants amb l'objectiu d'establir els condicionants o limitacions ambientals que determinaran la prioritització i exclusió de les actuacions previstes.

A continuació es presenten els principals aspectes ambientals que tot Pla d'infraestructures viaries 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.

• 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 per 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 besant-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 en compte 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 i dimensionat de les infraestructures.

- Increment de la mobilitat. La crisi econòmica viscuda en els darrers anys 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. 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 transit d'un camí un cop transformat a carretera s'ha acotat a un rang entre el 10% i el 500%.

## 2.3. Relació amb altres plans i programes.

### 2.3.1 Plans directors i estratègics:

**Llibre blanc del transport** com a full de ruta amb 40 iniciatives concretes amb la finalitat de crear un sistema de transport competitiu. Estableix deu objectius per acabar amb el canvi climàtic, arribant a una reducció del 60% dels gasos d'efecte hivernacle (GEH).

**Directius Nacionals de Mobilitat**, de l'any 2006, que són el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Aquestes directrius s'han de revisar cada sis anys. Les directrius estableixen diversos indicadors per tal d'avaluar, entre altres, la incidència dels diferents plans i programes de mobilitat sobre el medi ambient.

**Pla Estratègic d'infraestructures i transport 2005-2020 (PEIT)**, on es defineixen les directrius bàsiques de l'actuació en infraestructures i transport de competència estatal amb l'objectiu de configurar un marc global.

**Pla Director d'Infraestructures 2011-2020**, recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic a l'àmbit de les comarques gironines, amb independència de l'Administració i l'operador que l'explota. Les seves principals actuacions es concreten en un programa d'ampliació de les xarxes del transport públic, un programa d'intercanviadors, un programa de modernització i millora i d'altres actuacions a la xarxa ferroviària estatal.

### 2.2.2. Plans sectorials:

**Estratègia Europa 2020 (COM 2010- 2020)**, aprovada el 3 de març de 2010 i que contempla una estratègia per un creixement intel·ligent, sostenible i integrador. Un dels objectius és aconseguir la fita 20/20/20 en matèria de clima i energia.

**Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic (COM 2013 2016)**, aprovada el 16 d'abril de 2013, que estableix un marc i uns mecanismes adreçats a situar en un nou nivell la preparació de la UE davant dels impactes climàtics presents i futurs i, en relació amb això, la Comissió també ha adoptat un Llibre Verd sobre les assegurances en el context de les catàstrofes naturals i causades per l'ésser humà.

**Estratègia espanyola de canvi climàtic i energia neta, horitzó 2007-2012-2020:** persegueix el compliment dels compromisos de l'Estat espanyol en matèria de canvi climàtic i l'impuls de les energies netes, al mateix temps que aconseguir la millora del benestar social, el creixement econòmic i la protecció del medi ambient.

**Pla Nacional d'Adaptació al Canvi Climàtic (PNACC):** elaborat per l'Oficina espanyola de Canvi Climàtic va ser adoptat pel Consell de ministres de l'any 2006. És el marc de referència per la coordinació entre les Administracions públiques en les activitats d'avaluació d'impactes, vulnerabilitat i adaptació al canvi climàtic a l'Estat espanyol. L'últim objectiu del PNACC és aconseguir la integració de mesures d'adaptació al canvi climàtic basades en el millor coneixement disponible en totes les polítiques sectorials i de gestió dels recursos naturals que siguin vulnerables al canvi climàtic.

**Pla d'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECAC 2020)** aprovat el 9 d'octubre de 2012, detalla les estratègies de la política energètica catalana a l'horitzó de l'any 2020 en coherència amb l'objectiu d'assolir una economia i societat de baixa intensitat energètica i baixa emissió de carboni, innovadora, competitiva i sostenible a mig i llarg termini. També contempla la mitigació dels gasos d'efecte hivernacle vinculada al Cicle Energètic (sense incloure les emissions de GEH no vinculades a l'energia, l'efecte embornal, l'adaptació als impactes del canvi climàtic ni el desenvolupament de models climàtics regionals). Des d'una perspectiva del clima, és una part molt significativa de la planificació en matèria de política climàtica. Preveu, entre les seves estratègies i planificacions sectorials diversos elements vinculats a la mobilitat com actuacions vers la reducció de la demanda de transport i de la mobilitat, actuacions vers la gestió de la demanda i la mobilitat (modelitzar la mobilitat energèticament eficient, planificar la mobilitat amb criteris d'eficiència energètica, actuacions a la mobilitat empresarial i de les flotes de transport), gestió energètica a les flotes de transport, ús eficient dels mitjans de transport i millora de les seves infraestructures així com fomentar els mitjans de transport no motoritzat i l'ús del transport col·lectiu.

**Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020:** l'objectiu estratègic de la qual és que Catalunya esdevingui un territori menys vulnerable als impactes del canvi climàtic. Per aconseguir-ho, caldrà generar i transferir tot el coneixement necessari sobre aquest fenomen i augmentar la capacitat adaptativa de sectors i sistemes. Defineix un full de ruta a curt termini (horitzó 2020) i mitja termini (horitzó 2050) mitjançant objectius operatius per tal de fonamentar les accions que serviran de base per a futures polítiques d'adaptació. En aquest sentit, proposa diverses mesures d'adaptació d'acord amb el grau de vulnerabilitat dels sectors i sistemes. Defineix els sectors socioeconòmics i/o sistemes que són o seran susceptibles de patir els impactes del canvi climàtic, d'entre els quals es determina la mobilitat i infraestructures de transport.

### *2.3.3. Plans de mobilitat:*

**Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (2006-2026)**, aprovat pel Decret 310/2006, de 25 de juliol i elaborat per la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Té l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries amb un horitzó temporal de l'any 2026, considerant també la seva ampliació a curt termini a les infraestructures portuàries i aeroportuàries. En termes generals, el PITC és un pla sectorial que defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per Catalunya, sempre en coherència amb les directrius del planejament territorial vigent i incorporant el concepte de mobilitat sostenible. Té caràcter de Pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de Pla específic als efectes pel que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

### *2.3.4. Plans Territorials.*

**Pla Territorial General de Catalunya (PTGC):** aprovat el 16 de març de 1995, que defineix els objectius d'equilibri territorial d'interès general per al conjunt de Catalunya. També es constitueix com a marc orientador de les accions polítiques per a l'activitat econòmica, en termes territorials, per tal d'aconseguir uns nivells de qualitat de vida de la ciutadania, independentment de l'àmbit territorial on visquin.

**Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTPCG):** aprovat definitivament en data 14 de setembre de 2010, definint àmbits funcionals que són les àrees de planificació que serveixen com a marc per la definició dels Plans Territorials Parcial.

Defineix les propostes d'ordenació territorial mitjançant tres sistemes territorials bàsics: espais oberts, assentaments i infraestructures de mobilitat. Aquest mètode ha permès al pla respondre eficaçment a l'objectiu de dir el necessari per establir l'estructura bàsica del model territorial, sense entrar en àmbits temàtics en els quals podia ser insuficient el coneixement o discutible la competència, i classificar els sistemes en funció del seu valor ambiental.

Les propostes del Pla Zonal s'hauran d'ajustar a les determinacions dels PTP per a l'ordenació dels espais oberts, especialment a les referides als sòls de protecció especial i a les condicions ambientals per a noves actuacions en infraestructures viaries. En aquest sentit, és important ressaltar els següents aspectes del PTPCG.

L'article 4.2. del Títol IV de Sistemes d'infraestructures de mobilitat, fa referència a la finalitat de les determinacions i en concret diu:

*1. Sense perjudici de la necessària coherència amb el planejament sectorial corresponent, la inclusió de determinacions per al sistema d'infraestructures de mobilitat en el Pla té les finalitats següents:*

*a) Assegurar uns nivells de connectivitat adequats a les previsions de desenvolupament dels assentaments urbans.*

*b) Contribuir a estructurar especialment els sistemes d'assentaments urbans.*

*c) Vincular l'accessibilitat als usos del sòl que es prevegin en el territori.*

*d) Completar les xarxes bàsiques establertes en els plans sectorials amb altres traçats de menor rang que siguin rellevants a l'escala del Pla.*

*e) Definir les condicions dels elements d'infraestructura que siguin funcionalment i especialment significatius en l'àmbit del Pla.*

*f) Propiciar un bon ajustament dels traçats a les condicions de la matriu biofísica del territori i minimitzar l'efecte barrera de les infraestructures lineals.*

*g) Establir les prioritats d'actuació en infraestructures en l'àmbit del Pla.*

*h) Assenyalar opcions possibles a llarg termini.*

*i) Promoure l'estalvi d'infraestructures, de manera que s'evitin les redundàncies i s'opti, en cada cas, pels modes de transport més eficients i viables.*

*j) Potenciar el canvi modal en favor dels models de transport més sostenibles.*

*k) Afavorir una connexió adequada en transport públic entre els principals sistemes urbans.*

*l) Aprofitar, sempre que sigui possible, els traçats existents, i quan no ho sigui, propiciar un bon ajustament dels nous traçats a les condicions de la matriu biofísica del territori i minimitzar l'efecte de barrera de les infraestructures lineals.*

*m) Propiciar la construcció de passos de fauna on siguin necessaris per a garantir una connectivitat ecològica suficient.*

*2. Aquests objectius tenen el rang de principis rectors i hauran d'informar, en absència de determinacions normatives més específiques, la presa de decisions en els planejaments.*

Per la seva part l'article 4.6. Condicions generals per a la implantació de noves infraestructures i per a l'ampliació de les existents, diu:

*1. A més de complir les especificacions concretes que el Pla estableix, els projectes d'implantació de noves infraestructures o d'ampliació de les existents han d'observar, amb caràcter general, la condició de potenciar els seus efectes positius i de minimitzar el seu impacte, en particular pel que fa a:*



- a) *Els efectes negatius a les àrees urbanes i, molt específicament en els seus àmbits d'extensió;*
- b) *L'afectació de terrenys d'espais naturals protegits o altres de valor natural, agrícola i del patrimoni cultural.*
- c) *L'afectació sobre l'estructura de les parcel·les i les explotacions agràries, en termes d'activitat productiva, i sobre les infraestructures necessàries per desenvolupar l'activitat agropecuària*
- d) *El trossejament de planes i de peces de sòl morfològicament rellevants;*
- e) *La necessitat de desmunts i terraplens, mitjançant una suficient adaptació de les rasants als terrenys i, si és el cas, la construcció de trams en viaducte o túnel;*
- f) *L'efecte barrera, procurant la continuïtat de la xarxa de camins i adoptant criteris de manteniment de la connectivitat ecològica en la concepció, el disseny, la redacció i l'execució de projectes, especialment en aquells trams que recorren per sòl no urbanitzable de protecció especial, disposant-hi els passos de fauna necessaris en funció de l'interès dels hàbitats de l'entorn.*
- g) *Els efectes negatius sobre el cicle hidrològic i l'erosió del sòl*
- h) *La intrusió visual com a elements negatius en el paisatge preexistent.*

*Per al disseny de les infraestructures es consideraran les Recomanacions tècniques per al disseny d'infraestructures que interfereixen en l'àmbit fluvial, (ACA, 2006), els Protocols de criteris ambientals d'obra civil (GISA/REGESA, 2003), el Manual de prevenció i correcció dels impactes de les infraestructures viàries sobre la fauna (DMAH, 1999), el Recull d'accions per minimitzar l'impacte de les infraestructures viàries sobre el territori (DMHA, 2000) i altres publicacions que el Departament de Medi Ambient i Habitatge pugui editar sobre la matèria.*

*2. Els plans i projectes d'infraestructures que afectin espais fluvials tindran en compte, a més, les següents condicions:*

- a) *Les infraestructures de sanejament, abastament, estacions de bombament d'aigües o de matèries primeres i similars, hauran de situar-se fora de l'espai fluvial més dinàmic, respectant les zones inundables per a cabals associats a períodes de retorn mitjans-alts.*
- b) *Les línies elèctriques, de telefonia i similars s'hauran de disposar de manera que els seus suports no ocupin zones inundables amb flux i velocitat apreciables. Així mateix, els seus traçats longitudinals en l'espai fluvial s'hauran de situar fora de la zona ocupada pel bosc de ribera.*
- c) *Les infraestructures soterrades de conducció d'aigües, matèries primeres o similars se situaran, sempre que sigui possible, fora de les terrasses baixes i de les zones morfodinàmicament actives i de risc d'erosió.*
- d) *En tot cas i durant la fase d'instal·lació d'aquestes infraestructures es tindrà cura de respectar al màxim l'estructura i funcionalitat del bosc de ribera i, si fos indispensable la seva afectació, caldrà posteriorment dur a terme una recuperació i restauració ambiental que garanteixi el bon estat del sistema un cop finalitzades les actuacions.*

*Caldrà seguir les Recomanacions tècniques per al disseny d'infraestructures que interfereixen amb l'espai fluvial (ACA, 2006).*

*3. Les actuacions viàries en corredors ja servits per autopistes existents mantindran el criteri de minimitzar l'ocupació de sòl i la fragmentació del territori i podran optar per les següents opcions d'implantació:*

- a) *Noves vies de caràcter complementari al de l'autopista;*
- b) *Ampliacions de capacitat i/o connectivitat de les autopistes existents;*
- c) *Aplicació de mesures de gestió sobre els peatges en la línia establerta en el Pacte Nacional per a les Infraestructures, per tal de “definir i aplicar una nova política de peatges que els consideri com a elements reguladors de la mobilitat i de millora ambiental”.*

*La solució a establir en cada cas ha d'optimitzar els aspectes relatius al servei i la cohesió territorial (accessibilitat al màxim volum de població i activitat), l'eficiència i funcionalitat, la minimització de l'impacte ambiental i el menor cost econòmic.*

### *2.3.5. Plans territorials sectorials (ambientals).*

**Pla d'espais d'interès natural (PEIN)**, té els seus orígens en la determinació legal que fa el capítol III (arts. 15 al 20) de la Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals, del Parlament de Catalunya, i fou aprovat pel Decret 328/1992, de 14 de desembre. Es tracta d'un instrument de planificació territorial, amb categoria de pla territorial sectorial. D'aquesta manera, les seves determinacions tenen caràcter vinculant per a tots els altres instruments de planificació.

El PEIN defineix i delimita una xarxa de més de 140 espais naturals representatius de l'amplia varietat d'ambients i formacions que es troben a Catalunya. La superfície global acumulada d'aquests espais equival aproximadament al 30% del territori. Dins els espais del PEIN hi ha uns determinats espais amb un règim de protecció especial, els quals tenen un nivell de protecció més elevat i estan dotats d'instruments jurídics i de gestió propis que permeten fer una gestió activa al territori.

**Xarxa Natura 2000:** aprovada el 5 de setembre de 2006, delimita diversos espais, segons la Directiva 79/409/CEE, de 2 d'abril de 1979, relativa a la conservació de les aus silvestres i la Directiva 92/43/CEE, de 21 de maig, relativa a la conservació dels habitats naturals i de la fauna i la flora silvestres, també coneguda com a Directiva d'habitats. L'objectiu és conformar una xarxa europea d'espais naturals que es caracteritzen per contenir habitats o espècies rellevants a nivell europeu o per ser zones d'especial d'interès per a les aus.

A Catalunya, el fet que un espai es trobi inclòs dins la Xarxa Natura 2000, d'acord amb la Llei 12/2006 en matèria de medi ambient, es protegeix mitjançant la seva inclusió al Pla d'espais d'interès natural (PEIN), tot i que aquest regim concorre amb el derivat de les Directives d'Aus i Habitats i dels instruments anteriorment esmentats de la Xarxa Natura 2000.

En l'àmbit de les ZEC s'hauran de tenir en compte els instruments de gestió aprovats pels Acords GOV/150/2014, de 4 de novembre i GOV/176/2013, de 17 de desembre.

Per a les ZEPA i per al conjunt de la xarxa Natura 2000 s'hauran de considerar les Directrius per a la gestió dels espais de la xarxa Natura 2000 contingudes a l'apèndix 8 de l'Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre.

**Plans especials de protecció del medi natural i el paisatge.** Aquests instruments estableixen la delimitació definitiva dels espais protegits i completen el regim bàsic establert per el PEIN mitjançant una ordenació d'usos i normes de protecció específiques. En els espais que disposin d'aquests instruments, les propostes del Pla hauran de ser compatibles amb la zonificació i regulacions que incorporin en els àmbits corresponents. En particular caldrà tenir en compte els apartats normatius

referents a la protecció dels valors naturals (gea, flora, fauna, habitats, vegetació, paisatges...) i aquells que puguin contenir en relació a infraestructures viaries. De forma anàloga s'hauran de considerar els planes especials d'ordenació d'espais protegits que derivin de la normativa urbanística

**Pla de conservació de la llúdriga (Ordre MAB/138/2002, de 22 de març).** En l'àmbit d'aplicació d'aquest instrument s'hauran de complir les mesures que siguin d'aplicació en les infraestructures viaries (article 8 i disposició transitòria)..

## **2.4. Objectius de protecció mediambiental**

Després d'haver definit els principals aspectes mediambientals d'una manera bastant general del global de la província de Girona i sense haver aprofundit en indrets concrets, estem en disposició de definir els objectius de protecció mediambiental que caldria tenir en consideració a l'hora de determinar les característiques del present Pla Zonal de Carreteres de Girona.

Concretament s'estableixen fins a 8 objectius ambientals concrets com serien:

**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.

**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 (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).

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

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

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

**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.

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

**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 amb les vies que tenen valor d'estructuració del territori.

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

**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.

La valoració i importància dels diferents objectius ambientals plantejats seria:

<b>Objectiu</b>	<b>Importància problemàtica segons diagnosi</b>	<b>Relació amb el medi ambient</b>	<b>Importància objectiu</b>	<b>Prioritat objectiu</b>
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.	3	3	9	Prioritari
Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritats als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes	1	3	3	Secundari
Minimitzar el possible increment de l'impacte acústic sobre els diversos nuclis habitats situats a l'entorn de les carreteres	1	3	3	Secundari
Protegir específicament les àrees de major valor paisatgístic, amb especial atenció als paisatges rurals i als de valor identitari.	2	3	6	Rellevant
Minimitzar els impactes propis de la transformació de camins a carreteres locals sobre el territori.	3	3	9	Prioritari
Protegir els espais naturals, zones interès fauna i flora, i les xarxes de connectors ecològics del conjunt del territori	3	3	9	Prioritari
Aplicar criteris d'implantació de les carreteres de forma que es doni prioritats a les solucions que estructurin territorialment els desenvolupaments urbans. Millorar la xarxa amb les vies que tenen valor d'estructuració del territori.	1	3	3	Secundari
Minimitzar l'emissió de contaminants atmosfèrics: GEH, contaminants locals, emissions acústiques i lumíniques	2	3	6	Rellevant
Maximitzar l'aprofitament de les infraestructures existents mitjançant la millora o renovació i optimització del traçat i l'encaix territorial de les noves infraestructures.	2	3	6	Rellevant

### 3. Alternatives

En el Pla de carreteres locals de les Comarques Gironines, a l'hora de valorar la possible afectació del mateix sobre el medi ambient, s'han plantejat 3 possibles alternatives i que són:

#### 3.1. Alternativa 0

L'Alternativa 0 consisteix a mantenir la xarxa de carreteres actual, conservant les 216 carreteres, encara que actualment algunes d'elles o trams d'elles, no compleixin amb els requeriments de l'article 4 del vigent Reglament de Carreteres (Decret 293/2003 per a aquesta xarxa). Així doncs no es preveu descatalogar-ne cap.

Tampoc es preveu la incorporació de cap dels camins susceptibles de transformar-se a carretera d'acord amb la diagnosi del Pla, i que actualment encara no formen part de la xarxa de carreteres de la Diputació de Girona.

Tot i així, si que es preveu la millora de les carreteres, o trams de carreteres que no compleixen amb els estàndards mínims d'amplada definits segons la IMD i el tipus de terreny (63).

#### 3.2. Alternativa 1

Seria el cas que tots els camins analitzats es consideren com integrables. Per tant correspon a la integració d'un total de 218 camins, amb una longitud total de 712,16 km i dels mateixos 17 d'ells, afectant zones d'especial protecció ambiental ja sigui pel fet que discorren dins de la Xarxa Natura 2000 o espai d'interès natural (PEIN) la creuen en algun punt concret o només el camí fa de límit de l'espai protegit.

#### 3.3. Alternativa 2.

Com a resultat de la diagnosi de la xarxa de camins en el Pla Zonal, s'han identificat 45 camins susceptibles de passar a formar part de la xarxa de carreteres de titularitat de la Diputació de Girona, amb un total de 134,62 km.

L'Alternativa 2 contempla l'execució de les propostes de millora en els 45 camins esmentats, a partir de dues tipologies d'actuacions clarament diferenciades: la "transformació de camí a carretera" i la "millora de seguretat viària". En aquest darrer cas, es mantenen les característiques tècniques del camí (traçat en planta, alçat i secció) sense transformar-lo en carretera, tot millorant diversos aspectes de seguretat viària (reparació de desperfectes en ferm, drenatge, senyalització, etc....)

Així mateix, s'aprofita l'anàlisi de la xarxa actual per a realitzar una proposta d'eixamplament de carreteres de la xarxa local actual en aquells punts on l'amplada actual no es correspon amb la intensitat de trànsit que suporten les carreteres.

	<b>Núm. de camins Integrables</b>	<b>Llargada camins integrables</b>	<b>Camins en Xarxa Natura</b>	<b>Llargada camins en Xarxa Natura</b>
Alternativa 0	0	0	0	0
Alternativa 1	218	712,16	18	79,95
Alternativa 2	45	134,72	6	29,88

Concretament en l'alternativa 2 tenim que dels 6 camins que afecten espais d'especial protecció concretament:

Camins que recorren dins de la Xarxa natura 2000 en total 1 camí i amb una longitud dins l'espai protegit de 3,67 km.

Camins que creuen la Xarxa Natura 2000 en total 2 camins

Camins que fan de límit de la Xarxa Natura 2000 en total 3 camins i en una longitud total de 7,47 km.

## 4. Proposta de pla zonal

La xarxa de carreteres de la Diputació és una infraestructura fonamental per a l'equilibri territorial de les comarques gironines. Té característiques molt diverses i suporta intensitats de trànsit molt diferents, entre els 100 i els 10.000 vehicles diaris.

D'acord amb la legislació de carreteres vigent –article 4 del Reglament general de carreteres- tenen la condició funcional de carretera, i com a tals poden ser integrables a la xarxa així definides, les vies que reuneixen com a mínim algun dels requisits següents:

a. Que serveixin d'unió de nuclis de població de més de 150 habitants, segons el cens oficial, sempre que la via no estigui dins d'una zona urbana o d'un sector urbanitzable delimitat.

b. Que serveixin d'unió de nuclis, encara que siguin inferiors a 150 habitants, quan hi hagi en tot el seu recorregut una població total superior a cens esmentat.

c. Que comuniquin el nucli de més població del municipi amb la xarxa de carreteres.

d. Que constitueixin l'accés a estacions de ferrocarril amb servei de mercaderies separades més d'1 km del nucli de població o l'accés a centres d'activitats separats més de 3 km de la carretera o nucli de població, i amb una IMD de vehicles pesants superior a 100.

e. Que constitueixin l'accés principal a aquells centres d'interès cultural, esportiu i de lleure amb més de 50.000 visitants anuals i que estiguin separats més d'1 km de la carretera o del nucli de població.

f. Que tinguin la condició de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis i que, segons l'estudi cost-benefici corresponent, resulti amortitzable en un període de trenta anys amb una taxa interna de retorn del 10% com a mínim.

g. Que permetin el tancament d'itineraris sempre que, mitjançant un estudi cost-benefici, resultin amortitzables en un període de 30 anys amb una taxa interna de retorn del 10% com a mínim.

h. Que constitueixin un tram de variant que, donant continuïtat a la xarxa de carreteres, elimini el pas per les travesseres.

Aquestes condicions es poden completar amb les que porten implícites, com ara les següents:

- Que constitueixin l'accés a nuclis de més de 150 habitants, des de la xarxa de carreteres bàsica, comarcal o local.

- Que en els casos dels requisits f i g, si en compleixen qualsevol dels anteriors no cal realitzar l'estudi de cost-benefici indicat.

Per altra banda, en l'acord pres per les administracions, també s'estableix que els camins amb longitud inferior a 500 metres i els camins actualment no asfaltats no seran susceptibles d'integrar a la xarxa local de carreteres, i per tant, quedaran directament exclosos.



Igualment s'han incorporat criteris ambientals de manera que els camins amb un interès ambiental especialment significatiu o que les actuacions necessàries de portar a terme per incorporar-ho al Pla Zonal puguin tenir uns efectes significatius sobre els valors naturals presents a l'entorn del camí. Seguint els criteris anteriors, es presenta la llista de tots els camins que poden formar part d'aquesta xarxa de carreteres de la Diputació de Girona, que consta d'un total de 216 camins amb una longitud total de 700,15 km.

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, d'acord amb la classificació següent:

. Camins susceptibles de ser integrats a la xarxa viària local. Correspon al conjunt de camins que reuneixen com a mínim algun dels requisits definits a l'article 4 del Reglament general de carreteres.

• Camins no integrables a la xarxa viària local. Dins d'aquesta categoria estarien inclosos els camins que no reuneixen les característiques necessàries per ser incorporats a la xarxa local.

. Camins no integrables per criteris ambientals. Serien els camins sobre els que no es convenient portar a terme cap actuació significativa ja que podrien tenir uns impactes especialment significatius sobre el Medi Ambient.

Quan la justificació dels camins analitzats, susceptibles d'integrar o no, depèn només dels punts f i g del reglament, s'ha realitzat un estudi cost-benefici per avaluar la rendibilitat de la inversió, tenint en compte el cost de la inversió, el cost de manteniment i l'estalvi de temps i dels costos del transport

La relació de camins integrables i no integrables que s'han valorat són:

Codi	Nom del camí	Longitud	Integrable	Afecta Espais de protecció
1.01.2	Camí de Maçanet de Cabrenys a la Vajol	4,79	No	Xarxa Natura
1.02.1	Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops	7,01	SI	Xarxa Natura
1.03.2	Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops	8,70	NO	
1.04.2	Camí d'Espolla als Vilars	2,00	NO	
1.05.2	Camí d'Espolla al Coll de Banyuls	9,54	NO	Xarxa Natura
1.06.2	Camí d'Espolla a Rabós	3,30	NO	
1.07.1	Camí de Vilamaniscla a Rabós	4,90	SI	Xarxa Natura
1.08.2	Camí de Rabós a Sant Quirze de Colera	0,70	NO	
1.09.2	Camí de Delfià a Vilamaniscla	4,10	NO	
1.10.1	Camí de l'N-260 a Vilanant	2,43	SI	
1.11.1	Camí de Masarac a Mollet de Peralada	2,19	SI	
1.12.1	Camí de Peralada a Vilarnadal	5,51	SI	Xarxa Natura
1.13.1	Camí de Peralada a Cabanes	2,70	SI	
1.14.1	Camí dels Hostalets a Cabanes	2,88	SI	
1.15.1	Camí del Camp dels Enginyers i les Forques a Vilafant	0,89	SI	
1.17.1	Camí de Vilatenim al Far d'Empordà	1,85	SI	
1.18.1	Camí de Vila-sacra al Far d'Empordà	1,83	SI	
1.20.1	Camí de la C-31 a Vilamalla	2,49	SI	
1.22.1	Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga	2,64	SI	
1.23.1	Camí de Castelló d'Empúries a Marzà	6,06	SI	Xarxa Natura
1.24.1	Camí de Vilajuïga a Marzà	2,56	SI	

Codi	Nom del camí	Longitud	Integra ble	Afecta Espais de protecció
1.25.2	Camí de Castelló d'Empúries a Palau-saverdera	4,91	NO	Xarxa Natura
1.27.1	Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva	7,05	SI	Xarxa Natura
1.28.2	Camí de Roses a Cala Montjoi	6,80	NO	Xarxa Natura
1.29.2	Camí de Darnius a Boadella d'Empordà, pel Barri del Pantà	5,90	NO	
1.30.2	Camí de Llers a la GIV-5043	2,90	NO	
1.31.2	Camí de Lladó a Sant Martí Sesserres	4,10	NO	
1.32.2	Camí de Lladó a Cistella	7,38	NO	
1.33.2	Camí de la GIP-5239 a Cistella	5,70	NO	
1.34.2	Camí de la proposta 1.10.1 a Taravaus	0,60	NO	
1.35.2	Camí de Navata a Canelles	3,70	NO	
1.36.2	Camí de Peralada (Morasac) a Masarac, pel Priorat	3,20	NO	
1.37.2	Camí de l'N-IIa a la GIV-6024	3,00	NO	
1.38.2	Camí de la proposta 1.14.1 (els Hostalets) a Vilabertran	1,90	NO	
1.39.2	Camí de l'N-260 a Vilabertran	1,60	NO	
1.40.2	Camí de l'N-260 a la C-252	1,40	NO	
1.41.2	Camí de Vilatenim a Vilanova de la Muga	5,10	NO	
1.42.2	Camí de l'N-IIa a Santa Llogaia d'Àiguema	0,50	NO	
1.43.2	Camí de l'N-IIa a Santa Llogaia d'Àiguema, des de Pont del Príncep	0,20	NO	
1.44.2	Camí de l'N-II a Vilamalla	1,90	NO	
1.45.2	Camí de Vilamalla al Polígon industrial Empordà Internacional	0,80	NO	
1.46.2	Camí de Vilamalla al Barri de l'Estació	0,20	NO	
1.47.2	Camí de Vilajuïga a Pedret	1,80	NO	
1.48.2	Camí de Pau a Castelló d'Empúries	8,00	NO	
1.49.2	Camí de Pau a Vilaüt	0,70	NO	
1.50.2	Camí de Palau-saverdera a Pau	2,50	NO	
1.51.2	Camí de Vilajuïga a Roses	2,20	NO	
1.52.1	Camí de l'N-II a Borrassà, per Creixell	1,93	SI	
1.53.2	Camí de l'N-II a Arenys d'Empordà	3,00	NO	
1.54.1	Camí de Sant Miquel de Fluvià a Siurana, per Sant Tomàs de Fluvià	4,62	NO	
1.55.1	Camí de Sant Pere Pescador a Vilamacolum	1,77	SI	
1.56.2	Camí de Santa Eulàlia a Sant Miquel de Fluvià, per Palau de Santa Eulàlia	3,71	NO	
1.57.2	Camí de Sant Miquel de Fluvià a Estanyet	1,70	NO	
1.58.2	Camí de Vilacolum a Sant Tomàs de Fluvià	2,50	NO	
1.59.1	Camí de la C-31 a Vilamacolum	0,80	NO	
1.60.2	Camí de Torroella de Fluvià a Sant Tomàs de Fluvià	2,70	NO	
1.61.2	Camí de l'Armentera al Molí	0,90	NO	
1.62.2	Camí de Sant Pere Pescador a Sant Martí d'Empúries	10,90	NO	
1.63.2	Camí de l'Armentera a Cinc Claus	4,40	NO	
2.01.1	Camí de Camallera a Gaüses	2,66	SI	
2.02.2	Camí de Jafre a Garrigoles, per les Olives	3,44	NO	
2.03.1	Camí de Verges a Garrigoles	5,17	SI	
2.04.1	Camí de Belcaire d'Empordà a la Tallada d'Empordà	3,42	NO	
2.05.2	Camí de Sant Llorenç de les Arenes a Foixà	3,29	NO	
2.06.2	Camí d'Ultramort a Foixà	3,44	NO	
2.07.1	Camí de la C-66 a Púbol	1,17	SI	
2.09.2	Camí de Torroella de Montgrí a la urbanització dels Griells	2,10	NO	Xarxa Natura

Codi	Nom del camí	Longitud	Integra ble	Afecta Espais de protecció
2.10.2	Camí de Garrigoles a la C-31	4,10	NO	
2.11.2	Camí de la Bolleria a Sobrestany	1,50	NO	
2.12.2	Camí de Flaçà a Riuràs	2,10	NO	
2.13.2	Camí de la C-66 a Foixà, per Cuells	2,00	NO	
2.14.2	Camí de Parlavà a Ruplà	1,10	NO	
2.15.2	Camí d'Ultramort al Montori	0,90	NO	
2.16.2	Camí d'Ultramort al Segalar	0,50	NO	
2.17.2	Camí d'Ultramort a Sant Iscle d'Empordà	2,80	NO	
2.18.2	Camí de Parlavà a Ultramort	1,30	NO	
2.19.2	Camí de la GI-643 a Fonoleres	0,40	NO	
2.20.2	Camí de Serra de Daró a Fonoleres	1,90	NO	
<b>2.21.1</b>	<b>Camí de la Pera a Madremanya, per Pedrinyà</b>	<b>2,86</b>	<b>SI</b>	
<b>2.22.1</b>	<b>Camí de Monells a Sant Sadurn de l'Heura</b>	<b>1,64</b>	<b>SI</b>	
<b>2.23.1</b>	<b>Camí de Monells a Cruïlles</b>	<b>2,11</b>	<b>SI</b>	
2.24.2	Camí de la C-252 a Casavells	0,54	NO	
2.25.2	Camí d'Ullastret a Casavells, per Matajudaica	2,74	NO	
<b>2.26.1</b>	<b>Camí de Vulpellac a Fonteta</b>	<b>0,68</b>	<b>SI</b>	
2.27.1	Camí de Palau-sator a Gualta	3,70	NO	
2.28.1	Camí de la GI-651 a Palau-sator	0,46	NO	
<b>2.29.2</b>	<b>Camí de la C-31 al Mas Pinell</b>	<b>4,17</b>	<b>NO</b>	<b>Xarxa Natura</b>
<b>2.30.1</b>	<b>Camí de Torrent a Sant Julià de Boada</b>	<b>4,14</b>	<b>SI</b>	
<b>2.31.2</b>	<b>Camí de la GIP-6531 a Tamariu</b>	<b>2,39</b>	<b>NO</b>	<b>Xarxa Natura</b>
2.32.2	Camí de la C-66 a Púbol	1,60	NO	
2.33.2	Camí de Parlavà a Matajudaica	2,40	NO	
2.34.2	Camí de Parlavà a Fonoleres	2,10	NO	
2.35.2	Camí de Monells i Cruïlles a Corça	3,57	NO	
2.36.2	Camí de la GI-664 (Cruïlles) a la GI-660	4,16	NO	
2.37.2	Camí de la Bisbal d'Empordà a Vulpellac	0,70	NO	
2.38.2	Camí de Palau-sator a Fontclara	1,00	NO	
2.39.2	Camí d'Ullastret a Palau-sator	3,50	NO	
2.40.2	Camí de Fontanilles a Fontclara	2,00	NO	
2.41.2	Camí de la GI-651 a Fontclara	0,80	NO	
2.42.2	Camí de la GI-651 a Palau-sator	0,80	NO	
2.43.2	Camí de la C-66 a Peratallada, per Santa Susanna de Peralta	3,20	NO	
<b>2.45.2</b>	<b>Camí de Romanyà de la Selva a Castell d'Aro, pel Masnou</b>	<b>4,64</b>	<b>NO</b>	<b>Xarxa Natura</b>
<b>2.46.1</b>	<b>Camí de Santa Cristina d'Aro a la Roca de Malvet</b>	<b>1,41</b>	<b>SI</b>	
<b>2.49.1</b>	<b>Camí de Calonge a Mas Pallí</b>	<b>1,93</b>	<b>SI</b>	
<b>2.50.1</b>	<b>Camí de Calonge a Torre Colomina (Avda. Països Catalans)</b>	<b>2,50</b>	<b>SI</b>	
2.52.2	Camí de Sant Feliu de Guíxols a Bujonis	1,70	NO	
2.53.2	Camí de Sant Feliu de Guíxols a la urbanització Casanova	1,90	NO	
2.54.2	Camí de Sant Feliu de Guíxols a la urbanització Bateries	0,50	NO	
2.55.2	Camí de la GI-V-6621 a la C-65	2,00	NO	
<b>2.56.1</b>	<b>Camí de Belcaire a Tor</b>	<b>2,2</b>	<b>SI</b>	
<b>3.01.1</b>	<b>Camí de Puigcerdà a Queixans, per Age i Vilallobent</b>	<b>6,20</b>	<b>SI</b>	
3.02.2	Camí de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina	4,57	NO	
3.03.2	Camí de Llívica a Cereja	1,90	NO	
3.04.2	Camí de les Pereres a Puigcerdà	2,90	NO	

Codi	Nom del camí	Longitud	Integra ble	Afecta Espais de protecció
4.01.2	Camí de Maià de Montcal a Beuda	5,59	NO	
4.02.1	Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas	5,09	NO	Xarxa Natura
4.03.2	Camí de Sant Pau de Segúries a la GIV-5221	21,70	NO	
4.04.2	Camí de Sant Joan les Fonts a Castellar de la Muntanya	3,60	NO	
4.05.2	Camí de l'N-260a a Begudà	0,85	NO	
4.06.2	Camí de l'A-26 a la GIV-5232 (accés a la indústria Cales de Llierca)	1,80	NO	
4.07.2	Camí de Sant Martí Sesserres a la Mare de Déu del Mont	12,50	NO	
4.08.2	Camí de Maià de Montcal a Beuda, per Segueró	3,80	NO	
4.09.2	Camí de Maià de Montcal a Quatre camins	0,50	NO	
4.10.2	Camí de l'N-260 a Can Traver	0,60	NO	
4.11.2	Camí de l'N-260 a Quatre camins	1,40	NO	
4.12.2	Camí de l'N-260 a Bruguers	0,90	NO	
4.13.2	Camí de l'N-260 a Dosquers	1,50	NO	
4.14.2	Camí de l'N-260 a camí ramader	1,40	NO	
4.15.2	Camí de la C-66z a la Miana, per Sant Fruitós	10,00	NO	
4.16.2	Camí de Mieres a Falgons	5,20	NO	
4.17.2	Camí de la Pinya al Mallol	3,10	NO	
4.18.2	Camí de la C-63 a Sant Iscle de Colltort	4,50	NO	
4.19.2	Camí de la C-153 a Sant Feliu de Pallerols	2,50	NO	
4.20.2	Camí de les Planes d'Hostoles a Sant Feliu de Pallerols	3,20	NO	
4.21.2	Camí de la C-153 al Santuari de la Salut	1,30	NO	
4.22.2	Camí de la C-63 a Cogolls	3,50	NO	
4.23.2	Camí de la GI-531 a les Tres Creus	2,50	NO	
4.24.2	Camí de Mieres a Sant Aniol de Finestres	13,20	NO	
4.25.2	Camí del Sallent al Torn	3,88	NO	
4.26.2	Camí de Sant Privat d'en Bas a Vidrà	23,60	NO	
5.01.1	<b>Camí de Canet d'Adri a Sant Medir</b>	<b>3,13</b>	<b>SI</b>	
5.03.1	<b>Camí de Juià a Sant Martí Vell</b>	<b>2,19</b>	<b>SI</b>	<b>Xarxa Natura</b>
5.04.1	<b>Camí de Viladasens a l'antiga N-II</b>	<b>4,08</b>	<b>SI</b>	
5.05.1	<b>Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues</b>	<b>2,06</b>	<b>SI</b>	<b>Xarxa Natura</b>
5.06.1	<b>Camí de la GI-540 a Bescanó, per Estanyol</b>	<b>4,08</b>	<b>SI</b>	
5.08.1	<b>Camí de l'N-II a GIV-5331</b>	<b>1,72</b>	<b>SI</b>	
5.09.1	<b>Camí de Quart a Fornells de la Selva</b>	<b>2,01</b>	<b>SI</b>	
5.10.1	<b>Camí de Llambilles a Fornells de la Selva</b>	<b>3,88</b>	<b>SI</b>	
5.12.1	<b>Camí de Campllong a Sant Andreu Salou</b>	<b>2,86</b>	<b>SI</b>	
5.14.2	Camí de Montcal a Sant Medir	1,80	NO	
5.15.2	Camí de Sant Martí de la Mota a Sarrià de Ter	5,50	NO	
5.16.2	Camí de la C-150a al Club de Golf Girona Nord	0,70	NO	
5.17.2	Camí de Celrà al Castell de Sant Mique	3,10	NO	
5.18.2	Camí del carrer de la Nòria al carrer de Llevant, pel carrer del Ter	3,10	NO	
5.19.2	Camí de Sant Jordi Desvalls a Viladasens	3,30	NO	
5.20.2	Camí de Sant Jordi Desvalls a Diana	1,80	NO	
5.21.2	Camí de Sant Gregori a Cartellà	4,10	NO	
5.22.2	Camí de Puigtorrat a Fornells de la Selva	1,70	NO	
5.23.2	Camí de Llambilles a Campllong	3,10	NO	
5.24.2	Camí de la Mare de Déu dels Àngels a Vinyoles	3,90	NO	

Codi	Nom del camí	Longitud	Integra ble	Afecta Espais de protecció
5.25.2	Camí de Sant Sadurn de l'Heura a Montnegre	5,19	NO	
5.26.2	Camí de Madremanya a Monells, per Millars	4,60	NO	
<b>6.01.1</b>	<b>Camí d'Esponellà a Serinyà, pel Veïnat de Martís</b>	<b>3,00</b>	<b>SI</b>	
6.02.2	Camí de Bàscara a Vilademuls	2,47	NO	
6.04.2	Camí de la C-66 a la GIV-5147, per Corts	1,67	NO	
6.05.2	Camí de l'N-260 a Pedrinyà	0,40	NO	
6.06.2	Camí de l'N-260 a Crespià	2,60	NO	
6.07.2	Camí de la GIP-5121 a Pompeia	0,40	NO	
6.08.2	Camí de Crespià a Llavanera	3,30	NO	
6.09.2	Camí del Veïnat de Martís a la Casa Administració	1,30	NO	
6.10.2	Camí de Crespià a Vilert, pel Puig de Batalla	2,20	NO	
6.11.2	Camí de Vilert a Espinavessa	2,60	NO	
6.12.2	Camí de Melianta a Centenys	1,00	NO	
6.13.2	Camí de les Anglades a Vilavenut	3,80	NO	
6.14.2	Camí de la GIV-5132 a Sant Marçal de Quarantella	1,90	NO	
6.15.2	Camí de la GIV-5132 a la GIV-5141	2,80	NO	
6.16.2	Camí de Pujarnol a Camós, per Sant Vicenç de Camós	2,90	NO	
6.17.2	Camí de Sant Martí de la Mota a Montcal	5,90	NO	
<b>7.03.1</b>	<b>Camí de la GI-400 a Toses</b>	<b>4,10</b>	<b>SI</b>	
7.04.2	Camí de l'N-152 a Dòria	0,70	NO	
7.05.2	Camí de Fornells de la Muntanya a Nevà	4,00	NO	
7.06.2	Camí de Planoles a Campelles	5,12	NO	
7.07.2	Camí de la GIV-5217 a Batet	1,50	NO	
7.08.2	Camí de la GIV-5262 a Ribesaltes	1,20	NO	
7.09.2	Camí de Campelles al Baell	5,25	NO	
7.10.2	Camí de la GI-402 al Santuari de Montgrony	4,00	NO	
7.11.2	Camí de la C-38 a la Ral	0,50	NO	
7.12.2	Camí de Sant Bernabé de les Tenes al Castell de Llaés	9,80	NO	
<b>8.02.1</b>	<b>Camí de Sant Dalmai a Salitja</b>	<b>0,92</b>	<b>SI</b>	
8.03.2	Camí de Franciac a Caldes de Malavella, per Can Solà Gros	4,70	NO	
8.04.2	Camí de la GI-555 a Vallcanera Parc	1,85	NO	Xarxa Natura
<b>8.05.1</b>	<b>Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc</b>	<b>5,07</b>	<b>SI</b>	
8.06.2	Camí d'Aigües Bones a Can Carbonell	3,82	NO	
8.07.2	Camí de la GI-552 a Fogueres de Montsoriu	4,94	NO	
8.09.2	Camí de la GI-555 a Can Fornaca	3,48	NO	
8.10.2	Camí de la GI-555 a la GI-562	0,98	NO	
<b>8.11.1</b>	<b>Camí de Maçanet de la Selva a la GI-512, per Mas Altaba</b>	<b>3,61</b>	<b>SI</b>	
<b>8.12.1</b>	<b>Camí de Maçanet de la Selva al Molí</b>	<b>0,85</b>	<b>SI</b>	
8.13.2	Camí de l'N-II a Montbarbat	2,74	NO	
8.14.2	Camí de la proposta 8.15.2 a Sant Martí Sacalm	13,00	NO	
8.15.2	Camí d'Osor al Santuari del Coll	4,80	NO	
8.16.2	Camí de la GI-550 a Joanet	3,30	NO	
8.17.2	Camí de la C-35 a Massanes, pel Marquès	3,50	NO	
8.18.2	Camí Mas Pèlach – Mas Camps – Sant Martí Sapresa	7,10	NO	
<b>8.19.1</b>	<b>Camí de Sant Dalmai a Brunyola</b>	<b>4,70</b>	<b>SI</b>	
8.20.2	Camí de l'N-II a la GIV-5331	1,90	NO	
8.21.2	Camí de l'N-II a Vilobí d'Onyar	4,10	NO	

Codi	Nom del camí	Longitud	Integrable	Afecta Espais de protecció
8.22.2	Camí de Riudellots de la Selva a Vilobí d'Onyar	1,80	NO	
8.23.2	Camí de la proposta 8.24.2 a Riudellots de la Selva	2,50	NO	
8.24.2	Camí de Sant Andreu Salou a Franciac	3,50	NO	
8.25.2	Camí de la proposta 8.24.2 a Can Solà Gros	2,10	NO	
8.26.2	Camí de Can Solà Gros al Veïnat d'Israel	1,00	NO	
8.27.2	Camí de la GI-673 al Llac del Cigne	0,10	NO	
8.28.2	Camí de l'N-II a Caldes de Malavella	5,40	NO	
8.29.2	Camí de Caldes de Malavella a Can Carbonell	5,20	NO	
8.30.2	Camí de Terrafortuna a Montbarbat	0,45	NO	
8.31.2	Camí de Bonmatí a Anglès per Sant Julià de Llor, Tram 1	2,50	NO	Xarxa Natura
8.32.2	Camí de Bonmatí a Anglès per Sant Julià de Llor, Tram 2	1,30	NO	Xarxa Natura

En total s'han analitzat 218 camins, de les quals 45 (20,64%) s'han considerat com a susceptibles de ser integrades a la xarxa viària local de la Diputació de Girona i 173 com a no integrables (79,36%), atès que no compleixen amb els supòsits de l'article 4 del Reglament general de carreteres o presenten uns valors ambientals especialment significatius com per ser exclosos de la Xarxa Viària local.

Les vies estudiades suposen un total de 712,16 km, dels quals 577,45 km, el 81,08% corresponen a vies no integrables i 134,72 km, el 18,92% a vies que el Pla proposa per integrar a la xarxa viària local.

D'aquests camins estudiats n'hi ha en concret 18 que en el seu traçat o bé passen per espais d'especial protecció com són àrees PEIN o creuen o trepitgen superfícies incloses dins de la Xarxa Natura 2000 o bé el seu traçat fa de límit de les figures d'especial protecció ambiental, però només 7 corresponen a camins integrables. També n'hi ha, dels integrables, 24 de diferents que travessen àrees d'interès faunístic o florístic o espais d'interès connector delimitats al Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines.

Altres dades d'interès ambiental pel que fa a camins integrables són:

- 19 creuen o discorren dins d'àrees d'interès per la fauna o la flora.
- 25 creuen, o discorren total o parcialment dins d'espais connectors segons el Pla Director Urbanístic de les comarques gironines
- 15 creuen o discorren total o parcialment dins de zones d'interès per a la fauna, concretament com espais d'interès per a la protecció del turó (*Mustela putorius*).
- 22 creuen o discorren total o parcialment entre hàbitats d'interès comunitari tant prioritari com no prioritari
- no hi ha cap camí que afecti espais d'interès geològic (geòtop o geozones)
- 14 camins discorren propers i alguns també creuen elements del patrimoni arquitectònic o arqueològic

Quadre resum dels camins analitzats:

			Afecten Xarxa Natura	
	Núm. camins	Longitud (km)	Núm. camins	Longitud (km)
Camins integrables	45	134,72	6	29,88
Camins no integrables	172	577,44	12	50,07
<b>Total</b>	<b>218</b>	<b>712,16</b>	<b>18</b>	<b>79,95</b>

Les dades de km d'afectació de la xarxa Natura 2000 fan referència a la longitud total del camí, però realment només 2 discorren dins dels límits de la Xarxa Natura 2000 la resta o bé la creuen o bé limiten amb la mateixa

El quadre resum dels camins integrables seria:

Codi	Nom del camí	Longitud	IMD 2019	IMD futura	Afecta espais d'interès	Afecta Espais de protecció
1.02.1	Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops	7,01	238	372	AIFF ZIF ZH CE. AE-15.	Xarxa Natura
1.10.1	Camí de l'N-260 a Vilanant	2,43	730	1.141	AIFF CE. AE-10.	
1.11.1	Camí de Masarac a Mollet de Peralada	2,19	349	546	AIFF ZIF CE. AE-15	
1.12.1	Camí de Peralada a Vilarnadal	5,51	350	547	AIFF ZIF CE. AE-13	Xarxa Natura
1.13.1	Camí de Peralada a Cabanes	2,7	466	727	ZIF	
1.14.1	Camí dels Hostalets a Cabanes	2,88	540	844	ZIF	
1.15.1	Camí del Camp dels Enginyers i les Forques a Vilafant	0,89	1.966	3.073	AIFF ZIF CE.	
1.17.1	Camí de Vilatenim al Far d'Empordà	1,85	214	334	AIFF CE. AE-10	
1.18.1	Camí de Vila-sacra al Far d'Empordà	1,83	1.314	2.096		
1.20.1	Camí de la C-31 a Vilamalla	2,49	399	624	AIFF ZIF	
1.22.1	Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga	2,64	397	621	AIFF ZIF CE AE03	
1.23.1	Camí de Castelló d'Empúries a Marzà	6,06	739	1.155	ZIF ZN CE-AE03	Xarxa Natura
1.24.1	Camí de Vilajuïga a Marzà	2,56	415	649	ZIF CE-AE02	
1.27.1	Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva	7,05	102	159	AIFF ZIF	Xarxa Natura
1.52.1	Camí de l'N-II a Borrassà, per Creixell	1,93	1.314	2.096	AIFF CE-AE08	
1.55.1	Camí de Sant Pere Pescador a Vilamacolum	1,77	1.629	2.546	CE-AE05	
2.01.1	Camí de Camallera a Gaüses	2,66	263	411		
2.03.1	Camí de Verges a Garrigoles	5,17	697	1.089		
2.07.1	Camí de la C-66 a Púbol	1,17	441	689	ZIF CE-BE-11	
2.21.1	Camí de la Pera a Madremanya, per Pedrinyà	2,86	122	191	CE-BE-11	
2.22.1	Camí de Monells a Sant Sadurn de l'Heura	1,64	154	241	CE-BE-11	
2.23.1	Camí de Monells a Cruïlles	2,11	672	1.050	CE-BE-11	
2.26.1	Camí de Vulpellac a Fonteta	0,68	748	1.169	ZIF	



Codi	Nom del camí	Longitud	IMD 2019	IMD futura	Afecta espais d'interès	Afecta Espais de protecció
2.30.1	Camí de Torrent a Sant Julià de Boada	4,14	680	1.063	ZIF CE-BE06	
2.46.1	Camí de Santa Cristina d'Aro a la Roca de Malvet	1,41	1.235	1.930		
2.49.1	Camí de Calonge a Mas Pallí	1,93	595	930		
2.50.1	Camí de Calonge a Torre Colomina (Avda. Països Catalans)	2,50	2.406	3.761		
2.56.1.	Camí de Belcaire a Tor	2,20	488	761	AIFF	
3.01.1	Camí de Puigcerdà a Queixans, per Age i Vilallobent	6,20	720	1.125		
5.01.1	Camí de Canet d'Adri a Sant Medir	3,13	326	510	CE-GI-07	
5.03.1	Camí de Juià a Sant Martí Vell	2,19	854	1.335		Xarxa Natura
5.04.1	Camí de Viladasens a l'antiga N-II	4,08	221	345		
5.05.1	Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues	2,06	1.000	1.563	AIFF ZIF CE-GI-07	Xarxa Natura
5.06.1	Camí de la GI-540 a Bescanó, per Estanyol	4,08	221	345	CE-GI-01	
5.08.1	Camí de l'N-II a GIV-5331	1,72	635	993		
5.09.1	Camí de Quart a Fornells de la Selva	2,01	407	636	AIFF CE-GI01	
5.10.1	Camí de Llambilles a Fornells de la Selva	3,88	522	816	AIFF CE-GI01	
5.12.1	Camí de Campllong a Sant Andreu Salou	2,86	355	555	AIFF	
6.01.1	Camí d'Esponellà a Serinyà, pel Veïnat de Martís	3,00	89	139	AIFF CE-PE01	
7.03.1	Camí de la GI-400 a Toses	4,10	516	807	AIFF	
8.02.1	Camí de Sant Dalmai a Salitja	0,92	444	694	CE-GI-01	
8.05.1	Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc	5,07	1.036	1.619	AIFF	
8.11.1	Camí de Maçanet de la Selva a la GI-512, per Mas Altaba	3,61	1.736	2.714	ZIF ZH CE-SV06	
8.12.1	Camí de Maçanet de la Selva al Molí	0,85	943	1.474		
8.19.1	Camí de Sant Dalmai a Brunyola	4,70	641	1.002	AIFF CE-GI01 CE-SV09	

Nomenclatura utilitzada:

- AIFF** afecta una Àrea catalogada d'interès florístic o faunístic
- ZIF** afecta una Zona catalogada d'interès per la fauna
- CE** creua o afecta un Connector ecològic
- ZH** afecta una Zona humida (inventari de zones humides de Catalunya)
- IG** Interès Geològic (geotop o geozona)



Al final del document s'inclou una fitxa específica per a cada proposta d'integració amb la valoració ambiental de la possible afectació.

Els camins descatalogats per criteris ambientals són:

1.25.2. Camí de Castelló d'Empúries a Palau-saverdera ja que entre el P.k. 0+000 a 4+180 la carretera creua totalment l'espai protegit del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i entre els p.k. 4+180 a 4+10 discorre dins la Reserva Natural Integral dels Estanys.

1.28.2 Camí de Roses a Cala Montjoi ja que un bon tram de la carretera, des del p.k.. 4+600 al 6+800 discorre dins dels límits Paratge natural d'interès nacional del Cap Norfeu i des del seu inici (p.k. 0+000) fins al final (p.k. 6+800) discorre dins el Parc Natural del Cap de Creus.

2.09.2. Camí de Torroella de Montgrí a la urbanització dels Griells ja que entre els p.k. 1+600 a 2+100 discorre dins dels límits del Parc natural del Montgrí Illes Medes i el Baix Ter i entre els p.k. 1+100 a 1+300 limita per l'esquerra amb Parc natural del Montgrí Illes Medes i el Baix Ter

Per contra s'ha deixat com integrable el camí 1.27.1. o Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva tot i que entre el p.k. 0+000 a 2+650 i 2+650 a 3+800 la carretera creua totalment l'espai protegit o Paratge natural d'interès nacional de la Serra de l'Albera i també bona part del seu traçat discorre dins dels límits del Parc Natural del Cap de Creus, ja que l'única actuació que es proposa es millora de la senyalització i al mateix temps, al formar part de la xarxa de carreteres de la Diputació de Girona serà aquesta qui es farà responsable de la conservació de la mateixa i sobre tot col·locar les mesures de seguretat pels usuaris i garantir l'estabilitat dels talussos.

Després de l'exposició pública i consulta a les administracions i seguint les directrius de la secció de Biodiversitat i Medi Natural s'han exclòs per criteris ambientals 7 nous camins i que concretament són:

1.07.2 Camí de Vilamaniscla a Rabós: discorre dins dels límits de la Xarxa Natura 2000 i àrea d'interès faunístic relacionat amb el turó així com per tenir incidència significativa sobre la connectivitat

1.54.2 Camí de Sant Miquel de Fluvià a Siurana per Sant Tomàs de Fluvià afecta àrea d'interès faunístic relacionat amb la presència del turó

1.59.2. Camí de la C-31 a Vilamacolum afecta àrea d'interès faunístic relacionat amb la presència del turó

2.04.2 Camí de Bellcaire d'Empordà a la Tallada afecta àrea d'interès faunístic relacionat amb la presència del turó així com per tenir incidència significativa sobre la connectivitat

2.27.2. Camí de Palau-sator a Gualta afecta àrea d'interès faunístic relacionat amb la presència del turó

2.28.2. Camí de la GI-651 a Palau Sator afecta àrea d'interès faunístic relacionat amb la presència del turó així com per tenir incidència significativa sobre la connectivitat

4.02.2 Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas creua a l'entorn del riu Fluvià la Xarxa Natura 2000 i afecta una àrea d'interès faunístic per la llúdriga

També s'ha exclòs per criteris polítiques o d'interès municipal s'ha exclòs el camí 3.02.2 de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina, tot i que ambientalment també és interessant de descatalogar ja que es troba dins d'un interessant espai connector (Alt Pirineu) i també es troba dins dels límits d'una àrea d'interès florístic o faunístic.

## 5. JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA.

### 5.1. Compliment dels objectius ambientals

Objectius ambientals	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
<p><i>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.</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>Com que no hi ha actuació no hi ha afectació d'espais d'interès natural i Xarxa Natura 2000</p> <p><b>Alt</b></p>	<p>Hi ha un total de 18 camins a integrar que total o parcialment discorren dins dels límits de la Xarxa Natura 2000 amb una llargada de 79,95 km</p> <p><b>Mitjà-Baix</b></p>	<p>Hi ha un total de 6 camins a integrar que total o parcialment discorren dins dels límits de la Xarxa Natura 2000 amb una llargada de 29,88 km dins l'espai protegit. S'han eliminat tot els camins que discorren dins de Parcs naturals</p> <p><b>Mitjà</b></p>
<p><i>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</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>Al mantenir-se la situació actual no es potencia la mobilitat sostenible</p> <p><b>Mínim</b></p>	<p>La millora del traçat dels camins no suposa afavorir de manera substancial la mobilitat sostenible si no es preveu la construcció de nous carrils bicis aprofitant els treballs de millora.</p> <p><b>Mitjà</b></p>	<p>Es proposa, en els camins que sigui possible, la construcció de carril bici aprofitant la plataforma de la carretera o en paral·lel a la mateixa</p> <p><b>Alta</b></p>
<p><i>Minimitzar el possible increment de l'impacte acústic sobre els diversos nuclis habitats situats a l'entorn de les carreteres.</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>Es mantindria el mateix nivell de pressió acústica sobre els receptors propers i zones habitades que hi ha actualment. Com que la majoria de camins no presenten asfalt fono-absorbent, el nivell d'emissió de soroll per rodadura és alt</p> <p><b>Mitjà</b></p>	<p>Caldrà aprofitar la millora de les futures carreteres incorporant asfalt fono-absorbent de manera que es redueixi l'emissió de soroll per rodadura. Hauria de ser una millora respecte a la situació actual</p> <p><b>Mitjà-Alt</b></p>	<p>Caldrà aprofitar la millora de les futures carreteres incorporant asfalt fono-absorbent de manera que es redueixi l'emissió de soroll per rodadura. Hauria de ser una millora respecte a la situació actual</p> <p><b>Mitjà- Alt</b></p>
<p><i>Protegir específicament les àrees de major valor paisatgístic, amb especial atenció als paisatges rurals i als de valor identitari.</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>Al no haver-hi actuació no hi haurà una degradació del paisatge rural actual. Si hi ha un impacte ja es va produir en el seu moment al construir el camí i més encara al pavimentar-los</p> <p><b>Alt</b></p>	<p>La millora o el canvi de traçat o ampliació del camí actual, en molts casos, comportarà un possible impacte visual sobre el paisatge i afectació del valor paisatgístic dels entorns rurals per on discorren els camins i carreteres locals. Com que afecta a una major longitud de camins integrables, l'impacte és superior a l'alternativa 2</p> <p><b>Baix</b></p>	<p>La millora o el canvi de traçat o ampliació del camí actual, en molts casos, comportarà un possible impacte visual sobre el paisatge i afectació del valor paisatgístic dels entorns rurals per on discorren els camins i carreteres locals. Com que afecta a una menor longitud de camins integrables, l'impacte és inferior a l'alternativa 1</p> <p><b>Mitjà</b></p>

Objectius ambientals	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
<p><i>Minimitzar els impactes propis de la transformació de camins a carreteres locals sobre el territori</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>No te efectes respecte a la situació actual</p> <p><b>Mínim</b></p>	<p>El Pla Zonal no contempla cap nou traçat i no s'obren nous vials.</p> <p>La transformació a carreteres es farà amb la mínima afectació sobre el medi, per garantir els estàndards de qualitat i segons l'estrictament normatiu fet que implicarà majors impactes en el territori.</p> <p>Les transformacions de camí a carretera poden comportar un increment de transit de vehicles, hi pot haver un augment de les molèsties a la fauna i major risc d'atropellament.</p> <p><b>Baix</b></p>	<p>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 per minimitzar l'impacte sobre el territori.</p> <p>Les transformacions de camí a carretera poden comportar un increment de transit de vehicles, hi pot haver un augment de les molèsties a la fauna i major risc d'atropellament. Menys afectació que l'alternativa 1</p> <p><b>Mitjà</b></p>
<p><i>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.</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>Al no haver-hi actuació no es preveu nova ocupació de terrenys agrícoles</p> <p><b>Alt</b></p>	<p>La possible integració dels camins pot comportar en alguns casos ampliació de la plataforma dels mateixos o millora de traçat el que podria suposar ocupació molt puntual i poc significativa de nous terrenys agrícoles. La possible ocupació estimada, a l'haver-hi més camins i més longitud total que l'alternativa 2 la possibilitat de nova ocupació serà superior</p> <p><b>Mitjà</b></p>	<p>La possible integració dels camins pot comportar en alguns casos ampliació de la plataforma dels mateixos o millora de traçat el que podria suposar ocupació molt puntual i poc significativa de nous terrenys agrícoles.</p> <p>La possible ocupació estimada, a l'haver-hi menys camins i menys longitud total que l'alternativa 1 la possibilitat de nova ocupació serà inferior</p> <p><b>Mitjà-Alt</b></p>
<p><i>Protegir els espais naturals i les xarxes de connectors ecològics del conjunt del territori.</i></p> <p><b>Compliment objectiu ambiental</b></p>	<p>La no actuació suposa deixar-ho en la situació actual pel que fa a nivell d'afectació que pugui suposar sobre espais naturals i sobre connectors ecològics. No es preveu trencar l'equilibri actual</p> <p><b>Alt</b></p>	<p>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, tot i així seria un impacte superior a l'alternativa 2 ja que s'afecta un major nombre de camins</p> <p><b>Mitjà</b></p>	<p>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</p> <p><b>Mitjà-Alt</b></p>

Objectius ambientals	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
<p><i>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 amb les vies que tenen valor d'estructuració del territori.</i></p> <p><i>Compliment objectiu ambiental</i></p>	<p>El manteniment de la situació actual no aporta cap avantatge de cara al futur pel que fa a afavorir el desenvolupament del món rural que sovint només està connectat amb infraestructures de la xarxa local</p> <p><i>Minim</i></p>	<p>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.</p> <p>Quan més camins s'integrin a la xarxa més efectiva serà aquesta actuació i l'alternativa 1 és la que més n'integra</p> <p><i>Alt</i></p>	<p>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.</p> <p>Quan més camins s'integrin a la xarxa més efectiva serà aquesta actuació. Hi ha menys camins integrables que l'alternativa 1</p> <p><i>Mitjà-Alt</i></p>
<p><i>Minimitzar l'emissió de contaminants atmosfèrics: GEH, contaminants locals, emissions acústiques i lumíniques. Reduir afectació sobre el canvi climàtic.</i></p> <p><i>Compliment objectiu ambiental</i></p>	<p>Com que no hi haurà cap actuació és mantindrà el nivell d'emissions actuals i per tant no es preveu cap increment</p> <p><i>Alt</i></p>	<p>La 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.</p> <p>Tot i així sempre serà superior que l'alternativa 2 ja que hi ha més nombre de camins i més longitud a integrar</p> <p><i>Mitjà</i></p>	<p>La 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.</p> <p>Tot i així sempre serà inferior que l'alternativa 1 ja que hi ha menys longitud de camins a integrar</p> <p><i>Mitjà-Alt</i></p>
<p><i>Maximitzar l'aprofitament de les infraestructures existents mitjançant la millora o renovació i optimització del traçat i l'encaix territorial de les noves infraestructures.</i></p> <p><i>Compliment objectiu ambiental</i></p>	<p>La no actuació no comporta canvis en les infraestructures de transport actual, per tant sense cap aportació positiva ni millora i això fa que algunes no compleixin amb la normativa actual de carreteres. Evidentment no suposa l'obertura de noves carreteres però tampoc una adequació de les actuals a la funcionalitat que han de tenir</p> <p><i>Mitjà</i></p>	<p>No suposa l'obertura de noves carreteres, tot i que si aportaria millores puntuals de traçat. Correspondria a una adequació de les mateixes per fer-les més funcionals i més segures, en un total de 216 carreteres amb el cost econòmic que això comporta i moltes vegades, sense necessitat d'incorporar cap millora per la seva baixa funcionalitat o d'un coeficient cost / benefici poc interessant.</p> <p><i>Mitjà-Alt</i></p>	<p>No es preveu la construcció de noves carreteres ni millores molt significatives a les existents. Es busca aprofitar al màxim les estructures existents i adaptar-les a la situació actual 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, actuacions que no es desenvoluparien o difícilment si aquests vials no formen part d'una xarxa dependent d'un òrgan gestor supramunicipal.</p> <p><i>Alt</i></p>

Objectius ambientals	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
<p><i>Minimitzar les emissions de gasos d'efecte hivernacle a l'atmosfera</i></p> <p><i>Compliment objectiu ambiental</i></p>	<p>La no actuació comporta que no hi ha un increment significatiu de les emissions de gasos d'efecte hivernacles vinculat al present pal Zonal sinó més aviat una estabilització del mateix. Com que no hi ha ampliació ni millora del traçat dels diversos camins no es preveu es pugui donar un increment significatiu del volum de trànsit rodat en els mateixos</p> <p><i>Mitjà - Alt</i></p>	<p>La incorporació de 218 camins dins del Pla zonal que podrien passar a carreteres i un total estimat de 712,16 km, amb possible ampliació i millora de traçat d'una part significativa dels mateixos podria suposar un cert increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle vinculats a l'increment del trànsit, que serà més significatiu que l'alternativa 2 a on s'han incorporat un menor nombre de camins</p> <p><i>Baix</i></p>	<p>En aquest cas es preveu passar un total de 45 camins a carreteres i un total de 134,72 km tot i que no tots són ampliacions sinó que en alguns trams només hi ha condicionament del camí sense ampliació. Hi haurà un cert increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per increment del trànsit de les carreteres, però serà inferior a l'estimat en l'alternativa 1</p> <p><i>Mitjà</i></p>

En funció de l'anàlisi fet a nivell de compliment dels objectius ambientals per les diferents alternatives confirma que la millor opció, segons criteris ambientals, seria deixar-ho tot com està, però si sumem els criteris ambientals dels funcionals i de seguretat podem concloure que l'alternativa 2 és la que millor s'ajusta al compliment dels diversos objectius ambientals establerts.

L'alternativa 2 pot comportar una certa afectació sobre els espais protegits com Xarxa natura 2000, espais connectors de fauna, zones d'interès florístic o faunístic que s'ha procurat minimitzar fent actuacions molt puntuals i concretes dins les àrees de major valor ecològic o ambiental, així com eliminant per criteris ambientals les millores de les carreteres que podien comportar una major incidència ambiental, si bé és cert que en el cas de la no actuació aquest previsible impacte no es donaria, però per contra en l'alternativa 1 seria superior al plantejat en l'alternativa seleccionada ja que comporta majos actuacions i no s'han eliminat carreteres per criteris ambientals.

La millora pel que fa a la funcionalitat de les carreteres, el manteniment de les mateixes i la seva adaptació al volum de transit que poden suportar i sobre tot de la seguretat viària és un valor molt important a considerar per la població, que no es donaria en l'alternativa 0 i possiblement fora excessiu en l'alternativa 1, de manera que l'alternativa 2 es podria considerar com un punt d'equilibri entre l'afectació del medi i la millora de la funcionalitat pel bé de la població i per això s'ha seleccionat com a alternativa bona.

L'alternativa escollida (alternativa 2), pel que fa a la Fragmentació del territori, ocupació d'espais naturals, afectació a la biodiversitat i als recursos naturals, tenim que les actuacions de reforç de ferm i de millora de senyalització i ampliació de camins que l'alternativa 2 preveu fer als camins que proposa incorporar com a carreteres com a molt poden comportar una mínima fragmentació del territori, i mínima ocupació dels espais naturals protegits i una baixa afectació sobre la biodiversitat ni els recursos naturals i evidentment molt inferiors als previstos en l'alternativa 1. Els criteris de disseny que proposa l'Alternativa 2 farà necessari actuar a molts menys trams de carretera (134,72 km, només 11,25 discorren dins dels espais protegits) del que caldria fer-ho si s'apliquessin els criteris de disseny de l'alternativa 1.

Referent a la qualitat atmosfèrica i lumínica a la demarcació de Girona no hi ha registrats problemes de contaminació atmosfèrica especialment significatius. Tant l'aplicació dels criteris de disseny que proposa l'alternativa 2 com les actuacions que preveu als camins que s'incorporaran com a carretera no suposarà un augment del trànsit més enllà del seu creixement vegetatiu. D'altra banda, els reforços de ferm que es faran als camins que s'incorporin com a carretera suposarà un estalvi del consum dels vehicles que hi circulen i una disminució de les seves emissions.

Pel que fa a la contaminació lumínica només un 5,21% de la xarxa de camins a incorporar ens troben per una zona de protecció màxima (E1) i gaire tota la resta discorren 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 actuacions proposades a l'alternativa escollida haurien de ser eficients pel que fa a la Reducció de l'accidentalitat, ja que proposa uns criteris de disseny i una metodologia de prioritització de les actuacions orientades absolutament a millorar la seguretat i reduir l'accidentalitat. L'aplicació d'aquestes propostes optimitzarà la gestió dels recursos per aconseguir l'objectiu de reduir l'accidentalitat. D'altra banda, la incorporació de camins com a carreteres i les actuacions de reforç de ferm i senyalització que s'hi faran també han de reduir-ne considerablement l'accidentalitat.

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

Tot seguit s'analitza l'impacte que sobre els diferents vectors ambientals pot tenir l'alternativa escollida (alternativa 2) i valorar, de manera qualitativa, l'impacte global que sobre el medi ambient podria generar. Tot seguit analitzem de manera detallada l'impacte que pot comportar sobre els diferents vectors mediambientals el desenvolupament de l'alternativa escollida (alternativa 1).

La tipologia que farem servir per a l'avaluació i caracterització dels impactes serà:

### Caracterització:

*Segons la intensitat: A (Notable), A1 (Mínim). Segons el signe: B (Positiu), B1 (Negatiu). Segons la incidència: C (Directe), C1 (indirecte o secundari). Segons el tipus de sistema actiu: D (Simple), D1 (Acumulatiu), D2 (Sinèrgic). Segons l'aparició: E (A curt termini), E1 (A mig termini), E2 (A llarg termini). Segons la persistència: F (Permanent), F1 (Temporal). Segons la reversibilitat: G (Reversible), G1 (Irreversible). Segons la recuperabilitat: H (Recuperable), H1 (Irrecuperable). Segons la periodicitat: I (periòdic), I1 (D'aparició irregular). Segons la manifestació: J (Continu), J1 (Discontinu). Segons l'extensió: K (Localitzat), K1 (Extensiu). Segons la situació: L (Proper a origen), L1 (Allunyat a origen). (NM) són necessàries mesures correctores.*

Valoració: *valoració de l'impacte en funció de la seva incidència sobre el factor estudiat i del grau d'atenuació o millora de les mesures correctores aplicades,*

*COMPATIBLE* *aquell impacte, la recuperació del qual, és immediata una vegada ha acabat l'activitat que el produeix i no precisa de pràctiques protectores o correctores. S'aplica així mateix als impactes positius.*

*MODERAT* *aquell impacte amb magnitud superior al llindar acceptable. Amb aquest impacte es produeix una pèrdua permanent de la qualitat de les condicions ambientals, sense cap possibilitat de recuperació, ni amb l'aplicació de mesures correctores.*

*SEVER* *aquell impacte, la recuperació del qual, no necessita pràctiques protectores o correctores intenses i on la recuperació de les condicions ambientals inicials requereix cert temps.*

*CRÍTIC* *aquell impacte, la recuperació del qual, exigeix mesures correctores o protectores, i on, fins i tot amb aquestes mesures, la recuperació requereix un període de temps dilatat*

## 6.1. Medi físic:

### 6.1.1 Geologia:

*Afectació d'espais de protecció geològica (geòtop, geozones...):* no hi ha cap dels 53 camins susceptibles de ser integrats que recorri dins d'espais d'interès geològics, ja sigui geòtop, geozones o espais d'interès paleontològic.

- *Canvis en el relleu:* no es preveu que siguin especialment importants ja que en general, la millora dels camins es preveu siguin actuacions poc significatives, malgrat que alguns camins passen per zones de relleu accidentat. Tot i així el detall del possible impacte no vindrà prou detallat fins quan es redacti el projecte concret de cada millora de camí.

- *Moviments de terres:* tampoc es preveu que puguin ser especialment significatius per la tipologia d'infraestructures que formen part del Pla Zonal i moltes vegades només són eixamplament dels camins actuals i poques actuacions haurien de comportar canvis del traçat amb excavacions significatives o importants aportacions de terres per pujar la cota de la carretera des de fora del projecte. També el detall del possible impacte sobre els moviments de terres no vindrà prou detallat fins quan es redacti el projecte concret de cada millora de camí.

L'impacte sobre la geologia es podria definir a poc significatiu, COMPATIBLE-MODERAT i es caracteritza per ser un impacte notable, negatiu, directe, simple, a curt termini, permanent, irreversible, irrecuperable, continuu, localitzat i proper a l'origen.

### 6.1.2 Edafologia:

- *Superfície de sòl afectat:* l'ampliació de camins, incorporació de carril bici o canvis del traçat suposarà l'ocupació de noves superfícies de sòl a hores d'ara no ocupades pel pas d'infraestructures, però com que no correspon a obertures de noves vies de comunicació no és preveu que sigui una ocupació de grans superfícies. També caldrà considerar l'afectació indirecta pel pas o desplaçaments de la maquinaria utilitzada en cada obra en particular, tot i que serà un impacte recuperable.

- *Afectació de la qualitat del sòl.* l'ampliació de camins pavimentats o no, de bon segur podria comporta que es passaria sobre una superfície de terreny agrícola que passaria a estar ocupat per les futures infraestructures, tot i que no es preveu un impacte especialment significatiu ja que no són grans obres, sinó sempre obres menors. La tipologia de sòl previsiblement afectat serà variable i dependrà de cada actuació concreta, tot i que algunes podrien afectar sòl d'especial protecció agrícola.

- *Canvis en l'estructura del sòl.* hi haurà una certa alteració i compactació del sòl pel pas de maquinaria en fase d'obres i que caldrà descompactar i retornar al seu estat inicial una vegada finalitzades les mateixes. Les actuacions de millora del traçat dels camins o ampliacions dels mateixos comportarà canvis en l'estructura del sòl de la superfície d'ocupació.

- *Risc de contaminació del sòl:* el portar a terme els treballs a l'entorn de les futures carreteres pot comportar un risc de contaminació del sòl a l'entorn de les futures carreteres, però sempre seran, si es donen, contaminacions puntuals, localitzades, recuperables i reversibles.

L'impacte previst referent a l'edafologia es valora com MODERAT i es caracteritza com a mínim, notable, directe, simple, a curt, mig i llarg termini, permanent, irreversible, irrecuperable, continuu, localitzat i pròxim a l'origen.



### - 6.1.3. Hidrogeologia:

- *Afectació directe dels aqüífers:* de manera global l'impacte sobre afectacions dels aqüífers no es preveu que sigui significatiu ja que, en general, no es preveuen excavacions especialment importants, tot i que a hores d'ara no se sap el detall de les mateixes, ni tampoc aparició de grans superfícies impermeables ja que només són petites ampliacions de carreteres ja existents.

-

- *Afectació d'aqüífers protegits:* diversos camins que s'han incorporat al Pla zonal recorren sobre de diversos aqüífers i masses d'aigua protegides com seria el cas, entre altres del camí de Caldes a Vidreres per Malavella Parc (8.05.1) que recorren sobre l'aqüífer protegit de la riera de Santa Coloma.

També afectava un aqüífer protegit el camí de la C-31 a Vilamacolum (1.59.1) que es troba sobre l'aqüífer del Delta dels rius Fluvià i Muga, però aquest camí, per raons ambientals va ser descatalogat.

- *Canvi de permeabilitat del sòl:* les millores dels camins, les ampliacions dels mateixos,... suposen petits canvis en la permeabilitat del sòl ja que hi haurà un cert increment de superfície impermeable, però no es preveu que de manera individualment ni tampoc en el conjunt de tot el pla sigui especialment notori i no comportarà un impacte prou significatiu per modificar la recàrrega dels aqüífers, ja que les cunetes que es projectaran en cada cas per retornar les aigües al drenatge natural.

L'impacte previst es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i es caracteritzaria per ser mínim, negatiu, indirecte, acumulatiu, a mig i llarg termini, permanent, reversible, recuperable, discontinu, extensiu i allunyat de l'origen.

### 6.1.4.- Hidrologia:

- *Afectació de cursos fluvials.* dels 45 camins integrables n'hi ha un bon nombre que creuen diversos cursos fluvials, en cas rius importants com el Ter (Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues) i també cursos menors com la riera Gotarra, riera de Vallcanera.). En alguns dels camins integrables les estructures ja estan construïdes i altres amb punts de creuament actuals que caldrà millorar i això comportarà afectacions puntuals d'alguns cursos fluvials.

-

- *Variació escorrentia:* les actuacions de millora dels diversos camins, sobre tot els que s'amplien comportaran petites variacions de les escorrenties a l'entorn de les mateixes però, fora d'alguns casos concrets que es pugui donar i que a hores d'ara no es pot determinar, no es preveu siguin significatives.

-

- *Risc de contaminació de les aigües:* totes les actuacions que caldrà portar a terme a l'entorn o punts de creuament dels cursos fluvials suposaran un risc d'alterar la qualitat de les aigües però només en fase d'obres i exclusivament si els treballs no es fan de manera correcta i hi pot haver-hi algun tipus de vessament dins la llera dels diversos cursos fluvials per on recorren i segons com també dels altres a on aboquen les seves aigües.

L'impacte sobre la hidrologia s'estima que es podria valorar com a COMPATIBLE-MODERAT i la tipologia de l'impacte es definiria com a poc significatiu, negatiu, directe i indirecte, acumulatiu, a curt termini, temporal, reversible, recuperable, discontinu, d'aparició irregular, extensiu i també extensiu, proper i allunyat a l'origen.

- 6.1.5. Medi atmosfèric:

-*Variacions micro-climàtiques:* no hi ha risc que les actuacions previstes, per les seves dimensions, puguin generar canvis que puguin afectar les condicions climàtiques de l'entorn de les futures actuacions ja que són poc significatives.

-

-*Pèrdua de qualitat de l'aire:* del total de camins previstos en el Pla Zonal no n'hi ha cap que discorri en municipis de protecció especial per risc atmosfèric. Les actuacions previstes de millora dels camins no seran prou significatives per comportar una pèrdua significativa de la qualitat de l'aire i si es dona serà especialment en fase d'obres per les emissions de gasos contaminants per part de la maquinaria de l'obra o l'emissió de pols pels moviments de terres.

En el present document hi ha un annex específic on es fa l'estimació de les emissions a l'atmosfera que pot comportar el desenvolupament del pla.

-*Increment de la pressió sonora:* com a molt es pot generar algun impacte en fase d'obres per la presència de maquinaria en el sector, però en trobem prou allunyats de les zones habitades. En fase d'explotació no es preveu cap increment dels nivells sònics actuals que són baixos. Tot i així la majoria dels camins que formen part del Pla discorren allunyats de zones urbanes hi ha camins que passen propers a zones habitades o accessos a urbanitzacions que l'increment del trànsit previst podria comportar un augment de la pressió sonora en els habitatges més propers a la infraestructura, però són estimacions i valoracions que caldrà fer a l'hora de desenvolupar cada actuació concreta.

- *Increment de la contaminació lumínica:* la zona de protecció per la contaminació lluminosa amb un nombre de camins més elevat és la zona 2, categoritzada de protecció alta ja que són camins que discorren per sòl no urbanitzable. Per la zona E1, de protecció màxima hi discorren uns 6 camins o trams d'aquests, i correspon als trams de camí que discorren dins dels límits de la Xarxa Natura tot i que alguns d'ells només la creuen. En la zona E3, de protecció moderada hi discorren molts pocs camins o trams concrets d'aquests ja que fa referència a l'entorn de zones urbanes o nuclis urbans mitjans o grans, mentre que la zona E4 no hi ha cap camí, atès que únicament la xarxa viària urbana de Barcelona esta categoritzada amb aquesta zona.

En general, la proposta de pla zonal i el previsible increment de volum de trànsit pels diversos camins no ha de comportar un increment significatiu de la contaminació lumínica si ho comparem amb la situació actual i més quan no es preveu la il·luminació específica a l'entorn de les futures carreteres.

L'impacte sobre el medi atmosfèric es valora com a COMPATIBLE i es podria caracteritzar per ser negatiu, mínim, indirecte, acumulatiu, a mig i llarg termini, temporal, reversible, recuperable, discontinu, extensiu i tant proper com allunyat a l'origen.

## 6.2. Medi biòtic:

### 6.2.1. Vegetació:

-*Destrucció de la vegetació existent:* es preveu només en casos concrets quan hi ha canvis de traçat o ampliació del camí i aquest fet només es dona en determinats camins i sempre afectant la vegetació més propera a la carretera, per tant la pèrdua de vegetació sempre serà lineal. Sobre tot es preveu que s'afecti vegetació de tipus ruderal, tot i que en determinats casos també es podria arribar a afectar vegetació arbrada situada a peu de carretera i que caldrà valorar en cada cas concret i que en trams concrets pot arribar a afectar hàbitats d'interès comunitari.

-

-*Afectació de vegetació de ribera:* no es preveu que sigui especialment significativa i es donaria en punts molt concrets de determinats camins a on es preveu l'ampliació de determinades obres de drenatge, però de manera generalitzada ni tampoc afectant superfícies especialment significatives.

-

-*Afectació i fragmentació de masses forestals.* no es preveu que hi pugui haver-hi fragmentació o pèrdues significatives de masses forestals ja que no hi ha obertures de nous camins sinó només millora puntual dels existents i com a molt podria afectar de manera lineal les masses forestals situades al costat de la carretera.

-

-*Afectació d'hàbitats d'interès comunitari:* si bé hi ha camins que discorren per zones forestals que corresponen a hàbitat d'interès comunitari concretament pinedes mediterrànies (camí de Sant Pere de Roda a Port de la Selva, camí de Sant Llorenç de les Arenes a Foixà...) i també l'hàbitat protegit d'Alberedes, salzedes, omedes i altres boscos de ribera (camí de la N-II a Borrassà, camí de Santa Cristina a Roca del Malvet...), o alzinars i carrascars (camí de Canet d'Adri a Sant Medir, camí de Juià a Sant Martivell...). Que es discorri dins de l'hàbitat no vol dir concretament que es pugui produir una afectació significativa del mateix ja que no són grans ampliacions ni modificació del traçat.

-

*Afectació de zones d'interès per la flora i fauna:* diversos camins dels inclosos en el Pla discorren dins d'àrees d'interès per la flora i fauna com per exemple:

Camí de sant Climent Sescebes a Cantallops (*Isoetes setaceum* i *Isoetes velatum*, *Urticaria austalis*)

Camí de Vilatenim al Far d'Empordà (*Silene sennenii*),

Camí de la C-31 a Vilamalla (*Silene sennenii*)

Camí de Caldes de Malavella a Vidreres(*Simethis mattiazzi*)

i diversos camins més dels 45 previstos d'incorporar.

-*Afectació d'arbres monumentals o protegits:* no hi ha afectació d'arbres monumentals o protegits ni d'especial interès botànic o paisatgístic en cap dels camins integrat en el Pla.

El previsible impacte sobre la vegetació es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i es preveu que sigui un impacte poc significatiu, negatiu, directe, simple, a curt termini, permanent, irreversible, irrecuperable, discontinu, localitzat i pròxim a l'origen.

### 6.2.2. Fauna:

-*Afectació o reducció de la fauna present:* el desenvolupament del Pla Zonal o millor dit l'execució del mateix comportarà, sobretot en fase d'obres una mínima pèrdua d'hàbitats interessants per la fauna, però sobre tot molèsties a l'hora d'execució de les obres que més que eliminar la fauna poden comportar un allunyament temporal de la mateixa de l'entorn de la zona d'obres. No es preveu es doni una reducció significativa de la fauna a l'entorn de cap dels camins projectats.

-*Afectació directe d'hàbitats faunístics:* hi ha diversos camins que discorren per zones d'interès per la fauna sobre tot, en la part central de la província, vinculades a la possible presència o ser un entorn favorable a la presència del turó (*Mustela putorius*) tot i que a hores d'ara és difícil de determinar si hi és present o no. En total hi ha 16 camins que discorren, en tot el seu traçat o de manera puntual, dins dels límits de la zona d'interès per la fauna.

Cal tenir present que el turó europeu (*Mustela putorius*) és una 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, i com que el turó europeu és especialment vulnerable als atropellaments, per a protecció de la població s'han descatalogat diverses carreteres que discorren per aquest entorn especialment sensible

*Presència d'hàbitats i espècies protegides:* Hi ha diversos camins que discorren per àrees catalogades d'interès per la fauna, tot i que no està certificada la presència de les espècies protegides com serien:

- Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops (*Testudo hermanni*)
- Camí de l'N-260 a Vilanant (*Lutra lutra*, *Barbus meridionalis*)
- Camí de Masarac a Mollet de Peralada (*Gasterosteus aculeatus*, *Barbus meridionalis*, *Lutra lutra*)
- Camí de Peralada a Vilarnadal (*Gasterosteus aculeatus*, *Barbus meridionalis*, *Lutra lutra*)
- Camí dels Hostalets a Cabanes (*Lutra lutra*)
- Camí de Vilatenim al Far d'Empordà (*Gasterosteus aculeatus*, *Barbus meridionalis*, *Lutra lutra*)
- Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga (*Lutra lutra*)
- Camí de Castelló d'Empúries a Palau-saverdera (*Ardeola ralloides*)
- Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva (*Circaetus gallicus*)
- Camí de l'N-II a Borrassà, per Creixell (*Lutra lutra*)
- Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues (*Emys orbicularis*, *Mauremys leprosa*)
- Camí de Quart a Fornells de la Selva (*Lutra lutra*)
- Camí de Campllong a Sant Andreu Salou (*Gasterosteus aculeatus*, *Barbus meridionalis*)
- Camí d'Esponellà a Serinyà, pel Veïnat de Martís (*Lutra lutra*)
- Camí de la GI-400 a Toses (*Galemys pirenaica*, *Lutra lutra*).
- Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc (*Emys orbicularis*)
- Camí de Sant Dalmai a Brunyola (*Barbus meridionalis*, *Lutra lutra*).

Que el camí a integrar dins el Pla discorri per entorns on hi ha presència d'hàbitats d'especial protecció per la fauna no vol dir específicament que hi hagi una afectació directa o indirecta dels mateixos ja que dependrà, en cada cas, de l'actuació que s'hi porti a terme.

L'impacte sobre la fauna previst es valora com a MODERAT i es preveu que pugui ser significatiu, negatiu, indirecte, sinèrgic, a curt termini (fase d'obres), temporal, reversible, recuperable, discontinu, localitzat i pròxim a l'origen.

### 6.2.3. Connectivitat:

Diversos camins que formen part dels integrables en el pla Zonal recorren o bé creuen espais d'interès connector d'acord amb els que hi ha reconeguts en el Pla territorial parcial de les Comarques Gironines, ja sigui en la totalitat del seu recorregut o bé de manera parcial.

El resum de quins són els camins i quins espais connectors concretament afecten els trobem en detall en la taula resum que hi ha al final d'aquest apartat.

Una vegada més concretar el fet que si bé recorren dins de zones considerades com espais connectors, aquestes són prou àmplies com pel fet que una actuació puntual a l'entorn d'una infraestructura lineal com és un camí i amb un volum de trànsit, en general, poc significatiu, com solen ser els mateixos, pugui afectar de manera significativa, ni molt menys, la funció connectora de l'entorn. L'impacte més significatiu es podria donar quan els camins afecten cursos fluvials que tenen realment una funció com a connectors fluvials, però es dona en casos molt puntuals i localitzats.

L'impacte sobre la connectivitat es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i es preveu que es caracteritzi per ser poc significatiu, negatiu, indirecte, acumulatiu, a curt termini (fase d'obres) i mig termini (fase d'explotació), sinèrgic, irreversible, recuperable, discontinu, localitzat i pròxim a l'origen.

### 6.2.4. Espais de protecció especial:

Del total de 45 camins que s'ha determinats que formen part del Pla Zonal (integrables), en total n'hi ha 6 que de manera total o parcial recorren dins dels límits de figures d'especial protecció en concret de la Xarxa natura 2000 o dels Espais Interès Natural (PEIN) o bé la creuen, o bé limiten amb la mateixa i concretament són:

- Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops (ES5120009) Basses Albera (limita)
- Camí de Peralada a Vilarnadal (ES5120014) Albera (creua en 1 punt)
- Camí de Castelló d'Empúries a Marzà (ES0000019) Aiguamolls Empordà (limita)
- Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva (ES5120007) Parc Natural Cap Creus (parcialment dins)
- Camí de Juià a Sant Martí Vell (ES5120010) Gavarres (limita)
- Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues (ES5120011) Riberes Baix Ter (creua)

L'actuació prevista en tots aquests espais d'especial protecció serà de mínims i en cap cas hi haurà modificació del traçat dels camins afectats. Fora d'alguns casos molt concrets i sempre fora dels Parcs Naturals hi pot haver-hi ampliació de la calçada i en diversos casos no es preveu cap tipus d'actuació sinó mantenir la situació actual.

El previsible impacte sobre els espais d'especial protecció es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i es preveu es caracteritzi per ser significatiu, negatiu, directe, acumulatiu, a curt termini (fase d'obres) i mig termini (fase d'explotació), permanent, irreversible, irrecuperable, discontinu, localitzat i pròxim a l'origen.

### 6.2.5. Paisatge

-*Degradació de la qualitat del paisatge.* en general es preveu que siguin actuacions molt lineals, de poca entitat i que no haurien de comportar una degradació significativa del paisatge fora d'indrets o punts molt concrets i que correspondria a zones d'un alt valor paisatgístic.

-

-*Impacte visual de l'actuació:* la millora del traçat d'un camí o l'ampliació de les dimensions del mateix o el fet d'incorporar-hi un carril bici o via verda comporta un trencament en el paisatge i una afectació significativa per l'impacte visual sobre tot quan es porta a terme en paisatges tancats o a l'entorn de masses forestals.

-

- *Capacitat del paisatge per integrar l'actuació:* dependrà molt de cada camí i de l'impacte o llargada de l'actuació que es porti a terme, però en general i al ser actuacions poc significatives i de manera global es valora com de mitjana capacitat per integrar les actuacions, però considerant que hi haurà actuacions que seran perfectament integrables i altres que podran generar més impacte al ser àrees de major fragilitat, però quan discorren en zones d'alta fragilitat paisatgística s'ha volgut minimitzar l'actuació a portar a terme.

L'impacte previst sobre el paisatge es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i la tipologia de l'impacte previst s'estima com negatiu, directe, simple, localitzat, directe, a curt i mig termini, permanent, sovint reversible, poc recuperable, continu, localitzat i proper a l'origen.

### 6.3. Medi humà

#### 6.3.1 Agricultura i usos del sòl:

-*Pèrdua de superfície agrícola:* petita pèrdua de sòl agrícola de camp de conreu majoritàriament de secà i que es limitarà només a l'entorn de diversos camins per ampliació de la calçada dels mateixos i en casos molt concrets per modificacions puntual del traçat, ni fragmentació de camps de conreu.

-

-*Pèrdua de superfície forestal* també es donarà en els casos que els camins discorrin, en trams concrets, a l'entorn de zones forestals, però no es dona al llarg de tot el camí sinó en trams concrets de determinats camins i no de manera generalitzada. Les afectacions de superfície forestal seran sempre lineals i es podria donar a cada costat del camí, tot i que sempre es procurarà només afectar la vegetació forestal present a un dels dos costats. Suposadament seran masses forestals que no s'exploten ja que no hi ha afectació de superfícies de suredes (explotades per obtenir el suro) o d'alzinars (com a llenya).

-

-*Afectació de construccions agrícoles o ramaderes.* no es preveu que es pugui veure afectades cap nau, construcció agrícola o ramadera per les previsibles actuacions a portar a terme, tot i que no es podrà assegurar fins quan es redacti el projecte de millora del camí.

L'impacte es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i és caracteritzaria per ser negatiu, mínim, directe, simple, a curt termini, permanent, irreversible, irrecuperable, continu, localitzat i proper a l'origen.

#### 6.3.2.- Infraestructures i vies de comunicació:

-*Millora de la vialitat actual:* el desenvolupament del pla zonal es planteja com una proposta de millora de la xarxa comarcal actual de la província de Girona per adaptar-la a la situació actual i amb perspectives de futur, per tant serà una actuació clarament positiva.

-

-*Afectació de les vies de comunicació actual:* l'impacte es donarà directament sobre carreteres concretes o trams concrets de les mateixes per tant l'impacte sobre tot en fase d'obres hi serà, però no en fase d'explotació, sinó que haurà suposat una millora en totes les actuacions proposades.

-

-*Afectació dels serveis presents:* tot i que en aquesta fase del projecte no es pot determinar amb detall, no es preveu que cap de les millores proposades en els diversos camins pugui afectar serveis importants o com a molt alguna línia telefònica, alguna línia elèctrica de mitja o baixa tensió o alguna instal·lació d'aigua més aviat de tipus particular que no grans canonades públiques.

L'impacte previst es valora com a POSITIU i es caracteritza per ser notable, positiu, directe, simple, a mig i llarg termini, permanent, irreversible, irrecuperable, continu, localitzat i proper a l'origen.

#### 6.3.3. Patrimoni:

-*Afectació del Patrimoni arquitectònic:* no hi ha elements del patrimoni arquitectònic protegit, segons consulta del Geoportal del Patrimoni, que es puguin veure afectades pels camins que formen part del Pla Zonal, tot i que alguns dels camins passen molt propers o pel davant d'elements protegits com seria el cas del camí de Masarac a Mollet de Peralada (santa Maria de l'Om), camí de Verges a Garrigola (Molí de la Vall)... entre altres.

-

-*Afectació del Patrimoni arqueològic:* alguns dels camins discorres dins de jaciments arqueològics coneguts o zones d'expectatives arqueològiques dins la zona de pas dels camins inclosos en el Pla, segons consulta del Geoportal del Patrimoni, com serien entre altres el camí de N-260 a Vilanant (jaciment de Vilanant), Camí d'Hostalets a Cabanes (jaciment rec de la Calçada), camí de Camallera a Gaüses (estany de Camallera, camí de Gaüses)...

-

- *Afectació de jaciment paleontològics:* no se sap de la presència de jaciments paleontològics (restes fòssils) en les zones de pas dels diversos camins segons consulta del Geoportal del Patrimoni

En aquest cas l'impacte previst sobre el patrimoni es valora com a COMPATIBLE-MODERAT i seria un impacte que es caracteritzaria per ser poc significatiu, negatiu, directe, simple, a curt termini, permanent, irreversible, irrecuperable, localitzat, proper a l'origen.

#### 6.3.4. Afectació sobre la població:

*Millora del desenvolupament econòmic de l'entorn:* si bé la incidència sobre l'economia de la nova xarxa de carreteres no serà substancial, si que la millora de les comunicacions terrestres pot permetre una millora de les condicions d'atracció de nova activitat comercial i industrial i permetre així millorar l'economia de l'entorn mes proper per on discorre la nova xarxa.

- *Molèsties o perjudicis a la població:* en fase d'obres, els treballs de millora dels diversos camins poden generar molèsties a la població, però en general, són carreteres que uneixen nuclis de població petits i amb poca densitat de població. En fase d'explotació es preveu un impacte positiu ja es facilitarà els desplaçaments i la mobilitat de la població.

L'impacte previst es valora com a POSITIU

#### 6.3.5. Àrees de risc per a la seguretat i benestar de les persones

-*Risc geològic:* sense poder entrar en detall de cada actuació en aquesta fase del projecte, inicialment sembla que no hi hauria riscos geològics importants pel que fa a esllavissades, esfondraments, desprendiments de blocs, risc sísmic, ni tampoc risc d'inestabilitat de talussos en els diversos camins analitzats. Impacte: COMPATIBLE

-

-*Risc incendis forestals:* tant trobem camins que passen per zones de baix risc d'incendis forestals tant de la zona de l'Empordà (camí de Vilasacra al Far d'Empordà, camí de Castelló d'Empúries a Marzà per exemple) com també de la Selva o Gironès (camí de Campllong a Sant Andreu Salou), però així mateix n'hi ha d'altres que discorren en àrees més forestals i que correspon a zones amb un alt risc d'incendis (camí de Bescanó a Estanyol, camí de Portbou a Sant Pere de Rodes...). L'impacte previst es valora com a COMPATIBLE-MODERAT

-

-*Risc inundabilitat:* ens trobem en una situació semblant ja que si bé bona part dels camins passen allunyats de cursos fluvials, però tot i així es creuen diversos cursos fluvials i per tant hi podria haver un cert risc d'inundabilitat, per un període de retorn és baix o mitjà. La proposta preveu millorar algunes obres de drenatge presents en les diverses carreteres a integrar i quan es portin a terme les actuacions previstes es construiran les obres de drenatge o de fàbrica per tal que quedin per sobre de les cotes de les zones potencialment inundables. L'impacte previst es valora com a POSITIU ja que comportaria una millora de la situació actual.



<b>FACTOR AMBIENTAL</b>	<b>Valoració dels impactes</b>
Geologia	COMPATIBLE MODERAT
Edafologia	MODERAT
Hidrogeologia	COMPATIBLE MODERAT
Hidrologia	COMPATIBLE MODERAT
Medi atmosfèric	COMPATIBLE
Vegetació	COMPATIBLE MODERAT
Fauna i població animal	MODERAT
Connectivitat ecològica	COMPATIBLE MODERAT
Espais de protecció especial	COMPATIBLE MODERAT
Paisatge	COMPATIBLE MODERAT
Agricultura i Usos del sòl	COMPATIBLE MODERAT
Infraestructures i vies de comunicació	POSITIU
Patrimoni Arquitectònic i Arqueològic	COMPATIBLE MODERAT
Socioeconòmic	POSITIU
Riscos Ambientals	COMPATIBLE

Com es pot observar, els impactes més significatius es donen sobre l'edafologia (afectació del sòl i canvi d'usos del mateix), sobre la fauna (allunyament per les obres, protecció espècies....) mentre que n'hi ha d'altres com la geologia, la vegetació, la hidrologia, la connectivitat, els espais d'especial protecció... que es produirà una certa incidència, però no és especialment significativa. Per contra hi haurà un impacte favorable pel que fa a les infraestructures o el medi socioeconòmic.

## 7. Incorporació de les determinacions establertes en el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic

Segons el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic emès pels Serveis Territorials a Girona del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i concretament l'oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona, amb data 03 d'agost de 2020 i número d'expedient OTAAGI20200079, l'estudi ambiental estratègic (EAE) haurà d'analitzar en més detall els següents aspectes relatius al Pla de les carreteres locals de les comarques gironines. Concretament en el document d'abast es diu:

*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 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.*

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 utilitzat 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 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.*

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.

## 8.- Afectació al canvi climàtic

### 8.1. Valoració de l'afectació al canvi climàtic

L'article 29 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental en l'apartat i es diu:

*“ i) les mesures previstes per a prevenir, reduir i, en la mesura que sigui possible, corregir qualsevol efecte negatiu rellevant en el medi ambient de l'aplicació del pla o programa, prenent en consideració el canvi climàtic.”*

*El marc legal i planificador del canvi climàtic seria:*

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.

En aquest cas la possible afectació de la proposta feta sobre el canvi climàtic es valora com a BAIXA o no especialment significativa ja que:

1/ La millora dels diversos camins que passarien a carreteres suposarà un increment del trànsit per les mateixes, però com que tot són infraestructures amb una IMD (Intensitat Mitjana Diària) de circulació de vehicles poc significatives, amb uns nivells baixos, l'increment del volum de trànsit que pugui suposar el pas dels 53 camins a carreteres no serà especialment significatiu, amb unes més que en altres, i més si tenim present que el total de quilòmetres previstos de passar de camins a carreteres són 164,47 km en el global de la província de Girona, que té una superfície total de 5.910 km<sup>2</sup>.

Així per exemple hi ha futures carreteres amb una IMD estimada molt baixa, per exemple 191 vehicles en el camí de la Pera a Madremanya o 139 vehicles en el camí d'Esponellà a Serinyà, mentes que les futures carreteres a on s'estima un volum de trànsit més important són el 2.546 vehicles en el camí de Sant Pere Pescador a Vilamacolum (recorregut de 1,77 km), o els 2.767 vehicles en el camí de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina (recorregut de 4,57 km).

Evidentment que l'increment de trànsit comportarà un augment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle generats per les emissions del tub d'escapament dels vehicles, però en el global de tota la província queden molt diluïts i molt dispersos i molt poc concentrats.

2/ Correspon a camins ja existents, només que per la seva funcionalitat es passarien a carreteres de manera que formin part del conjunt de carreteres de la Diputació de Girona i sigui aquesta qui es faci responsable de la seva explotació i manteniment. Dels 53 previstos a un total de 21 actuacions, amb un total de 69,77 km, només correspon reforç del ferm o condicionament del traçat sense ampliació del mateix i sobre tot en actuacions previstes dins dels espais protegits (Xarxa natura 2000).

3/ No es preveu que les ampliacions previstes comportin una pèrdua significativa de massa forestal, en cap cas fragmentació de les mateixes i com a molt, en les actuacions d'ampliació de la calçada, en punts concrets podria comportar pèrdua de la vegetació arbrada situada més propera a la carretera, però com que són petites ampliacions, la pèrdua de vegetació arbrada es preveu poc significativa i amb poca incidència per comportar una afectació significativa sobre el canvi climàtic.

Per minimitzar l'impacte sobre el canvi climàtic per pèrdua de vegetació arbrada per ampliació dels diversos camins previstos, serà important portar a terme noves plantacions a l'entorn de les carreteres per compensar les taies que es pugui ser necessari portar a terme.

Cal considerar que la millora de determinats camins suposarà que nous usuaris els utilitzin, al ser millor transitables, i això comportarà la retallin els desplaçaments que abans feien entre determinats destins que abans es feien per carreteres més importants i que suposaven desplaçaments més llargs, i això comporta una reducció dels gasos d'efecte hivernacle per reduir desplaçament, però difícil de quantificar.

4/ Les actuacions de reforç i també les ampliacions previstes hauran de comportar l'aplicació d'un paviment fono-absorbent que suposarà una millora per reduir l'impacte sonor que a dia genera la circulació de vehicles en l'estat actual dels camins a integrar.

5/ Els treballs de millora dels camins i passar-los a carreteres comportarà, en fase d'obres, un increment de les emissions de pols a l'atmosfera que també comportarà, repetim només vinculat a la fase d'obres, la generació de gasos d'efecte hivernacle tant pels vehicles vinculats a l'obra com pels moviments de terres que es puguin generar.

6/ Tot i que no està determinat per cada actuació concreta, és política de la Diputació de Girona de construir vies verdes o carrils bici associats a les obres de millora de les carreteres a on sigui possible, per tal de potenciar els desplaçaments amb mitjans no motoritzats i aquí sí que hi ha una millora molt significativa per la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per reduir l'ús de vehicles contaminants per a petits desplaçaments entre petits nuclis de població com són la majoria de les actuacions previstes en el pla zonal.

Per tant amb la proposta d'integrar 53 camins i passar-los a carreteres de la Xarxa Local de la Diputació de Girona no es preveu que pugui comportar un impacte especialment significatiu sobre el canvi climàtic tot i que molt possiblement hi hagi un increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que s'han estimat en un apartat concret del present document.

actuació que es planteja i les diferents actuacions vinculades, no es preveu que pugui comportar un canvi significatiu ni efecte negatiu sobre el canvi climàtic.

- Valoració de l'impacte estimat sobre el canvi climàtic

1/ Extensió de l'impacte: la llargada total dels de camins actuals que passen a carreteres de la Xarxa Local de la Diputació de Girona s'estima en 134,38 km, tot i que molta part dels mateixos només corresponen a reforç del ferm i condicionament sense ampliació de la calçada.

2/ Magnitud i complexitat de l'impacte: en el següent apartat del present document es fa una estimació de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (concretament CO<sub>2</sub>) que pot comportar l'increment del volum de circulació de vehicles associat a la millora del camí. Tot i així es pot estimar que serà un impacte de baixa magnitud, però de major complexitat com tots els impactes associats a un estimat increment del trànsit de vehicles.

3/ Probabilitat que es produeixi: la probabilitat que produeixi l'impacte és real i va associat al previst increment de transit de vehicles que pot comportar el pas de camins a carreteres.

4/ Durada, freqüència i reversibilitat: en aquest cas no serà un canvi immediat sinó que es donarà de manera lenta però progressiva al llarg del temps a mesura que es portin a terme les actuacions i que es poden estimar en uns 24 anys que és el període de vigència del Pla. Serà un impacte que es podria caracteritzar per ser poc significatiu per la seva durada en el temps, negatiu, indirecte, acumulatiu, a mig i llarg termini, permanent, irreversible, irrecuperable, discontinu, extensiu i proper a l'origen.

5/ Mesures correctores: la possible construcció d'una via verda en paral·lel a les obres de millora de determinades carretera és una molt bona mesura per afavorir els desplaçaments amb mitjans no motoritzats i per tant afavorir la reducció de les emissions de gasos contaminants.

Fer els reforços de ferm amb mescles bituminoses temperades, semi-calentes o amb capes ultrafines, que generen menys emissions que les mescles bituminoses convencionals.



## 8.2. Càlcul de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat.

Per a portar a terme el Càlcul de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle associades a la nova mobilitat, s'ha utilitzat com a base la Guia de càlcul d'emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEH) de data 21 de juny de 2.021 editat per la Generalitat de Catalunya i més concretament pel Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda rural.

En aquest cas hem fet un càlcul del volum de trànsit que podria comportar cada carretera integrable en la seva situació actual (IMD actual) i la proposta de situació futura amb la carretera integrada i amb les actuacions previstes, en funció de la IMD futura estimada per a cada carretera.

També s'ha fet una estimació de la tipologia de trànsit que pensem pot discorre per una tipologia de carreteres com les que explota la Diputació de Girona. La tipologia de trànsit s'ha fet de manera estimada en general i no per a cada cas en particular.

Les dades de les emissions per les diferents tipologies de vehicles s'han tret de la Guia esmentada anteriorment, en aquest cas s'ha fet en funció dels quilòmetres recorreguts i en concret per a cada tipologia de vehicles, les dades utilitzades són les que figuren en el requadre groc.

<b>Emissions en funció de la velocitat (gCO<sub>2</sub>/km) per a turismes</b>				
<b>Combustible</b>	<b>Cilindrada</b>	<b>Urbana (21km/h)</b>	<b>Mitja (69 km/h)</b>	<b>Alta (102 km/h)</b>
Gasolina	Mini < 0,8 l (Euro 4 i posteriors)	163,93	112,69	134,04
	Petit 0,8 - 1,4 l	201,62	129,47	142,49
	Mitjà 1,4 - 2,0 l	242,95	151,65	160,19
	Gran-SUV-Executiu > 2,0 l	328,30	189,07	199,48
Dièsel	Mini < 0,8 l (Euro 4 i posteriors)	113,57	93,45	107,98
	Petit 0,8 - 1,4 l	195,36	124,50	140,00
	Mitjà 1,4 - 2,0 l	195,36	124,50	140,00
	Gran-SUV-Executiu > 2,0 l	245,86	158,88	180,67
Híbrid	Qualsevol	100,86	97,07	118,80
GLP	Qualsevol	173,35	132,22	162,95
GNC (100%CH <sub>4</sub> )	1,4 - 2,0 l	195,71	130,06	137,11

Emissions en funció de la velocitat (gCO <sub>2</sub> /km) per a camions i furgonetes					
Vehicle		Tipus	Emissions en funció de la velocitat (gCO <sub>2</sub> /km)		
			Urbana (21 km/h)	Mitja (62 km/h)	Alta (92 km/h)
Lleuger (furgoneta)	Gasolina	Qualsevol	292,75	168,47	169,09
	Dièsel	Qualsevol	242,43	157,00	179,36

Vehicle		Tipus		Emissions en funció de la velocitat (gCO <sub>2</sub> /km)		
				Urbana (12 km/h)	Mitja (59 km/h)	Alta (87 km/h)
Pesat	Rígid	<= 14t	731,55	361,98	385,59	
		> 14t	1.523,93	439,72	434,77	
dièsel (camió)	Articulat	<= 34 t	1.387,00	514,75	480,58	
		> 34 t	2.032,10	594,73	538,11	

Emissions en funció de la velocitat (gCO <sub>2</sub> /km) per a motocicletes				
Vehicle	Classificació	Urbana (25 km/h)	Mitja (69 km/h) Resta de vies	Alta (102 km/h) Autopistes i
Ciclomotor	2 i 4 Temps Convencionals	76,12	-	-
	2 i 4 Temps Mitjana classes Euro	54,05	-	-
Motocicleta	2 Temps > 50 cm <sup>3</sup>	78,27	64,92	91,63
	4 Temps < 250 cm <sup>3</sup>	69,96	65,56	88,88
	4 Temps 250-750 cm <sup>3</sup>	151,34	106,52	126,88
	4 Temps > 750 cm <sup>3</sup>	171,01	116,80	133,96

En el cas de la Maquinaria agrícola els valor utilitzats són:

Combustible	Factor d'emissió <sup>63</sup> (kg CO <sub>2</sub> / litre)
Gasoil agrícola (classe B)	2,682
Gasoil automoció (classe A)	2,459
Gasolina	2,244
Gas líquat del petroli (GLP) <sup>64</sup>	1,628

En cada cas els càlcul obtinguts són

Amb la IMD actual

Codi carretera	longitud	IMD actual	IMD futura	diferencia	% turismes gasolina	% turisme diesel	% turismes híbrids	% motocicletes	% furgonetes	% camions	% maquinaria agrícola
percentatge					47%	25%	8%	5%	8%	5%	2%
1.02.1	7,01	238	372	134	107	60	24	12	19	12	5
1.10.1	2,43	730	1.141	411	329	183	73	37	58	37	15
1.11.1	2,19	349	546	197	157	87	35	17	28	17	7
1.12.1	5,51	350	547	197	158	88	35	18	28	18	7
1.13.1	2,70	466	727	261	210	117	47	23	37	23	9
1.14.1	2,88	540	844	304	243	135	54	27	43	27	11
1.15.1	0,89	1966	3.073	1.107	885	492	197	98	157	98	39
1.17.1	1,85	214	334	120	96	54	21	11	17	11	4
1.18.1	1,83	1314	2.096	782	591	329	131	66	105	66	26
1.20.1	2,49	399	624	225	180	100	40	20	32	20	8
1.22.1	2,64	397	621	224	179	99	40	20	32	20	8
1.23.1	6,06	739	1.155	416	333	185	74	37	59	37	15
1.24.1	2,56	415	649	234	187	104	42	21	33	21	8
1.27.1.	7,05	102	159	57	46	26	10	5	8	5	2
1.52.1	1,83	1314	2.096	782	591	329	131	66	105	66	26
1.55.1	1,77	1629	2.546	917	733	407	163	81	130	81	33
2.01.1	2,66	263	411	148	118	66	26	13	21	13	5
2.03.1	5,17	697	1.089	392	314	174	70	35	56	35	14
2.07.1	1,17	441	689	248	198	110	44	22	35	22	9
2.21.1	2,86	122	191	69	55	31	12	6	10	6	2
2.22.1	1,64	154	241	87	69	39	15	8	12	8	3
2.23.1	2,11	672	1.050	378	302	168	67	34	54	34	13

Codi carretera	longitud	IMD actual	IMD futura	diferencia	% turismes gasolina	% turisme diesel	% turismes híbrids	% motocicletes	% furgonetes	% camions	% maquinaria agrícola
percentatge					47%	25%	8%	5%	8%	5%	2%
2.26.1	0,68	748	1.169	421	337	187	75	37	60	37	15
2.30.1	4,14	680	1.063	383	306	170	68	34	54	34	14
2.46.1	1,41	1235	1.930	695	556	309	124	62	99	62	25
2.49.1	1,93	595	930	335	268	149	60	30	48	30	12
2.50.1	2,5	2406	3.761	1.355	1.083	602	241	120	192	120	48
2.56.1	2,20	488	761	273	220	122	49	24	39	24	10
3.01.1	6,2	720	1.125	405	324	180	72	36	58	36	14
5.01.1	3,13	326	510	184	147	82	33	16	26	16	7
5.03.1	2,19	854	1.335	481	384	214	85	43	68	43	17
5.04.1	4,08	221	345	124	99	55	22	11	18	11	4
5.05.1	2,06	1000	1.563	563	450	250	100	50	80	50	20
5.06.1	4,08	501	783	282	225	125	50	25	40	25	10
5.08.1	1,72	635	993	358	286	159	64	32	51	32	13
5.09.1	2,01	407	636	229	183	102	41	20	33	20	8
5.10.1	3,88	522	816	294	235	131	52	26	42	26	10
5.12.1	2,86	355	555	200	160	89	36	18	28	18	7
6.01.1	3	89	139	50	40	22	9	4	7	4	2
6.13.1	3,8	105	164	59	47	26	11	5	8	5	2
7.03.1	4,1	516	807	291	232	129	52	26	41	26	10
8.02.1	0,92	444	694	250	200	111	44	22	36	22	9
8.05.1	5,07	1036	1.619	583	466	259	104	52	83	52	21
8.11.1	3,61	1736	2.714	978	781	434	174	87	139	87	35
8.12.1	0,85	943	1.474	531	424	236	94	47	75	47	19
8.19.1	4,7	641	1.002	361	288	160	64	32	51	32	13

<b>Total</b>		<b>138,05</b>	<b>30714</b>	<b>48.089</b>	<b>17.375</b>	<b>13.821</b>	<b>7.679</b>	<b>3.071</b>	<b>1.536</b>	<b>2.457</b>	<b>1.536</b>	<b>614</b>	
Kilòmetre	s					1.908.030	1.060.017	424.007	212.003	339.205	212.003	84.801	
coeficient emissió						151,65	124,5	97,07	65,56	157	439,72	800	grCO <sub>2</sub> / km
Total emissions	en grams CO <sub>2</sub>					289.352.820	131.972.107	41.158.337	13.898.942	53.255.250	93.222.128	67.841.083	<b>690.700.668</b>
Total emissions	en tones CO <sub>2</sub>					289,35	131,97	41,16	13,90	53,26	93,22	67,84	<b>690,70</b>

Amb la IMD futura (estimada)

Codi carretera	longitud	IMD actual	IMD futura	diferencia	% turismes gasolina	% turisme diesel	% turismes híbrids	% motocicletes	% furgonetes	% camions	% maquinaria agrícola
percentatge					47%	25%	8%	5%	8%	5%	2%
1.02.1	7,01	238	372	134	167	93	37	19	30	19	7
1.10.1	2,43	730	1.141	411	513	285	114	57	91	57	23
1.11.1	2,19	349	546	197	246	137	55	27	44	27	11
1.12.1	5,51	350	547	197	246	137	55	27	44	27	11
1.13.1	2,70	466	727	261	117	65	26	13	21	13	5
1.14.1	2,88	540	844	304	380	211	84	42	68	42	17
1.15.1	0,89	1.966	3.073	1.107	1.383	768	307	154	246	154	61
1.17.1	1,85	214	334	120	150	84	33	17	27	17	7
1.18.1	1,83	1.314	2.096	782	943	524	210	105	168	105	42
1.20.1	2,49	399	624	225	281	156	62	31	50	31	12
1.22.1	2,64	397	621	224	279	155	62	31	50	31	12
1.23.1	6,06	739	1.155	416	520	289	116	58	92	58	23
1.24.1	2,56	415	649	234	292	162	65	32	52	32	13
1.27.1.	7,05	102	159	57	72	40	16	8	13	8	3
1.52.1	1,83	1.314	2.096	782	943	524	210	105	168	105	42
1.55.1	1,77	1.629	2.546	917	1.146	637	255	127	204	127	51
2.01.1	2,66	263	411	148	185	103	41	21	33	21	8
2.03.1	5,17	697	1.089	392	490	272	109	54	87	54	22
2.07.1	1,17	441	689	248	310	172	69	34	55	34	14
2.21.1	2,86	122	191	69	86	48	19	10	15	10	4
2.22.1	1,64	154	241	87	108	60	24	12	19	12	5
2.23.1	2,11	672	1.050	378	473	263	105	53	84	53	21

Codi carretera	longitud	IMD actual	IMD futura	diferencia	% turismes gasolina	% turisme diesel	% turismes híbrids	% motocicletes	% furgonetes	% camions	% maquinaria agrícola
percentatge					47%	25%	8%	5%	8%	5%	2%
2.26.1	0,68	748	1.169	421	526	292	117	58	94	58	23
2.30.1	4,14	680	1.063	383	478	266	106	53	85	53	21
2.46.1	1,41	1.235	1.930	695	869	483	193	97	154	97	39
2.49.1	1,93	595	930	335	419	233	93	47	74	47	19
2.50.1	2,5	2.406	3.761	1.355	1.692	940	376	188	301	188	75
2.56.1	2,20	488	761	273	220	122	49	24	39	24	10
3.01.1	6,2	720	1.125	405	506	281	113	56	90	56	23
5.01.1	3,13	326	510	184	230	128	51	26	41	26	10
5.03.1	2,19	854	1.335	481	601	334	134	67	107	67	27
5.04.1	4,08	221	345	124	155	86	35	17	28	17	7
5.05.1	2,06	1.000	1.563	563	703	391	156	78	125	78	31
5.06.1	4,08	501	783	282	352	196	78	39	63	39	16
5.08.1	1,72	635	993	358	447	248	99	50	79	50	20
5.09.1	2,01	407	636	229	286	159	64	32	51	32	13
5.10.1	3,88	522	816	294	367	204	82	41	65	41	16
5.12.1	2,86	355	555	200	250	139	56	28	44	28	11
6.01.1	3	89	139	50	63	35	14	7	11	7	3
6.13.1	3,8	105	164	59	74	41	16	8	13	8	3
7.03.1	4,1	516	807	291	363	202	81	40	65	40	16
8.02.1	0,92	444	694	250	312	174	69	35	56	35	14
8.05.1	5,07	1.036	1.619	583	729	405	162	81	130	81	32
8.11.1	3,61	1.736	2.714	978	1.221	679	271	136	217	136	54
8.12.1	0,85	943	1.474	531	663	369	147	74	118	74	29
8.19.1	4,7	641	1.002	361	451	251	100	50	80	50	20

Total	<b>134,72</b>	<b>30.714</b>	<b>48.089</b>	<b>17.375</b>	<b>21.640</b>	<b>12.022</b>	<b>4.809</b>	<b>2.404</b>	<b>3.847</b>	<b>2.404</b>	<b>962</b>	
Kilòmetres					2.987.424	1.659.680	663.872	331.936	531.098	331.936	132.774	
coeficient emissió					151,65	151,65	124,5	97,07	65,56	157	439,72	gr CO <sub>2</sub> /km
Total emissions			en grams CO <sub>2</sub>		453.042.821	206.630.147	64.442.051	21.761.723	83.382.318	145.958.889	106.219.513	<b>1.081.437.462</b>
Total emissions			en tones CO <sub>2</sub>		453,04	206,63	64,44	21,76	83,38	145,96	106,22	<b>1.081,44</b>



El comparatiu entre les dues situacions (actual i futura) en funció de la diferència del volum de trànsit previst seria:

<b>Codi carretera</b>	<b>longitud</b>	<b>IMD actual</b>	<b>IMD futura</b>	<b>diferència</b>	<b>% turismes gasolina</b>	<b>% turisme diesel</b>	<b>% turismes híbrids</b>	<b>% motocicletes</b>	<b>% furgonetes</b>	<b>% camions</b>	<b>% maquinaria agrícola</b>
<b>percentatge</b>					<b>47%</b>	<b>25%</b>	<b>8%</b>	<b>5%</b>	<b>8%</b>	<b>5%</b>	<b>2%</b>
1.02.1	7,01	238	372	134	60	34	13	7	11	7	3
1.10.1	2,43	730	1.141	411	185	103	41	21	33	21	8
1.11.1	2,19	349	546	197	89	49	20	10	16	10	4
1.12.1	5,51	350	547	197	89	49	20	10	16	10	4
1.13.1	2,60	466	727	261	117	65	26	13	21	13	5
1.14.1	2,88	540	844	304	137	76	30	15	24	15	6
1.15.1	0,89	1966	3.073	1.107	498	277	111	55	89	55	22
1.17.1	1,85	214	334	120	54	30	12	6	10	6	2
1.18.1	1,83	1314	2.096	782	352	196	78	39	63	39	16
1.20.1	2,49	399	624	225	101	56	23	11	18	11	5
1.22.1	2,64	397	621	224	101	56	22	11	18	11	4
1.23.1	6,06	739	1.155	416	187	104	42	21	33	21	8
1.24.1	2,56	415	649	234	105	59	23	12	19	12	5
1.27.1.	7,05	102	159	57	26	14	6	3	5	3	1
1.52.1	1,83	1314	2.096	782	352	196	78	39	63	39	16
1.55.1	1,77	1629	2.546	917	413	229	92	46	73	46	18
2.01.1	2,66	263	411	148	67	37	15	7	12	7	3
2.03.1	5,17	697	1.089	392	176	98	39	20	31	20	8
2.07.1	1,17	441	689	248	112	62	25	12	20	12	5
2.21.1	2,86	122	191	69	31	17	7	3	6	3	1
2.22.1	1,64	154	241	87	39	22	9	4	7	4	2
2.23.1	2,11	672	1.050	378	170	95	38	19	30	19	8

Codi carretera	longitud	IMD actual	IMD futura	diferencia	% turismes gasolina	% turisme diesel	% turismes híbrids	% motocicletes	% furgonetes	% camions	% maquinaria agrícola
percentatge					47%	25%	8%	5%	8%	5%	2%
2.26.1	0,68	748	1.169	421	189	105	42	21	34	21	8
2.30.1	4,14	680	1.063	383	172	96	38	19	31	19	8
2.46.1	1,41	1235	1.930	695	313	174	70	35	56	35	14
2.49.1	1,93	595	930	335	151	84	34	17	27	17	7
2.50.1	2,5	2406	3.761	1.355	610	339	136	68	108	68	27
2.56.1	2,20	488	761	273	123	68	27	14	22	14	5
3.01.1	6,2	720	1.125	405	182	101	41	20	32	20	8
5.01.1	3,13	326	510	184	83	46	18	9	15	9	4
5.03.1	2,19	854	1.335	481	216	120	48	24	38	24	10
5.04.1	4,08	221	345	124	56	31	12	6	10	6	2
5.05.1	2,06	1000	1.563	563	253	141	56	28	45	28	11
5.06.1	4,08	501	783	282	127	71	28	14	23	14	6
5.08.1	1,72	635	993	358	161	90	36	18	29	18	7
5.09.1	2,01	407	636	229	103	57	23	11	18	11	5
5.10.1	3,88	522	816	294	132	74	29	15	24	15	6
5.12.1	2,86	355	555	200	90	50	20	10	16	10	4
6.01.1	3	89	139	50	23	13	5	3	4	3	1
6.13.1	3,8	105	164	59	27	15	6	3	5	3	1
7.03.1	4,1	516	807	291	131	73	29	15	23	15	6
8.02.1	0,92	444	694	250	113	63	25	13	20	13	5
8.05.1	5,07	1036	1.619	583	262	146	58	29	47	29	12
8.11.1	3,61	1736	2.714	978	440	245	98	49	78	49	20
8.12.1	0,85	943	1.474	531	239	133	53	27	42	27	11
8.19.1	4,7	641	1.002	361	162	90	36	18	29	18	7

Total	<b>134,72</b>	<b>30.714</b>	<b>48.089</b>	<b>17.375</b>	<b>7.819</b>	<b>4.344</b>	<b>1.738</b>	<b>869</b>	<b>1.390</b>	<b>869</b>	<b>348</b>	
Kilòmetres					1.079.393	599.663	239.865	119.933	191.892	119.933	47.973	
Coefficient emissió					151,65	124,5	151,65	124,5	97,07	65,56	157	grCO <sub>2</sub> / km
Total emissions	en grams CO <sub>2</sub>				163.690.001	74.658.040	23.283.714	7.862.781	30.127.068	52.736.760	38.378.430	<b>390.736.794</b>
Total emissions	en tones CO <sub>2</sub>				163,69	74,66	23,28	7,86	30,13	52,74	38,38	<b>390,74</b>

El quadre comparatiu de les tres situacions seria.

	<b>Total emissions (en gr CO<sub>2</sub>)</b>	<b>Total emissions (en Tones CO<sub>2</sub>)</b>
Situació actual	690.700.668	690,70
Situació futura	1.081.437.462	1.081,44
Diferència	390.736.794	390,74

Percentualment, l'increment d'emissions de CO<sub>2</sub> que es podria estimar en un futur seria del 56,57%

Aquest increment previst correspon a quan s'hagin portat a terme totes les actuacions previstes i a més considerant la IMD màxima total estimada en un futur.

## 9. Seguiment ambiental de l'actuació

### 9.1. Mesures de seguiment i control de les obres d'actuació en els diferents camins

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 influeixen 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'aqüífer 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 guardat en recipients tancats que no podran estar a la intempèrie i hauran de ser gestionats per la mateixa empresa de forma correcte.

Es procurar 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 maquinaria, 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 recorren 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.

## 9.2. Indicadors de seguiment de compliment del Pla.

INDICADORS DE SEGUIMENT	Objectius relacionats	Valoració compliment	Tendència desitjada
Longitud de la Xarxa. Quilòmetres desenvolupats respecte al total previst.	5	%	↗
Condicionament de carreteres en espais protegits	1, 4, 7	Km	0
Obertura de nous vials	1, 5, 7	Km <sup>2</sup>	0
Densitat de territori ocupat	1, 4, 6	Km <sup>2</sup>	↗
Territori ocupat	1, 4, 6	%	↗
Repartiment modal dels desplaçaments. Disminució de la mobilitat en vehicle motoritzat	8	%	↘
Ocupació mitjana dels cotxes	2	Persones/vehicle	↗
Mesures d'increment d'intensitat de transit	8	IMD	→
Itineraris adaptats per a vehicles no motoritzats o vianants	2	Km	↗
Mortalitat de la fauna silvestre per atropellaments	6	Atropellaments/ Km/any	↘
Accidentalitat a l'entorn de les carreteres	7	Accidents/km/ any	↘
Emissions de gasos efecte hivernacle	8	Kg CO <sup>2</sup> /any	↘
Percentatge de vehicles elèctrics i vehicles mixtes respecte total vehicles	8	%	↗



## 10. Proposta de mesures preventives i correctores

Tot seguit fem un petit resum de les principals mesures correctores que es proposa portar a terme per tal de minimitzar l'impacte que sobre el medi pot comportar el desenvolupament del present Pla Zonal.

Totes les actuacions que puguin afectar de manera directa o indirecta espais que formin part de la Xarxa Natura 2000 o Espais d'Interès Natural s'hauran de sotmetre al procediment d'avaluació de l'impacte ambiental d'acord amb la Normativa vigent.

Serà important definir criteris de disseny que tinguin en consideració els entorns que travessen les carreteres i al trànsit que hi circula

Proposar uns criteris de disseny indicatius en travesseres amb l'objectiu facilitar la pacificació del trànsit i la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants, indicant que no es planteja la necessitat de construcció d'una circumval·lació al nucli urbà fora de travesseres on, per falta d'espai no es puguin incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc sigui possible redefinir els sentits de circulació dels vials municipals per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants. Aquesta mesura reduirà molt la fragmentació del territori, el consum de recursos.

Altres mesures ambientals que es proposen són:

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.

Altres mesures correctores proposades serien:

1/ Fase de projecte:

Per totes les obres que s'hagin de realitzar en zona de domini públic hidràulic caldrà que es demani la corresponent autorització a l'Agència Catalana de l'aigua. Tant les obres de pas (ponts, viaductes, obres de drenatge menors, obres de fàbrica en camins rurals, i les seves modificacions, guals, ...), com els encreuaments de conduccions o serveis sota lleres, caldrà que es facin d'acord amb el document tècnic redactat per l'ACA "Guia tècnica. Recomanacions tècniques per al disseny d'infraestructures que interfereixen amb l'espai fluvial".

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%.

Si hi ha alguna actuació que es desenvolupi en un emplaçament relacionat amb activitats potencialment contaminants del sol, caldrà que s'ajusti al compliment del Real Decreto 9/2005, de 14 de gener pel que s'estableix la relació d'activitats potencialment contaminants del sol i els criteris i estàndards per a la declaració de sols contaminats, o la legislació vigent en el moment de fer les actuacions.

## 2/ En fase de construcció:

Si l'actuació comporta que s'ha de sotmetre a avaluació ambiental, en fase d'obres caldrà la presència d'un tècnic ambiental com a responsable del control mediambiental de l'obra amb la funció de supervisar la correcta aplicació i eficàcia de les diverses mesures correctores previstes per tal de poder controlar i evitar possibles impactes ambientals previstos.

Pel que fa referència als treballs tala i desbrossada associats a cada actuació, una vegada delimitada la zona d'actuació es procedirà a marcar tots els peus arboris que sigui necessari tallar. Una vegada marcats els mateixos es portaran a terme els treballs de desbrossada amb elements mecànics i posteriorment la tala dels peus arboris afectats (els arbres no podran ser arrancats sinó que hauran de ser tallats. Aquestes actuacions de poda s'haurien de fer de manera coordinada amb el cos d'Agents Rurals

Totes les restes vegetals i de tala caldrà gestionar-les com a restes vegetals i no es podran deixar acopiats a l'entorn de l'àrea del projecte, sinó que caldrà treure'ls de l'obra i gestionar-los adequadament.

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.

Referent a la gestió dels residus generats a l'obra totes les actuacions que es realitzin del Pla Zonal s'hauran de fer complint amb la normativa vigent en cada moment referent a la producció i gestió de residus i tenint en compte els següents criteris:

- Gestionar els residus d'enderrocs, de la construcció i d'excavació que es puguin generar en el desenvolupament de les actuacions d'acord amb la normativa vigent en matèria de residus de conformitat amb el Decret Legislatiu 1/2009 de 21 de juliol de 2009, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei reguladora dels residus.

Caldrà disposar d'una zona ambientalment irrellevant per a la ubicació dels contenidors de recollida de residus i que sigui fàcilment accessible. Caldrà habilitar un punt de neteja de restes de formigó (canaletes, morter, etc.) per tal d'evitar neteges descontrolades i contaminacions de l'entorn d'obra o qualsevol mena d'abocament incontrolat.

- En cas que es prevegi enderrocar edificacions que presentin elements de fibrociment amb contingut d'amiant, caldrà donar compliment al Real Decreto 396/2006, de 31 de març, pel que s'estableixen les disposicions mínimes de seguretat i salut aplicables als treballs amb risc d'exposició a l'amiant, així com al Decret 93/1999, de 6 d'abril, sobre procediments de gestió de residus. Aquests residus es gestionaran en instal·lacions autoritzades per l'Agència de Residus de Catalunya.

Tots els residus generats a l'obra s'hauran de gestionar de manera separativa i hauran de ser gestionats a través d'empreses homologades

### 3/ En fase d'explotació

Incloure la poda dels marges dels camins s'incorporaran a la xarxa local de carreteres. Aquestes actuacions de poda són molt importants per afavorir la prevenció i control d'incendis, faciliten que les carreteres i camins actuïn com tallafocs i vies segures per al pas d'equips de protecció d'incendis.

Controlar el creixement de vegetació de les vores de les carreteres amb la sega periòdica de les males herbes i vegetació que pot desenvolupar-se a l'entorn de les mateixes. Evitar la utilització d'herbicides i productes químics per a l'eliminació de la vegetació dels marges.

## 11.- Síntesi

El Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Girona 2021-2045 defineix la xarxa local de carreteres de la Diputació de Girona identificant aquells camins que poden ser incorporats com a carreteres de la xarxa local, ajusta els criteris de disseny de la xarxa local adaptant-los als trànsits que hi circulen i als entorns que travessa i estableix un procediment i una metodologia per prioritzar i programar les actuacions de millora de la xarxa local. L'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 24 anys de duració, dividit en sis fases de 4 anys de durada cadascuna.

L'objecte del present estudi ambiental estratègic és valorar, identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que puguin derivar-se de l'aplicació del Pla Zonal, així com les alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables, que tinguin en compte els objectius i àmbit territorial d'aplicació del pla, i descriure les mesures previstes per prevenir, reduir i, en la mesura del que sigui possible, corregir qualsevol efecte negatiu rellevant en el medi ambient de l'aplicació del pla.

S'han analitzat tots els aspectes ambientals que poden afectar l'abast del Pla Zonal, per a cada vector ambiental i es presenten en els principals que tot Pla d'infraestructures viàries ha de contemplar per tal de fer una correcta avaluació, així com tots aquells aspectes rellevants considerant el marc normatiu existent i la relació amb altres plans i programes.

Una vegada feta la diagnosi ambiental mitjançant la identificació i caracterització dels aspectes ambientals claus en relació amb l'objecte del Pla, caldrà definir aquells que són rellevants amb l'objectiu d'establir els condicionants o limitacions ambientals que determinaran la prioritització i exclusió de les actuacions previstes.

A continuació es presenten els principals aspectes ambientals 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.

• 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, 6 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). Igualment hi ha diverses afectacions d'habitats d'interès comunitari com les pinedes mediterrànies o alzinars i carrascars. També hi ha diverses propostes que discorren dins espais catalogat d'interès faunístic o florístic; també algun en espais d'interès geològic per 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 en compte 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 i dimensionat de les infraestructures.

- Increment de la mobilitat. La crisi econòmica viscuda en els darrers anys 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. 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%.

Els objectius establerts per a la valoració ambiental del Pla Zonal i la seva prioritat són:

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. **Prioritari**

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.

**Secundari**

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

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

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

6/ Protegir els espais naturals, zones interès fauna i flora, i les xarxes de connectors ecològics del conjunt del territori. **Prioritari.**

7/ 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 amb les vies que tenen valor d'estructuració del territori. **Secundari.**

8/ Minimitzar l'emissió de contaminants atmosfèrics: GEH, contaminants locals, emissions acústiques i lumíniques. **Rellevant**

9/ Maximitzar l'aprofitament de les infraestructures existents mitjançant la millora o renovació i optimització del traçat i l'encaix territorial de les noves infraestructures. **Rellevant**

En el Pla de carreteres locals de les Comarques Gironines, s'han plantejat 3 possibles alternatives:

- Alternativa 0: o mantenir la xarxa de carreteres actual, conservant les 218 carreteres, encara que actualment algunes d'elles o trams d'elles, no compleixin amb els requeriments de l'article 4 del vigent Reglament de Carreteres (Decret 293/2003 per a aquesta xarxa). Així doncs no es preveu descatalogar-ne cap. Tampoc es preveu la incorporació de cap dels camins susceptibles de transformar-se a carretera d'acord amb la diagnosi del Pla, i que actualment encara no formen part de la xarxa de carreteres de la Diputació de Girona.

- Alternativa 1: seria quan tots els camins analitzats es consideren com integrables. Per tant correspon a la integració d'un total de 218 camins, amb una longitud total de 712,16 km i dels mateixos 18 d'ells afectant zones d'especial protecció ambiental ja sigui pel fet que discorren dins de la Xarxa Natura 2000 o espai d'interès natural (PEIN) la creuen en algun punt concret o només el camí fa de límit de l'espai protegit.

Alternativa 2: com a resultat de la diagnosi de la xarxa de camins en el Pla Zonal, s'han identificat 45 camins susceptibles de passar a formar part de la xarxa de carreteres de titularitat de la Diputació de Girona, amb un total de 134,72 km. Contempla l'execució de les propostes de millora a partir de dues tipologies d'actuacions clarament diferenciades: la "transformació de camí a carretera" i la "millora de seguretat viària". En aquest darrer cas, es mantenen les característiques tècniques del camí (traçat en planta, alçat i secció) sense transformar-lo en carretera, tot millorant diversos aspectes de seguretat viària (reparació de desperfectes en ferm, drenatge, senyalització, etc....)

S'ha analitzat i valorat el compliment dels diferents objectius ambientals per les 3 alternatives i si bé el fet de no portar a terme res i deixar-ho tot com està no comporta cap mena d'afectació ambiental, tampoc aporta cap millora per a la seguretat dels usuaris, ni facilita la mobilitat entre petits nuclis habitats i per tant obliga a desplaçaments més llargs (i major emissió de gasos amb efecte hivernacle), ni tampoc aporta cap millora per fomentar la mobilitat sostenible ja que no potencia la xarxa de vies verdes o carrils bici.

De les altres dues alternatives és la proposta 2 la que evidentment suposa un millor compliment dels objectius ambientals ja que comporta una menor afectació dels espais protegits, menor impacte sobre el paisatge, menor generació de gasos d'efecte hivernacle...

Cal puntualitzar, que per determinar quins dels camins són integrables a més dels criteris propis de la llei de carretera i el càlcul del cost-benefici si es porten a terme les actuacions, s'han aplicat criteris ambientals per a determinar si és viable integrar tots els camins seleccionats inicialment i s'ha establert que s'eliminaven 3 camins ja que la seva conversió a carreteres podien comportar impactes ambientals significatius i que concretament són:

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.

Així mateix, després de l'exposició pública i com a conseqüència de les al·legacions presentades s'han descatalogat un total de 8 carreteres, 1 per criteris polítics com és el cas del camí de l'estació d'esquí de la Molina a la Molina (codi 3.02.1) i 6 per criteris mediambientals com són

- 1.07.01 Camí de Vilamaniscle a Rabós
- 1.54.1 Camí de Sant Miquel del Fluvià Siurana per Sant Tomàs de Fluvià
- 1.59.1. Camí de la C-31 a Vilamacolum
- 2.04.1 Camí de Bellcaire d'Empordà ala Tallada
- 2.27.1. Camí de Pala-sator a Gualta
- 4.02.1. Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas

També, com a resposta a les al·legacions s'han incorporat dos nous camins com són:

- 2.56.1. Camí de Bellcaire a Tor
- 1.13.1. Camí de Peralada a Cabanes

Quan s'han analitzat de manera detallada les possibles afectacions ambientals que podrien comportar el pas de diversos camins que discorren per espais d'alt valor ambiental s'ha limitat, per raons ambientals, les actuacions a portar a terme i sovint s'han limitat a un condicionament de la carretera sense ampliació de la calçada

Com a resum de les actuacions previstes des del caire ambiental tenim:

- 19 creuen o discorren dins d'àrees interès per la fauna o la flora.
- 25 creuen, o discorren total o parcialment dins d'espais connectors segons el Pla Director Urbanístic de les comarques gironines
- 15 creuen o discorren total o parcialment dins de zones d'interès per a la fauna, concretament com espais d'interès per a la protecció del turó (*Mustela putorius*).
- 22 creuen o discorren total o parcialment entre hàbitats d'interès comunitari tant prioritari com no prioritari
- no hi ha cap camí que afecti espais d'interès geològic (geòtop o geozones)
- 14 camins discorren propers i alguns també creuen elements del patrimoni arquitectònic o arqueològic

Quadre resum dels camins analitzats:

	Núm. camins	Longitud (km)	Afecten Xarxa Natura	
			Núm. camins	Longitud (km)
Camins integrables	45	134,72	6	29,88
Camins no integrables	173	577,44	12	50,07
<b>Total</b>	<b>218</b>	<b>712,16</b>	<b>18</b>	<b>79,95</b>

Les dades de km d'afectació de la xarxa Natura 2000 fan referència a la longitud total del camí, però realment només 2 discorren dins dels límits de la Xarxa Natura 2000 la resta o bé la creuen o bé limiten amb la mateixa

S'ha fet una fitxa específica per a cada camí integrable a on s'ha descrit l'actuació prevista i s'ha analitzat les afectacions ambientals que pot comportar i s'ha valorat el possible impacte que es podria generar amb l'actuació proposada.

Cal puntualitzar que malgrat es fa una proposta d'actuació serà en el projecte constructiu i en funció de cada situació concreta a on es delimitarà l'amplada exacte del camí i si hi ha algun punt o zona puntual i concret on cal millorar la seguretat d'algun traçat especialment sinuós queda oberta la possibilitat d'executar-ho.

En funció de la anàlisi de les diferents propostes d'actuació s'ha valorat els possibles impactes que sobre el medi ambient i en concret sobre els diversos vectors ambientals pot comportar el desenvolupament del Pla Zonal i la taula resum de la previsió d'impactes pel desenvolupament del Pla zonal seria:

<b>FACTOR AMBIENTAL</b>	<b>Valoració dels impactes</b>
Geologia	COMPATIBLE MODERAT
Edafologia	MODERAT
Hidrogeologia	COMPATIBLE MODERAT
Hidrologia	COMPATIBLE MODERAT
Medi atmosfèric	COMPATIBLE
Vegetació	COMPATIBLE MODERAT
Fauna i població animal	MODERAT
Connectivitat ecològica	COMPATIBLE MODERAT
Espais de protecció especial	COMPATIBLE MODERAT
Paisatge	COMPATIBLE MODERAT
Agricultura i Usos del sòl	COMPATIBLE MODERAT
Infraestructures i vies de comunicació	POSITIU
Patrimoni Arquitectònic i Arqueològic	COMPATIBLE MODERAT
Socioeconòmic	POSITIU
Riscos Ambientals	COMPATIBLE



Per tant tenim que els impactes més significatius presumiblement es podrien donar sobre l'edafologia (afectació del sòl i canvi d'usos del mateix), sobre la fauna (allunyament per les obres, protecció espècies....) mentre que n'hi ha d'altres com la geologia, la vegetació, la hidrologia, la connectivitat, els espais d'especial protecció... que es produirà una certa incidència, però no és especialment significativa. Per contra hi haurà un impacte favorable pel que fa a les infraestructures o el medi socioeconòmic.

Igualment s'ha donat compliment a les prescripcions i continguts mínims que determina el document d'abast de l'estudi inicial estratègic i que va proposar la OTAAA dels Serveis Territorials de Girona

Quan s'ha analitzat el possible impacte que pot comportar l'actuació sobre el canvi climàtic, es valora que la proposta d'integrar 46 camins i passar-los a carreteres de la Xarxa Local de la Diputació de Girona no es preveu que pugui comportar un impacte especialment significatiu sobre el canvi climàtic tot i que molt possiblement hi hagi un increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per l'increment estimat del volum de trànsit, però per contra permetrà escorçar recorreguts entre pobles i al mateix temps anirà associat a potenciar el transport no motoritzat amb la creació de carrils bicis vinculats a la transformació de camins amb carreteres

S'ha fet el càlcul de l'increment de les emissions associades al canvi climàtic i s'ha obtingut un valor estimat de 390,74 Tones de CO<sub>2</sub> pel total de quilòmetres previstos i amb l'increment de la IMD de cada carretera estimat, el que suposaria, en condicions màximes un increment d'emissions del 56,57% si ho comparem en la situació actual del trànsit existent en les carreteres que es proposa d'integrar.

Finalment s'ha fet una proposta del seguiment ambiental que es proposa portar a terme durant el desenvolupament del Pla Zonal i caldria:

Establir eines de control i seguiment a l'assistència en la fase d'obres; supervisar l'aplicació de les mesures ambientals per a cada vector ambiental afectat.

Redactar informes de seguiment del desenvolupament del Pla amb la periodicitat que determini l'òrgan ambiental en la resolució de l'avaluació ambiental, i els remetrà a l'òrgan ambiental. Es proposa que sigui cada 4 anys com a final de cadascuna de les 6 fases previstes

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.

També s'han proposat diverses actuacions de seguiment específics, tot i que generals, per a cada vector ambiental, però que caldrà ajustar a cada actuació concreta.

S'ha incorporat una taula dels diferents indicadors pel compliment dels diversos objectius ambientals que s'havien plantejat i la tendència futura que hauria de tenir cada un d'ells.

Finalment s'ha fet una proposta de mesures correctores i preventives i com a més significatives destacaríem.

Totes les actuacions que puguin afectar de manera directa o indirecta espais que formin part de la Xarxa Natura 2000 o Espais d'Interès Natural s'hauran de sotmetre al procediment d'avaluació de l'impacte ambiental d'acord amb la Normativa vigent.

Proposar uns criteris de disseny indicatius en travesseres més urbanes amb l'objectiu facilitar la pacificació del trànsit i la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants

En les àrees d'interès florístic: evitar l'alteració de l'hàbitat i adopció de mesureres 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 dissenyant les estructures de manera que permetin el pas de la fauna terrestre i que impedeixin que puguin ser atropellades en els punts perillosos.

Quan s'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.

Considerant que el Pla Zonal és un element de planificació territorial d'àmbit de tota la província de Girona, no és viable, en el present estudi, aprofundir en el detall de les afectacions que el desenvolupament de cada una de les actuacions proposades, si bé les propostes del pla ja incorporen de forma inherent la mínima afectació sobre el territori en equilibri amb les necessitats de millora de les condicions de seguretat de la mobilitat de la població actuals. Així el present Document Ambiental Estratègic estableix la necessitat que els projectes d'actuacions de condicionament de carreteres que es derivin dels programes que s'elaborin a partir del procediment i metodologia que es proposen, si es considera convenient sotmetin al tràmit ambiental corresponent i vigent en cada moment per poder identificar i prevenir els possibles impactes sobre el medi ambient i aprofundir cas a cas les afectacions particulars que es puguin derivar, especialment quan afectin a espais naturals protegits o altres espais d'especial valor ambiental.

Així, en general, no es considera que les actuacions que poden comportar la proposta de desenvolupament del Pla Zonal de les comarques gironines com a viables amb la selecció dels camins integrables que s'ha fet així com la tipologia d'actuació proposada.

Cassà de la Selva, maig 2024

**DOMINGO  
ROURA JOSEP  
- 40286407K**

Firmado  
digitalmente por  
DOMINGO ROURA  
JOSEP - 40286407K  
Fecha: 2024.05.08  
10:03:16 +02'00'



**Josep Domingo Roura**  
Biòleg col·legiat número 14084-C

**Col·legi de Biòlegs de Catalunya**

## **12.- annex 1.**

### **Document d'abast de l'estudi ambiental estratègic**



## 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:



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Territori  
i Sostenibilitat**

Serveis Territorials a Girona  
Oficina Territorial d'Acció i Avaluació  
Ambiental de Girona

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 Llampaias	-
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 Malloí als Hostaletes d'en Bas és producte de la concentració parcel·l·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 vàries 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 Vilamaniscla 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 Marzá	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>Thalictrum lucidum</i> i <i>Ardeola ralloides</i> . Zona estratègica per expansió de <i>Mustela putorius</i>	
1.27.1	de Sant Pere de Rodes 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>Mauremys 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'Alguema, AIFF <i>Lutra lutra</i>	Mesures per pont sobre riera Alguema
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 Gaüses	2,7	263		Amplada actual 4-5 m. Entorn agrícola-forestal. Un terç del traçat transcorre per zona forestal HIC 9540 pinedes mediterrànies.	Caldria 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 la Tallada d'Empordà	3,4			Amplada actual 4 m. Entorn agrícola. El 50% del traçat està dins el connector BE-02 (Belcaire).	
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 Sadurn de l'Heura	3,3			Amplada 5 m. Entorn agrícola. Dins el connector BE-11	Entre Sant Sadurn 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 Palli	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 Puigcerdà, passant per Villalobent 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 Gurn 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.	

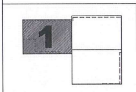
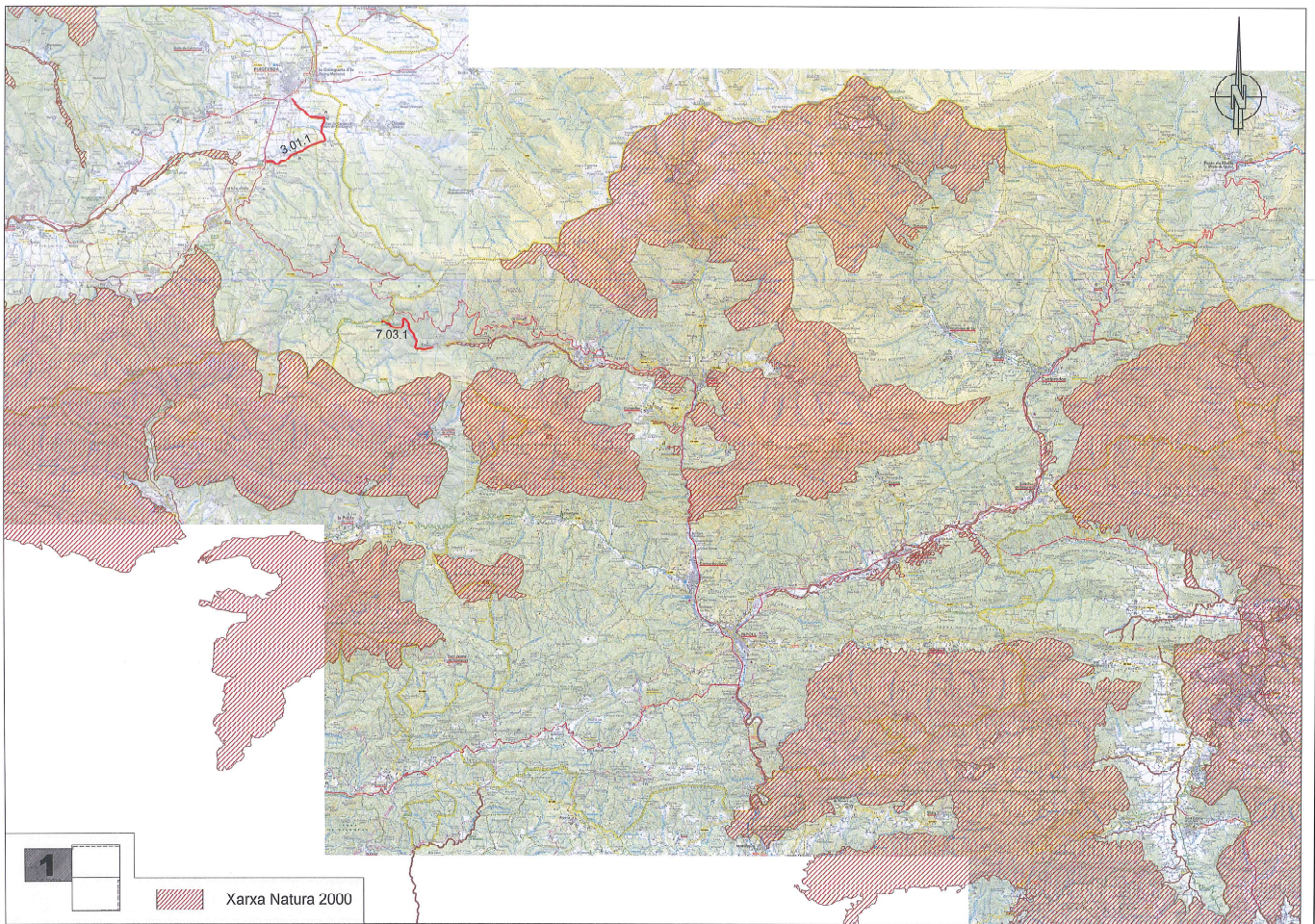



5.05.1	de Sant Jordi Desvalls a Flaça	2,1	1000	ES5120011	Actualment hi ha un gual al riu Ter. Connecta la GI-633 a Sant Jordi Desvalls amb la GIV-6424 a Flaça. Amplada 5,5 m. Creua espai XN2000 Riberes del Baix Ter (80 m) al passallís de Sobrànigues. Presència de <i>Emys orbicularis</i> i <i>Mauremys 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'Esponellà 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>Galemys 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>Simethis mattiazzi</i> en 1,26 km. Presència de basses per amfibis i <i>Emys 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 Molí	0,9			Entorn urbà. Sense habitats 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> .	

## **13. Annex 2.**

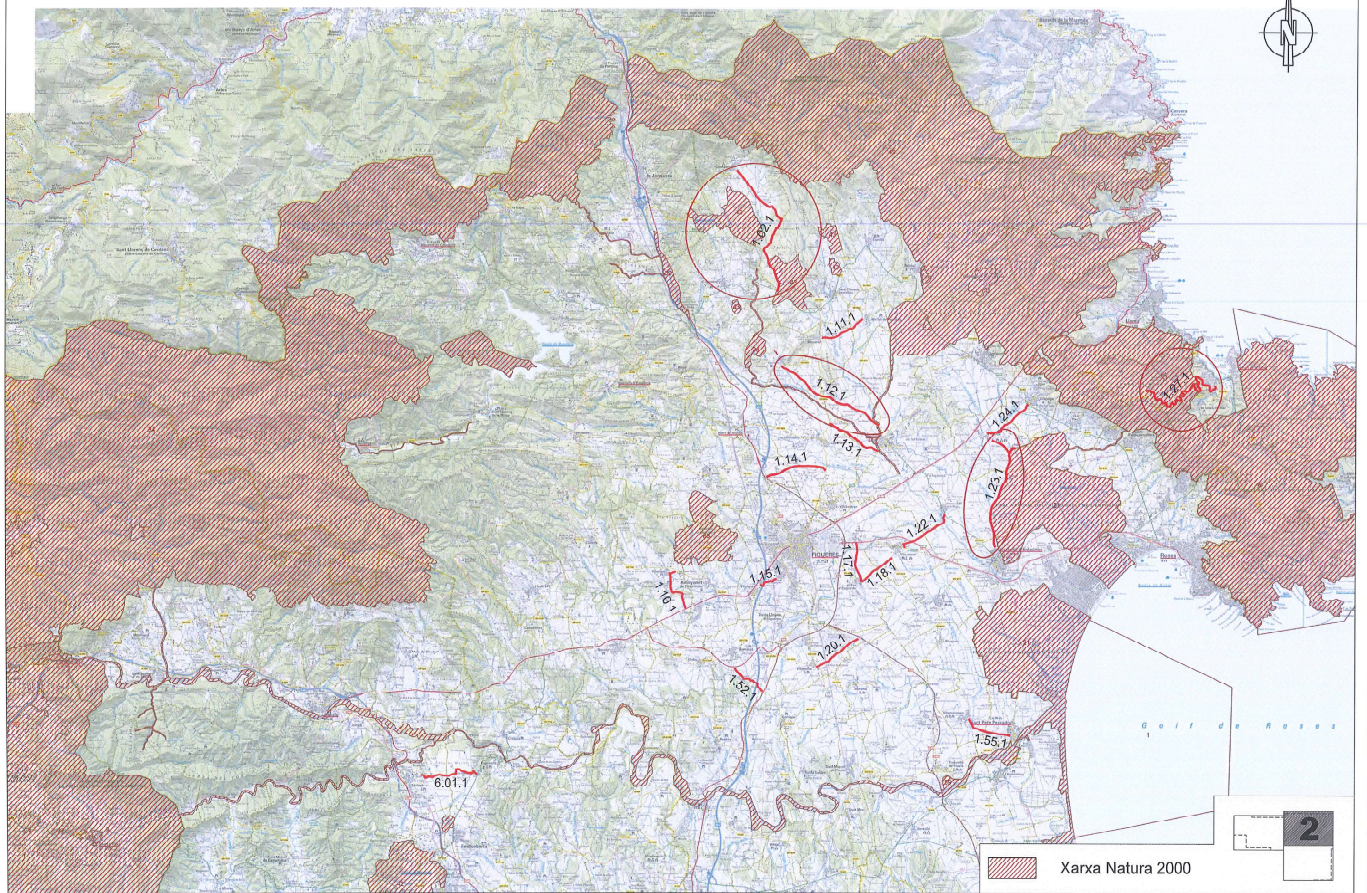
### **Plànols**

- 3 Plànols de localització de les carreteres integrables escala 1:150.000
- 3 Plànols carreteres locals que poden afectar figures de protecció ambiental escala 1:150.000



 Xarxa Natura 2000





CONSULTOR

**taller ambiental**

AUTOR DEL PROYECTO

**CSOP COMARQUES GIRONNES**

TITOL DEL PROYECTO

TEXT REFÓS, ESTILEY AMBIENTAL, ESTRATÉGIC, PLA DE CARRETERES LOCALES DE LES COMARQUES GIRONNES  
Actualització 2021

ESCALES

1:20000  
ORIGENALS A3  
CRÀFQUES

NOM DEL PLANO:

SITUACIÓ SOBRE XARXA NATURA 2000

DATA:

ABRIL 2024

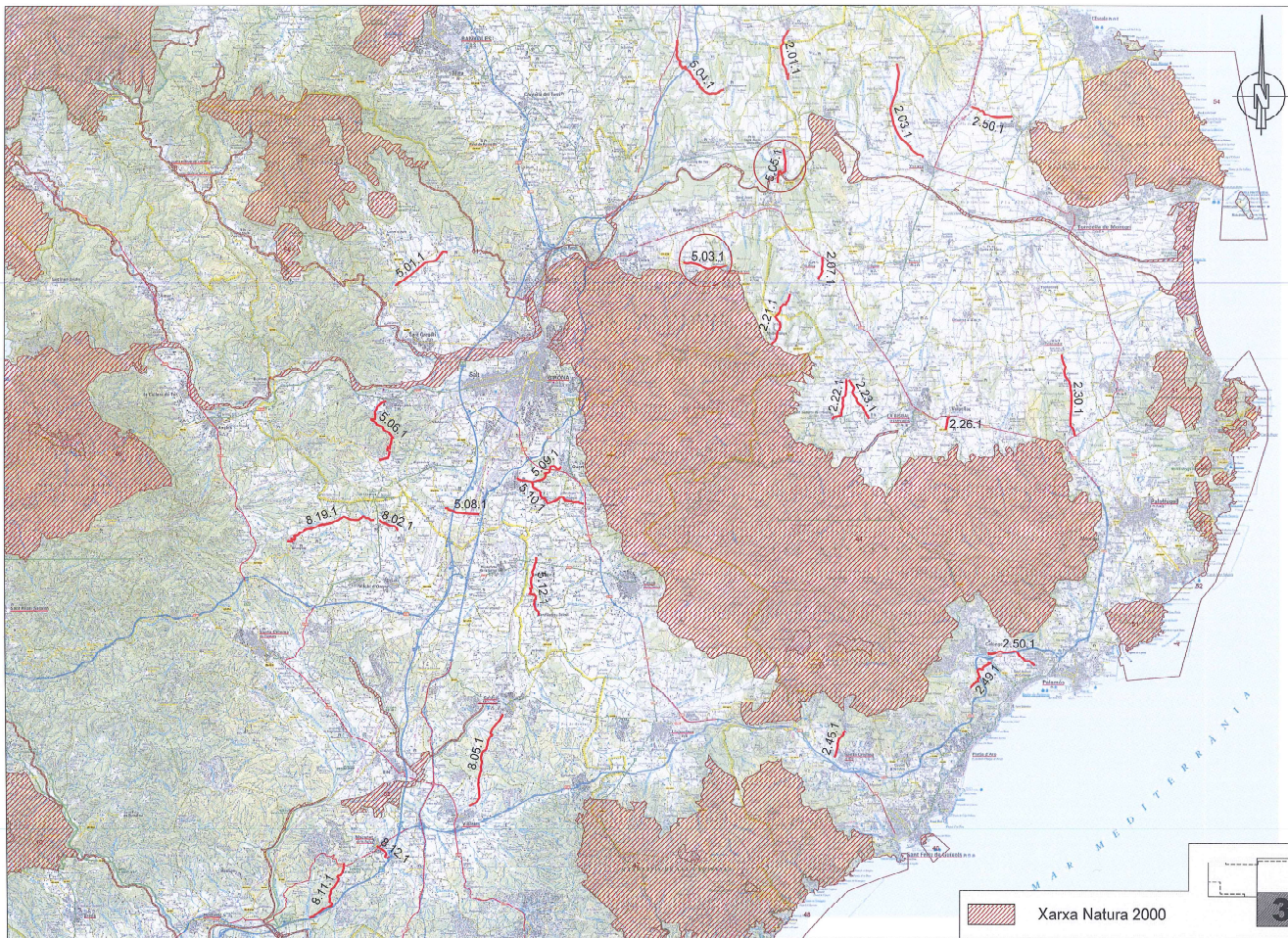
FOLI PRINCIPAL

02 SITUACIÓ AN2000 245 8-4

PLA 2 DE 3

2

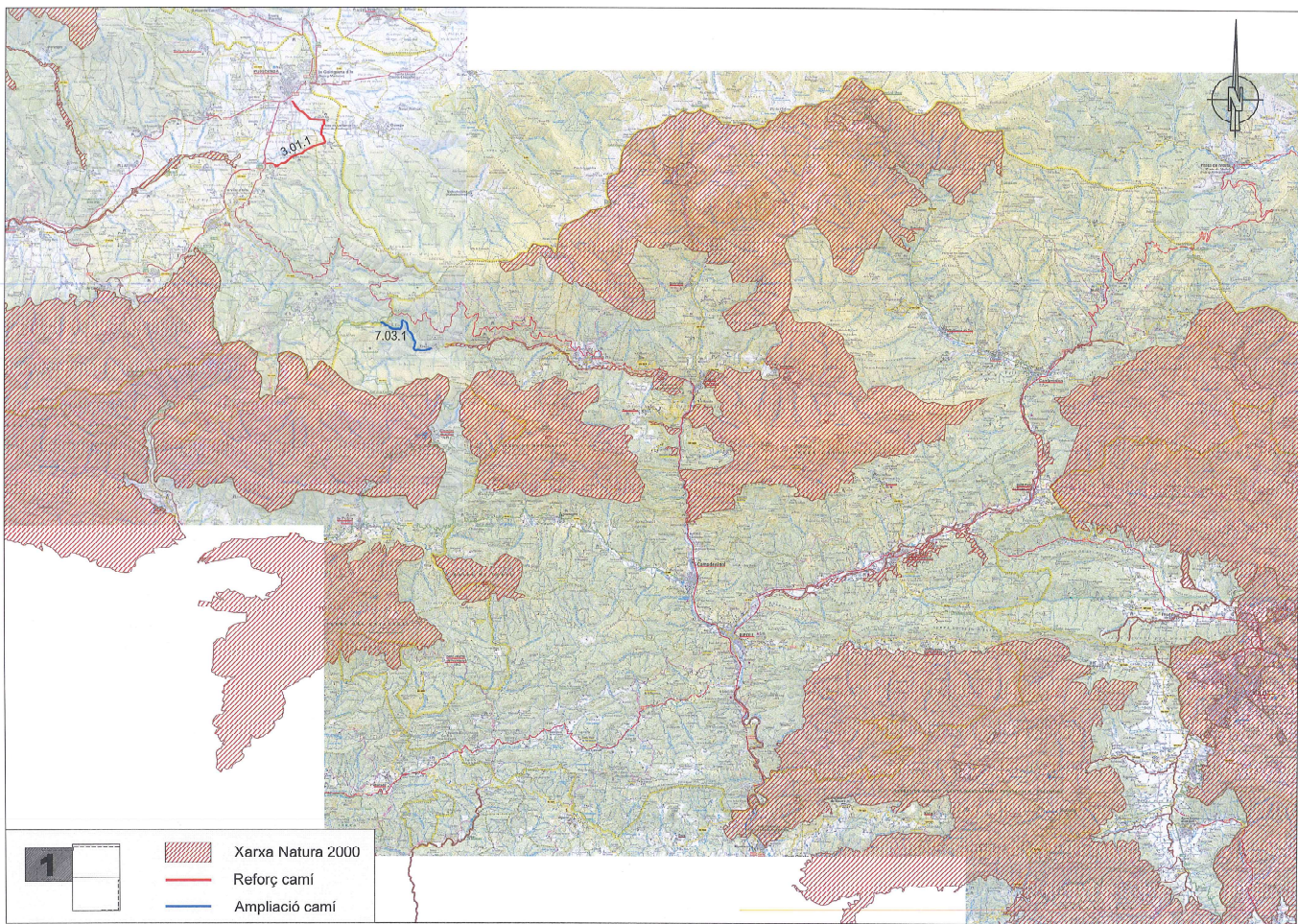







Xarxa Natura 2000

3



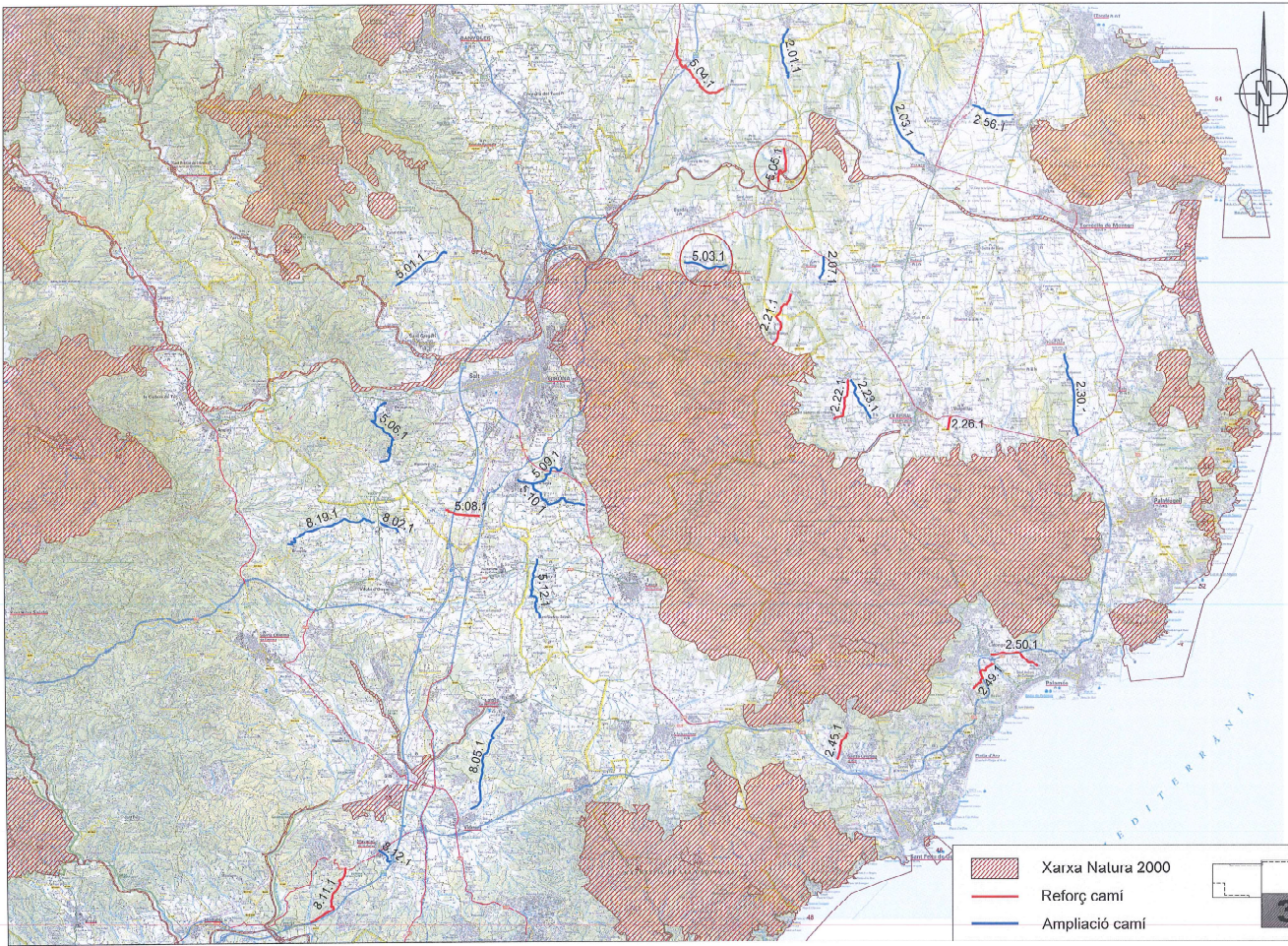





<b>1</b>	 Xarxa Natura 2000
	 Reforç camí
	 Ampliació camí









-  Xarxa Natura 2000
-  Reforç camí
-  Ampliació camí

3

CONSULTOR: **talip ambiental**  
 AUTOR DEL PROJECTE: JOSEP DOMÍNGUEZ BOLERA

TÍTOL DEL PROJECTE: TEXT REGULADOR D'USOS AMBIENTALS, ESTRATÈGIC, PLA DE CARRETERES LOCALS DE LES COMARQUES DE GIRONÈS I RIPOLLÈS  
 Actualització 2021

ESCALLES: 1:10000  
 ORIGINALS: A3  
 GRÀFICUETS

NOM DEL PLANELL: PROPOSTA D'ACTUACIÓ SOBRE XARXA NATURA 2000

DATA: ABRIL 2024  
 PLANIFINANCE: GRUPO ACT-UNICOOP S&B  
 FULL 3 DE 3



**14. Annex 3.**  
**Fitxes de valoració ambiental de cada carretera**

## DADES GENERALS INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.02.1	Camí de Sant Climent Sescebes a Cantallops	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	GI-602 (Sant Climent Sescebes)	Cantallops (GI-601)
Municipis	Població dels nuclis	
St. Climent Sescebes	Sant Climent Sescebes	478
Cantallops	Cantallops	271
Campmany	Capmany	495



### CARACTERÍSTIQUES

<b>Longitud camí</b>	7,01 km	<b>IMD actual</b>	238 veh/dia
<b>Tipus de terreny</b>	Accidentat	<b>IMD any horitzó</b>	372 veh/dia
<b>Amplada mitjana actual</b>	5,60 m	<b>Amplada mínima s/IMD</b>	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	ES5120009 Basses de l'Albera Entre el p.k. 0+000 a 1+620 el camí fa de límit per la dreta
Espais Interès Natural	Basses de l'Albera Entre el p.k. 0+000 a 1+620 el camí fa de límit per la dreta
Espais connectors	Tot el camí dins AE-15
Àrea interès fauna i flora	Afecta entre els p.k. 1+120 a 1+800 i del 5+600 a 6+250 AIFF 758.
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	Confronta zona humida Estany del nord de la Cardonera (02000216)
Habitat Interès Comunitari	Suredes (p.k. 2+00 a 4+100 aprox) Prats de dall de terra baixa i de la muntanya mitjana ( <i>Arrhenatherion</i> ) Del 0+600 a 0+700 i p.k. 4+100 a 4+700 aprox (no creua, limita)
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements Patrimoni	Sense afectació

- Només en el tram inicial fins el p.k. 1+620 la carretera fa de límit amb la Xarxa Natura 2000.
- Les basses, que són els elements més sensibles de l'entorn del camí, queden allunyades del costat de la carretera. Les basses temporals formades en períodes de pluja tampoc se situen especialment properes a la carretera.
- A l'entorn del camí es combinen zones d'alzinar amb prats de pastura i ja en el tram final, prop de Cantallops, caps de conreu (cereals).
- Alguns peus interessants (suros i alzines situats molt properes a la carretera actual).
- Masses forestals en trams concrets, tot i que hi ha presència d'arbres aïllats (alzines i pins) molt properes a la carretera actual.
- En el p.k. 5+550 es creua un únic curs fluvial el còrreg de les Ximbles, subsidiari de la riera de Torrelles, afluent del Llobregat. En determinats trams la riera de Torrelles discorre proper al camí, però sense creuar-lo en cap punt.

### PROPOSTA ACTUACIÓ

Reforç de ferm i senyalització. No hi ha ampliació de la calçada actual

Refer 1 Obra de fàbrica

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.

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.

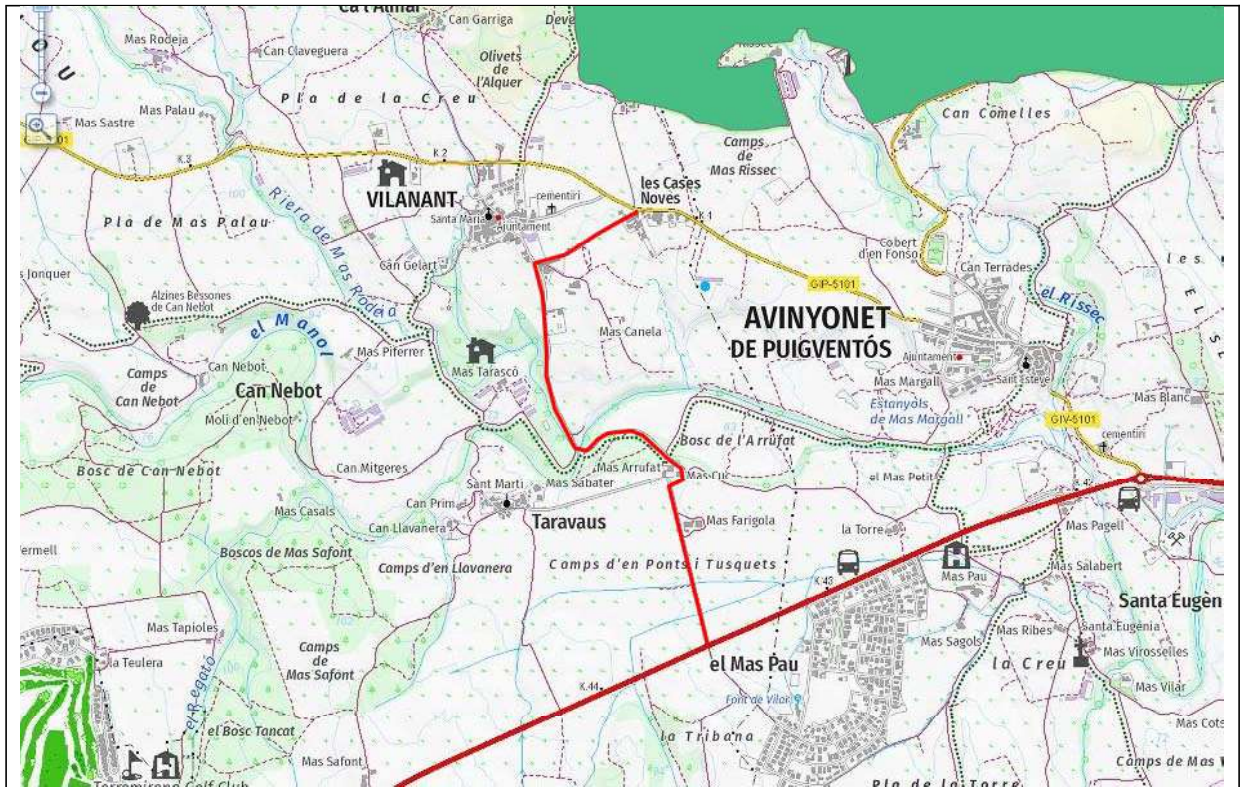
IMPACTE PREVIST	
Impacte sobre espais protegits	COMPATIBLE. no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE. no es preveu
Mortalitat atropellaments	POSITIU millora per ampliar OD com a pas de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE no es preveu
Transformació paisatge	COMPATIBLE no significatiu
Pèrdua superfície agrària	COMPATIBLE; no es preveu
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha geòtops o geozones afectats
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha jaciments afectats
Increment de trànsit	Increment del 56% però molt baixa IMD (372 veh/dia)
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no passa proper a cap nucli habitat
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim en fase d'obres

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



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
1.10.1	Camí de l'N-260 a Vilanant		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Alt Empordà	N-260	GIP-5101 Vilanant	
Municipis	Població dels nuclis		
Vilanant	Vilanant	274	
Navata	Navata	878	



## CARACTERÍSTIQUES

Longitud camí	2,43 km	IMD actual	730 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.141 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,70 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	A l'entorn del Manol AE-10. Només creua
Àrea interès fauna i flora	AIFF 735. quan creua el Manol
Zona Interès Fauna	Presència de llúdriga i barb de muntanya (entorn Manol)
Zones humides	No
Habitat Interès Comunitari	Vernedes i altres boscos de ribera afins (Alno-Padion) a l'entorn del Manol i riera de Vilanant; p.k. 1+150 a 1+650 Alzinars i carrascar entre p.k. 700 a 1+150 (bosc de l'Arrufat).
Patrimoni Geològic	No
Patrimoni arqueo i arquít	Tram final jaciment arqueològic Vilanant a l'esquerra sense afectar

- Dues seccions diferent. Tram inicial fins cruïlla Vilanant més ampla, recta i planer i tram fins a Vilanant més estret i revolts
- Tram inicial en un entorn agrícola planer. Oliveres a cada costat carretera fins Mas Arrufat
- Des de Mas Arrufat dins bosc de l'Arrufat dominat per l'alzinar
- Des de Manol a Vilanant ressegueix per la dreta petit curs fluvial (riera de Vilanant). Marge dret camps de conreu i costat esquerra vegetació de ribera
- Des de Vilanant a les Cases Noves camps de conreu a cada costat
- Creua el Manol a l'entorn del p.k. 1+250
- A l'entrada de Vilanant pel costat esquerra ressegueix jaciment arqueològic de Vilanant.

## PROPOSTA ACTUACIÓ

Només es preveu un reforç del ferm i millora de la senyalització el que comporta un impacte mínim. Adequació i condicionament de 3 obres de fàbrica

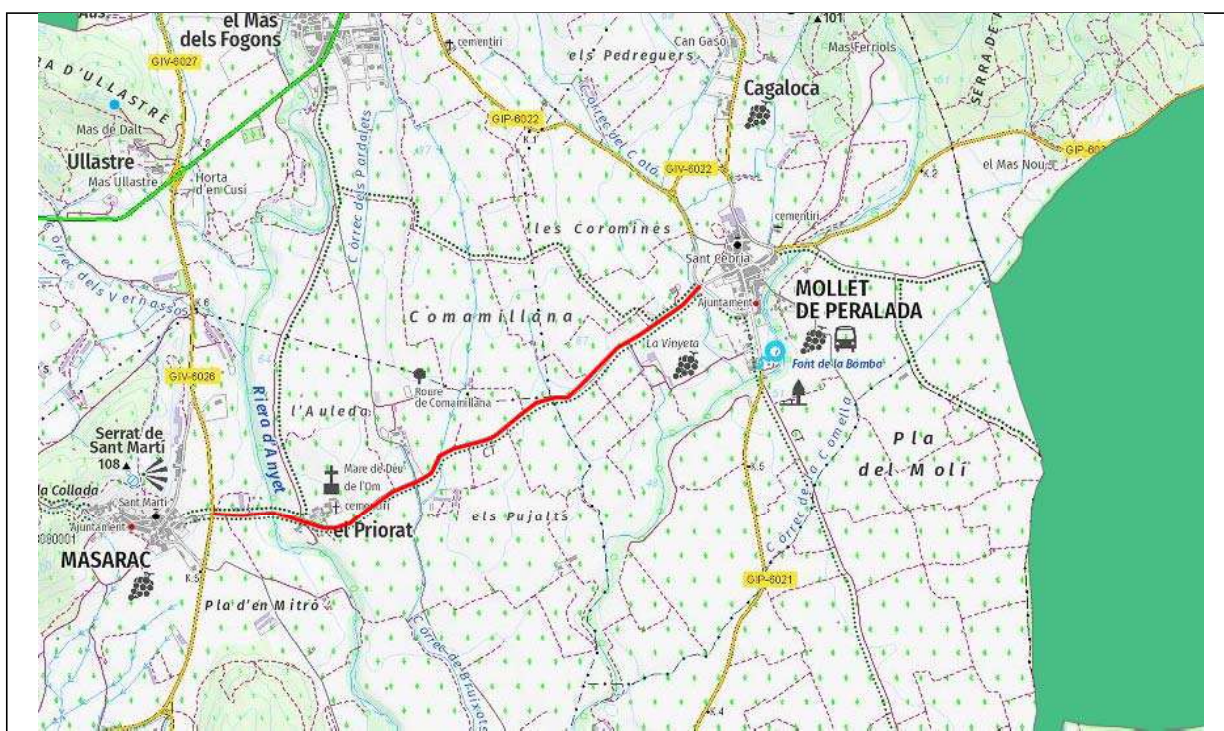
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi haurà afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE; no hi haurà afectació
Mortalitat atropellaments	POSITIU; millora de les O.D. i ,més funcionals com a pas de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no es preveu afectació
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no es preveuen canvis en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no es preveu afectació ja que no hi ha ampliació de la calçada
Pèrdua sup. agrària	COMPATIBLE; no es preveu pèrdua de superfície
Increment de trànsit	Increment previst de 411 veh/dia i que equival al 56% d'augment. Valors poc significatius
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha nuclis habitats propers, només algun habitatge puntual.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims i només incrementat per l'augment del trànsit previst

**Valoració ambiental de l'actuació prevista COMPATIBLE**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi		Nom del camí		
1.11.1		Camí de Masarac a Mollet de Peralada		
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Alt Empordà	GIV-6026 Masarac	Mollet de Peralada (GIP-6021/GIP-6031)		
Municipis	Població dels nuclis			
Masarac	Masarac	144	Masarac disseminat	13
	Priorat, el	13		
Mollet de Peralada	Mollet de Peralada	171		



### CARACTERÍSTIQUES

Longitud camí	2,19 km	IMD actual	349 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	546 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,50 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Tot el camí dins AE-15 a l'entorn Riera d'Anyet (60 metres)
Àrea interès fauna i flora	Llera de la riera d'Anyet AIFF
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Vernedes i altres boscos de ribera afins ( <i>Alno-Padion</i> ) quan creua riera d'Anyet (p.k. 0+200)
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Proper al jaciment de Santa Maria de l'Om (a Priorat)

- Camí que discorre íntegrament envoltat de camps de conreu de secà, alguns amb vinya i oliveres per un entorn de relleu molt planer.
- Només un punt interessant al creuar la riera d'Anyet a on hi ha restes de vegetació de ribera així com canyes.
- Pocs després de creuar la riera d'Anyet hi ha en el nucli rural del Priorat a on hi ha l'església de la Mare de Déu de l'Om (jaciment arqueològic).

#### PROPOSTA ACTUACIÓ:

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 presents i substituir per vegetació de ribera

En la resta del camí, la possible ampliació caldrà fer-la, sempre que fora possible, respectant el màxim possible de peus arboris presents al costat de la carretera.

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.

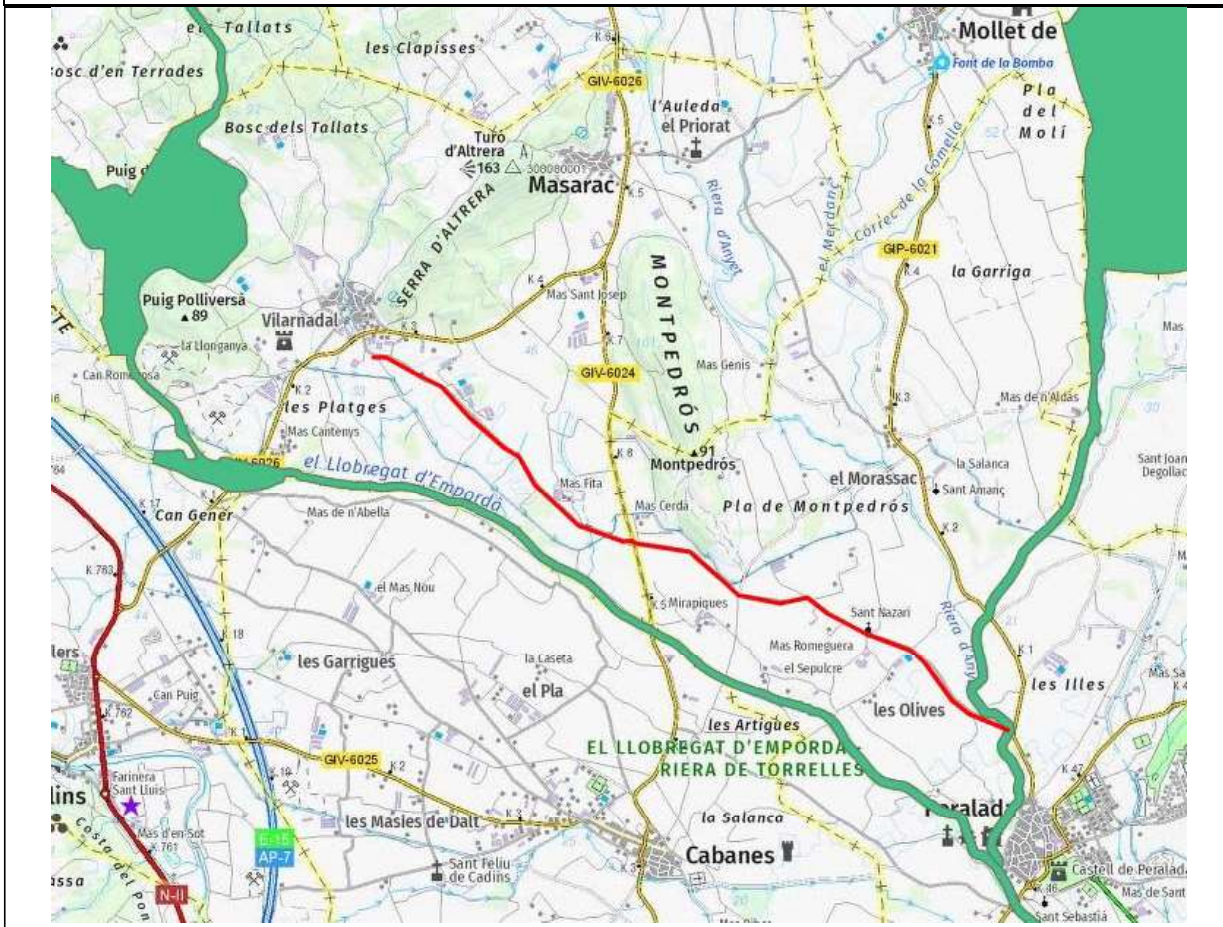
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi haurà afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE; no hi haurà afectació
Mortalitat atropellaments	POSITIU; millora de les O.D. i ,més funcionals com a pas de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no es preveu afectació
Transformació paisatge	COMPATIBLE; canvis mínimament significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no es preveu afectació ja que el jaciment queda allunyat de la carretera.
Pèrdua sup. agrària	COMPATIBLE; mínima pèrdua de superfície i relacionada amb l'ampliació de la carretera.
Increment de trànsit	Increment previst de 197 veh/dia i que equival al 56% d'augment. Valors poc significatius
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; l'increment de transit previst no hauria de suposar canvis respecte a la situació actual. Només passa proper a Priorat
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims i només incrementat per l'augment del trànsit previst

**-,VALORACIÓ ambiental de l'actuació prevista COMPATIBLE**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.12.1	Camí de Peralada a Vilarnadal	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	GIV-6021 (Peralada)	GIV-6026 Vilarnadal
Municipis	Població dels nuclis	
Peralada	Peralada	1.149
Masarac	Vilarnadal	96
Cabanes	Cabanes	539





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	5,51 km	IMD actual	350 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	547 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,70 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	ES5120014 Albera quan creua riera d'Anyet-Orlina (p.k. 0+050)
Espais Interès Natural	Massís de l'Albera. quan creua riera d'Anyet-Orlina (p.k. 0+050)
Espais connectors	Confronta 1,7 km Tot el camí dins AE-13
Àrea interès fauna i flora	AIFF 735 quan creua riera Orlina
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Rius mediterranis amb vegetació del Glaucion flavi creuament riera d'Anyet
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits propers

- La zona de protecció correspon a un indret molt localitzat de creuament del riu pel camí a poc després que la riera d'Anyet s'ha unit a l'Orlina.

- A dia d'avui hi ha un gual de pas del riu, normalment sec, on hi ha vegetació de canyes i ; peu arbori sense formar un veritable bosc de ribera en galeria, sinó només peus de freixes aïllats, tot algun prou gran i interessant.

- Fora el creuament de l'Orlina, baix interès ecològic a l'entorn del camí.

- Al començament de la carretera es creua la riera d'Orlina (ara hi ha un gual); vegetació de canyes i algun peu de freixe (1 de gran).

- Resta del camí en un entorn agrícola planer, sense canvis de relleu i envoltat de camps de conreu ja sigui regadiu, com secà i també alguna vinya o plantacions de pollancre

- Mínima vegetació, presència de vegetació arbòria o arbustiva a l'entorn del camí. Molt sovint la carretera envoltada de canyes a cada costat del camí.

- En el tram central discorre ne paral·lel al canal gran i hi ha una línia de vegetació arbrada entre el canal i el camí.

- No hi ha masses forestals a l'entorn de la carretera

#### PROPOSTA ACTUACIÓ:

Condicionament amb ampliació de l'amplada 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 fer-la preferentment per l'esquerra (vegetació menys interessant).

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.

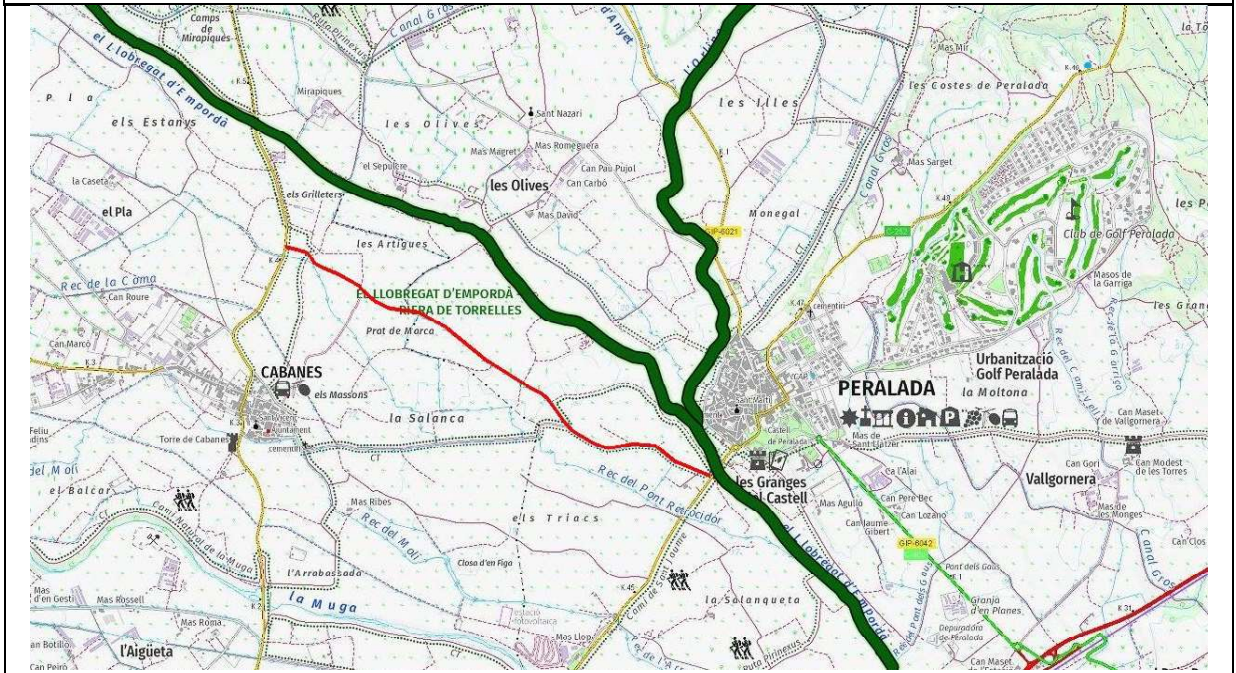
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE-MODERAT; afectació poc significativa
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no s'afecten hàbitats interessants
Mortalitat atropellaments	POSITIU; millora del creuament de l'Orlina i adequació
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; actuació limitada a l'entorn de la carretera
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha jaciments a l'entorn del camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; molt poca per l'ampliació del camí
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 137 veh/dia (increment 56%). Poc significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**

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

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.13.1	Camí de Peralada a Cabanes	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	C-252 Peralada	GIV-6024 Cabanes
Municipis	Població dels nuclis	
Peralada	Peralada	1.898
Cabanes	Cabanes	946



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,42 km	IMD actual	350 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	547 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,0 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	NO
Espais Interès Natural	NO
Espais connectors	Dins espai connector fluvial de la Muga (CPF001)
Àrea interès fauna i flora	NO
Zona Interès Fauna	SI. Entorn amb possible presència del turó ( <i>Mustela putorius</i> )
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	NO
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits propers

- L'inici del camí és just a tocar el curs del Llobregat del Fluvià (queda al nord) quan creua carretera C-252 poc abans d'ajuntar-se el Llobregat a la Muga
- Camí que discorre en un entorn totalment planer envoltat de camps de conreu
- Baix interès ecològic a l'entorn del camí, tot i que es troba dins l'àrea d'interès per presència del turó
- Interessant per la proximitat a la Muga
  - Mínima presència de vegetació arbòria o arbustiva a l'entorn de la carretera; només alguns peus arboris aïllats. En determinats punts presència de canyes al costat del camí.
  - No hi ha masses forestals a l'entorn de la carretera
  - No creua cap nucli habitat i només presència d'algun habitatge aïllat a peu de carretera

#### PROPOSTA ACTUACIÓ:

Condicionament amb ampliació de l'amplada de la carretera en 1 m (fins 5,5 m)  
 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.

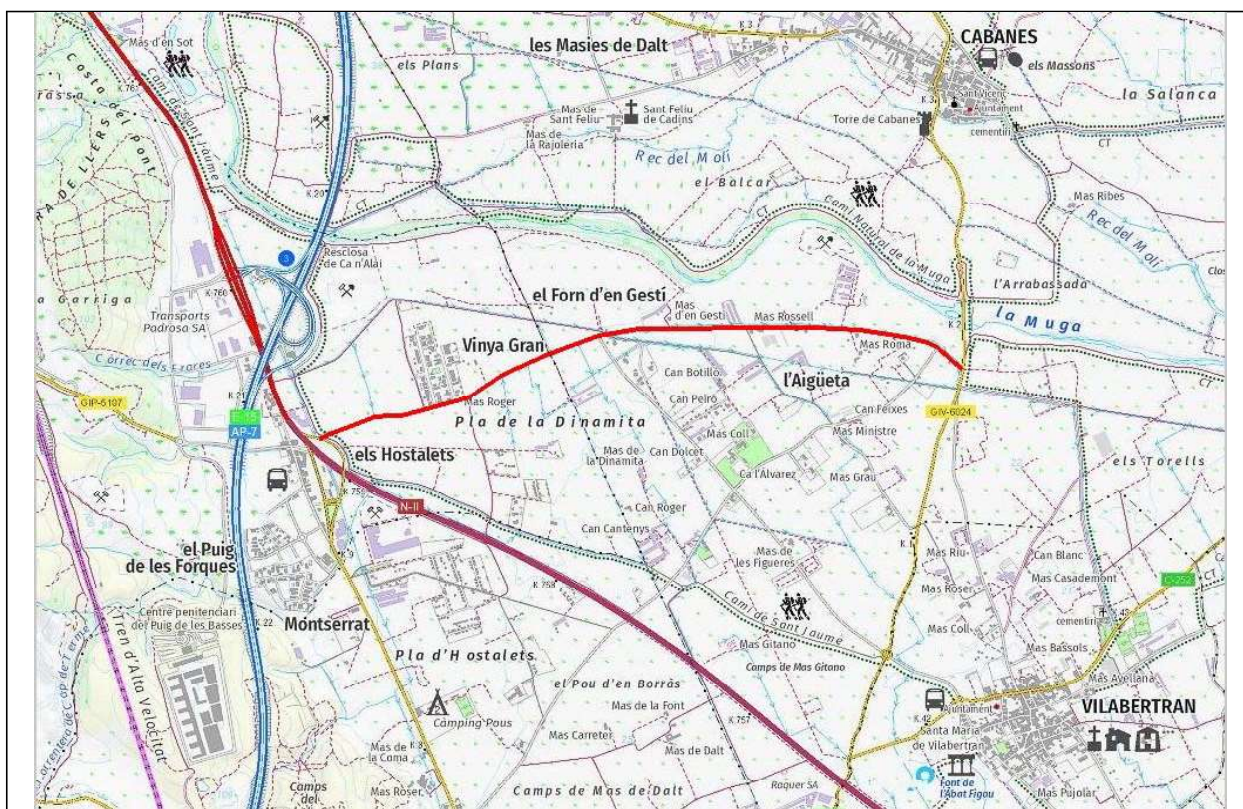
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no s'afecten hàbitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT. Possible presència del turó
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; actuació limitada a l'entorn de la carretera
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha jaciments a l'entorn del camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; molt poca per l'ampliació del camí
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 261 veh/dia (increment 56%). No massa significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.14.1	Camí dels Hostalets a Cabanes	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	N-II Hostalets, els	GIV-6024 (Cabanes)
Municipis	Població dels nuclis	
Llers	Hostalets, els	450
Cabanes	Cabanes	539
Vilabertran	Vilabertran	866



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,88 km	IMD actual	540 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	844 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,50 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Confronta 1,9 km Tot el camí dins AE-12
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Tram inicial creua el rec de la calçada

- Camí amb un traçat molt planer i bastant rectilini, envoltat de camps de conreu.
  - No hi ha creuament de cap curs fluvial, tot i que va en paral·lel al curs de Muga pel sud i allunyat, en el punt més proper uns 200 metres.
  - Mínima vegetació interessant al llarg del camí. En alguns tram peus de freixes, pollancre, algunes alzines i oliveres però poc important. No hi ha masses forestals a l'entorn de la carretera
  - Alineació de xiprers en el tram final.
- Creua la urbanització Vinya Gran.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç del ferm i senyalització

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no s'afecten hàbitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; es manté la situació actual; poca mobilitat de la fauna i no hi ha punts concret de creuament
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; en mantindrà la situació actual
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE-MODERAT; tram inicial creua jaciment arqueològic del Pla de la Calçada.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no en hi ha afectació (no s'amplia el camí)
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 304 veh/dia (increment 56%). Poc significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; poca afectació a zones habitades (urb. Vinya Gran).
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.15.1	Camí del Camp dels Enginyers i les Forques a Vilafant	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	Les Forques	Vilafant
Municipis	Població dels nuclis	
Vilafant	Vilafant	1.223
	Les Forques	1.740
	Camps dels Enginyers	2.410



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	0,89 km	IMD actual	1.966 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	3.073 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,10 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No hi ha afectació
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha afectació

- Camí molt urbà i de mínim interès ambiental, amb un traçat molt planer i bastant rectilini, envoltat de camps de conreu i zones urbanes (voreres).

- Mínima vegetació interessant al llarg del camí. Només algunes plantacions lineals d'arbres a l'entorn del camí.

Creua l'autopista AP-7 i la línia del tren d'alta velocitat.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació de la calçada fins a 6 m.

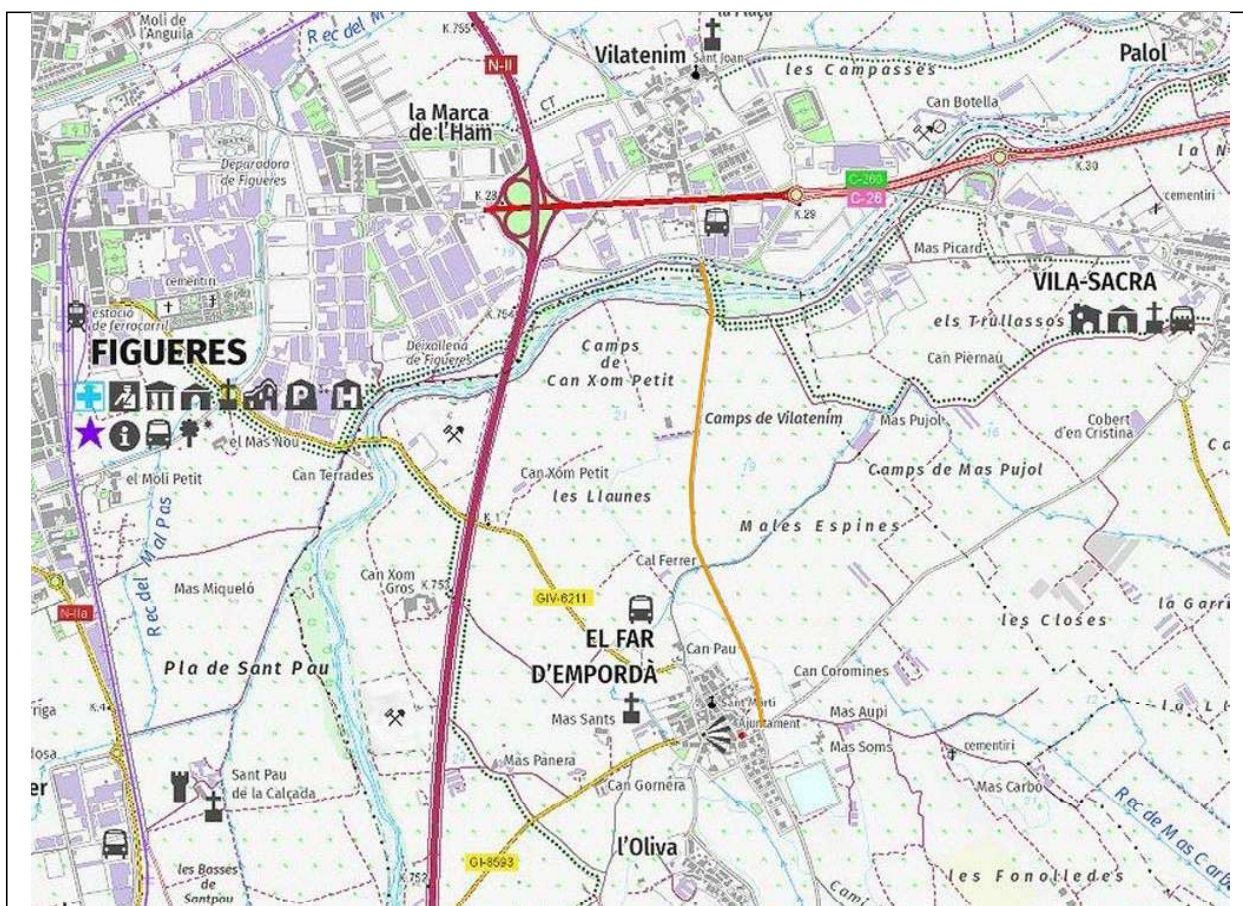
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no s'afecten hàbitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; poca presència de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; mantindrà la situació actual amb mínims canvis
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no es preveu
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 1.107 veh/dia (increment 56%). Significatiu però ens trobem a tocar de Figueres
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn. Nivell acústic actual mitjà-alt.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.17.1	Camí de Vilatenim al Far d'Empordà	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	C-260 Vilatenim	Far d'Empordà, el (GIV-6211)
Municipis	Població dels nuclis	
Figueres	Vilatenim	576
Far d'Empordà, el	Far d'Empordà, el	344





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,85 km	IMD actual	214 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	334 veh/dia
Amplada mitjana actual	6,60 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua connector AE-03 Riu Manol
Àrea interès fauna i flora	Tot dins AIFF 735 ( <i>Silene sennenii</i> , punxet, barb muntanya, llúdriga,
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Rius Mediterranis amb vegetació del Glaucion flavi a l'entorn Manol
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Sense afectació

- Creua en el tram inicial el riu Manol en un gual, i entorn sense vegetació arbrada, però vegetació aquàtica interessant.

- Camí molt planer i rectilini envoltat de camps de conreu de secà i regadiu.
- No hi ha vegetació arbrada a l'entorn del camí
- No creua zones habitades
- Únic punt d'interès correspon al creuament del Manol

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

- Reforç del ferm i senyalització
- Millora obra de drenatge creuament del Manol

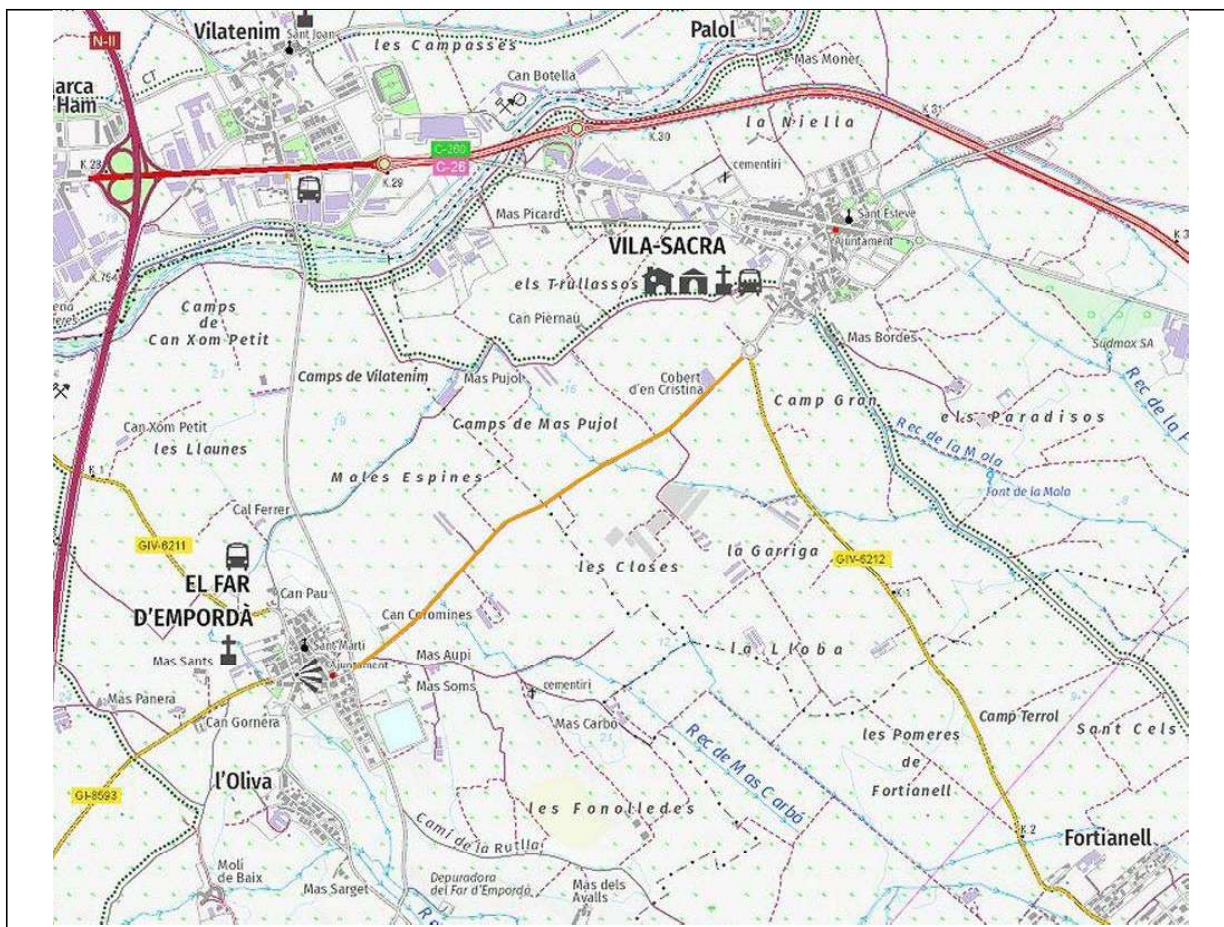
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT; s'afecten hàbitats interessants entorn Manol
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; espai poc interessant per la fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE-MODERAT; obra de drenatge en el Manol suposarà un canvi en el paisatge.
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no en hi ha afectació (no s'amplia el camí)
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 120 veh/dia (increment 56%). Poc significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.

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.

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.18.1	Camí de Vila-sacra al Far d'Empordà	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	GIV-6212 (Vila-sacra)	Far d'Empordà, el (GIV-6211)
Municipis	Població dels nuclis	
Vila-sacra	Vila-sacra	655
Far d'Empordà, el	Far d'Empordà, el	344



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,83 km	IMD actual	1.314 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	2.096 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,10 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No hi ha afectació
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació,
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Sense afectació

- Camí molt planer, rectilini i envoltat de camps de conreu, sobre tot regadiu
- No hi ha vegetació arbrada a l'entorn del camí; només presència de canyes
- No creua zones habitades
- Mínim interès ambiental a l'entorn del camí.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament ampliació amplada actual (+1 metre)

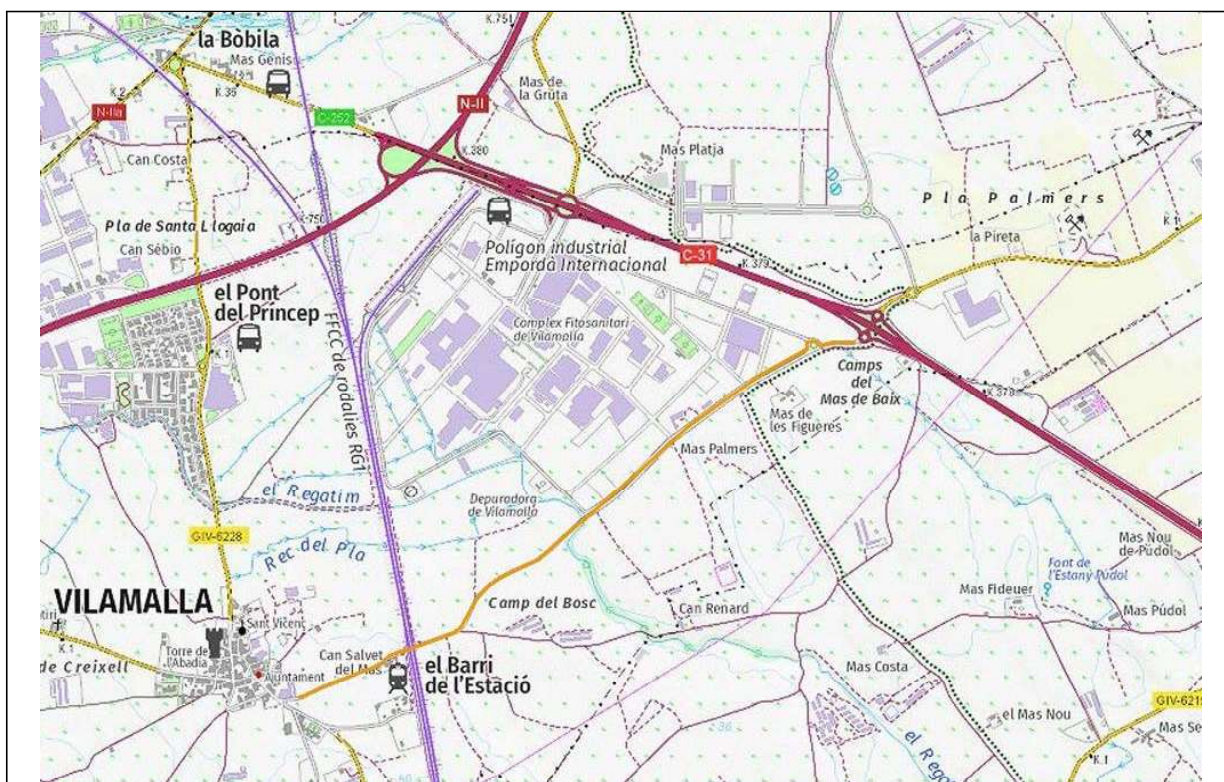
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE; no hi ha pèrdua d'hàbitats
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; espai poc interessant per la fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; franja estreta en el lateral del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 755 veh/dia (increment 56%). No especialment significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.20.1	Camí de la C-31 a Vilamalla	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	C-31	Vilamalla
Municipis	Població dels nuclis	
Vilamalla	Vilamalla	269
Fortià	Fortià	518
Riumors	Riumors	215



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,49 km	IMD actual	399 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	624 veh/dia
Amplada mitjana actual	6,70 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No hi ha afectació
Àrea interès fauna i flora	Creua riu Regatim AIFF 735 (Ilúdriga) i flora 1.023 ( <i>Silene sennenii</i> ),
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Sense afectació

- Camí molt planer rectilini i envoltat de camps de conreu, sobre tot secà. Tot el tram inicial resseguint un important polígon industrial (dreta).
  - Part central creua riu Regatim amb vegetació de ribera al seu entorn (pollancre)
  - Tram final de la carretera, en els pocs marges presents possible presència de *Silene sennenii*
  - No hi ha vegetació arbrada a l'entorn del camí fora quan crua el riu i camps d'oliveres
  - Creua la línia del ferrocarril
  - Mínim interès ambiental a l'entorn del camí fora creuament del Regatim.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç del ferm i millora senyalització

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE; no hi ha pèrdua d'hàbitats
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; no canvia situació actual
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no hi ha pèrdua.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 225veh/dia (increment 56%). No especialment significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn; polígon industrial font sonora destacable
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst

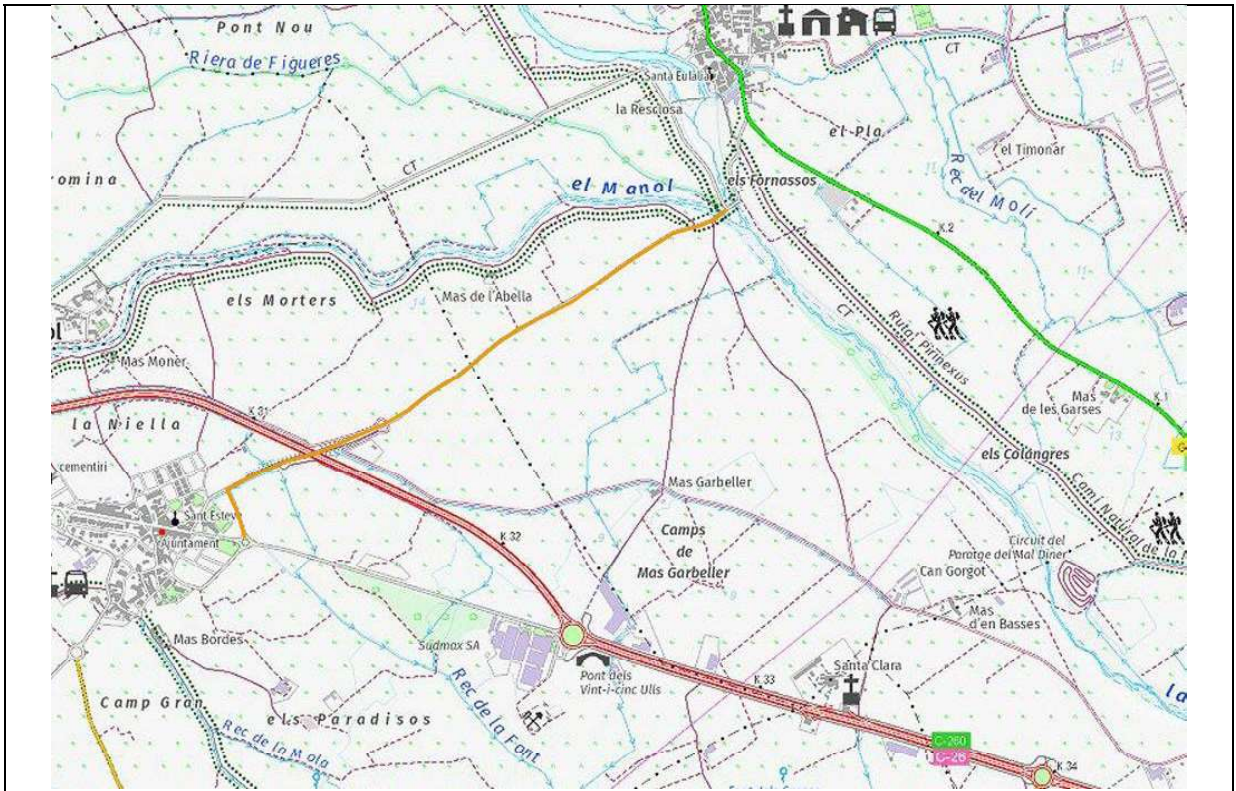
Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

Interessant no actuar a l'entorn del riu Regatim (no està previst)..



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.22.1	Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	C-260z Vila-sacra	GIV-6043 Vilanova de la Muga
Municipis	Població dels nuclis	
Vila-sacra	Vila-sacra	655
Peralada	Vilanova de la Muga	189



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,64 km	IMD actual	397 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	621 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,90 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Travessa AE-03 (p.k. 1,38) connector fluvial de la Muga
Àrea interès fauna i flora	Creua riu Manol i Muga. AIFF 735 (Ilúdriga),
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió Mustela putorius
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	A l'entorn de la Muga. Rius mediterranis amb vegetació del Glaucon flavi
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Sense afectació

- Camí molt planer rectilini i envoltat de camps de conreu, sobre tot regadiu.
- A l'entorn del p.k. 0+500 creua per sobre la N-260 en una petita zona enjardinada amb arbres
- Just al final, abans de Vilanova de la Muga, creua en un gual el Manol i la Muga gaire be en punt de confluència de les dues.
- No hi ha vegetació arbrada a l'entorn del camí fora quan crua el riu i alguns peus petits a peu de carretera (poc nombrosos).
- Vegetació interessant (salzes, gatell, balca, pollancre...) en el punt de creuament dels cursos fluvials.
- Mínim interès ambiental a l'entorn del camí fora creuament del creuament del Manol i la Muga (molt interessant)

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

- Reforç del ferm i millora senyalització
- Construcció d'una obra de fàbrica a l'entorn del pas del Manol

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT; localitzat a l'entorn de la Muga
Mortalitat atropellaments	POSITIU; la construcció de la obra de fàbrica reduirà el risc d'atropellaments
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE_MODERAT; la construcció de la O.D. suposarà un canvi en el paisatge prop de Vilanova.
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no hi ha pèrdua.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 224veh/dia (increment 56%). No especialment significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst si no hi ha afectació (pèrdua) de la vegetació a l'entorn de la Muga

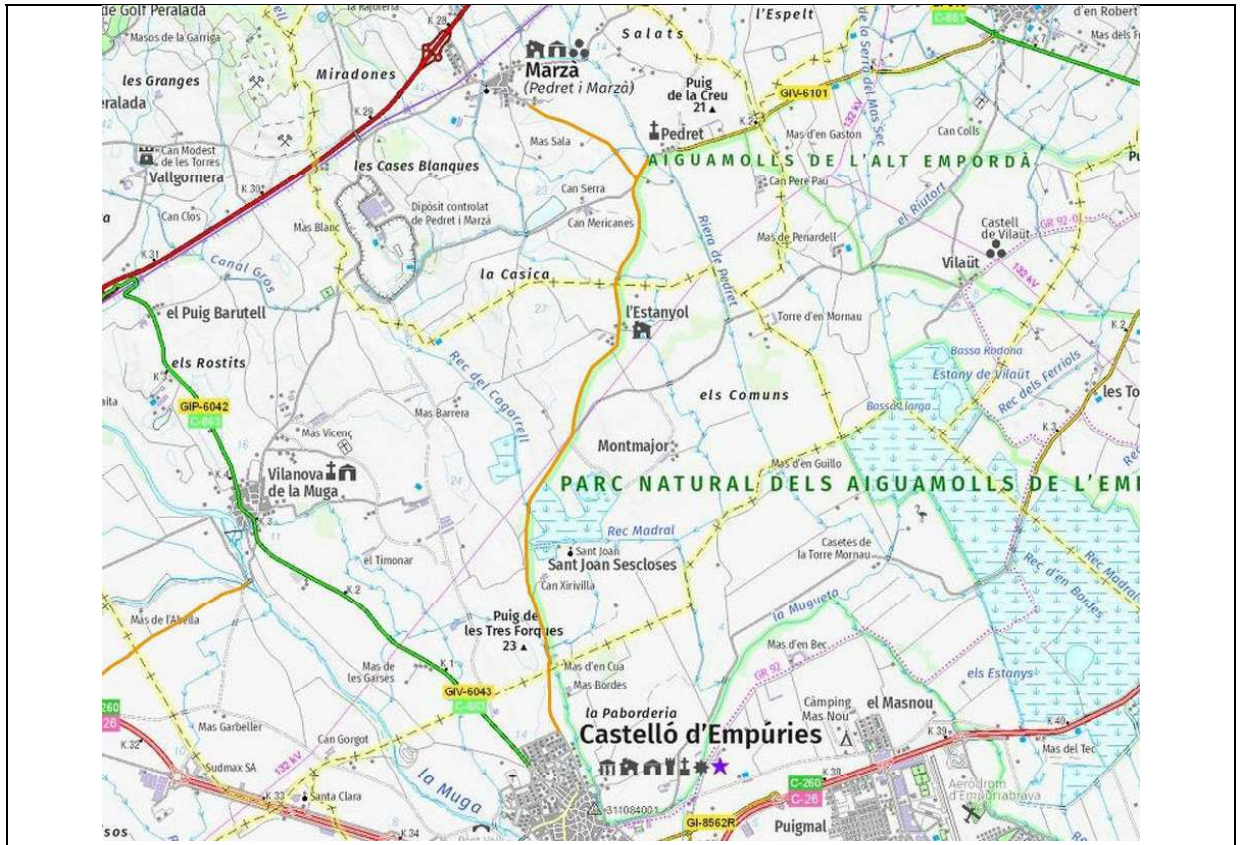
Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.

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.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
1.23.1	Camí de Castell d'Empúries a Marzà		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Alt Empordà	Castelló d'Empúries (GIV-6043)	N-260 (Marzà)	
Municipis	Població dels nuclis		
Castelló d'Empúries	Castelló d'Empúries	3.844	
Pedret i Marzà	Marzà	161	Pedret disseminat 16





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	6,06 km	IMD actual	739 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	1.155 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,90 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Parc Natural	Parc natural Aiguamolls de l'Empordà. P.k. 0+540 a 4+900 el camí fa de límit pel costat esquerra.
Xarxa Natura 2.000	ES000019. Aiguamolls de l'Alt Empordà P.k. 0+540 a 4+900 el camí fa de límit pel costat esquerra.
Espais Interès Natural	Aiguamolls de l'Alt Empordà P.k. 0+540 a 4+900 el camí fa de límit pel costat esquerra.
Espais connectors	Confronta en un tram de 1,93 km amb espai connector AE-03, . connector fluvial de la Muga
Àrea interès fauna i flora	Creua rec del Cagarell; AIFF 735 (llúdriga),
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió Mustela putorius
Zones humides	Del p.k. 1+800 a 2+420 fa de límit esquerra amb Estany de sant Joan Sescloses
Habitat Interès Comunitari	p.k 0+600 a 0+680 límit esquerra hàbitat de Prats de dall de terra baixa i de la muntanya mitjana (Arrhenatherion) p.k. 1+400 a 2+150 límit esquerra hàbitat de Comunitat de Salicornia i altres plantes colonitzadores de sòls argilosos o arenosos salins
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Sense afectació; inici proper al jaciment arqueològic de Mas Bordas

El camí fa de límit oest del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà i de la Xarxa natura 2.000 i es va establir com a límit físic per poder delimitar-ho.

Relleu molt planer i amb un traçat bastant uniforme que discorre envoltat per camps de conreu i zones de prats i herbassars.

No hi ha masses forestals a l'entorn del camí. En determinats trams presència de tamarius (marge dret) i de manera puntual alzines i roures (sobre tot costat esquerra).

Es creuen diversos cursos fluvials subsidiaris de la Muga, com són el Rec Cagarell i la riera de Pedret, que en general no porten associada una vegetació de ribera interessant.

Presència de diversos estanys i estanyols molt propers al camí pel costat dret (l'Estanyet, l'Estanyol, Sant Joan Sescloses...).

En determinants trams hi ha diversos canals de rec molt properes a la carretera, sobretot en el costat dret.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

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.

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

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE-MODERAT; només fan de límit; no hi ha afectació directa dels mateixos hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT; l'ampliació comporta afectar habitats del marge E de la carretera.
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; presència fauna molt interessant per proximitat als aiguamolls. Si s'amplien les obres de drenatge podran tenir funció com a passos de fauna. la construcció de la obra de fàbrica reduirà el risc d'atropellaments
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE-MODERAT; l'ampliació comportarà canvis en el paisatge a l'entorn de la carretera..
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; l'ampliació comportaria una mínima pèrdua de superfície agrícola.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 416 veh/dia (increment 56%). No especialment significatiu si no fora un entorn d'alt interès per la fauna
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst i també per afectació (pèrdua) de la vegetació a l'entorn de la carretera

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE-MODERAT.**

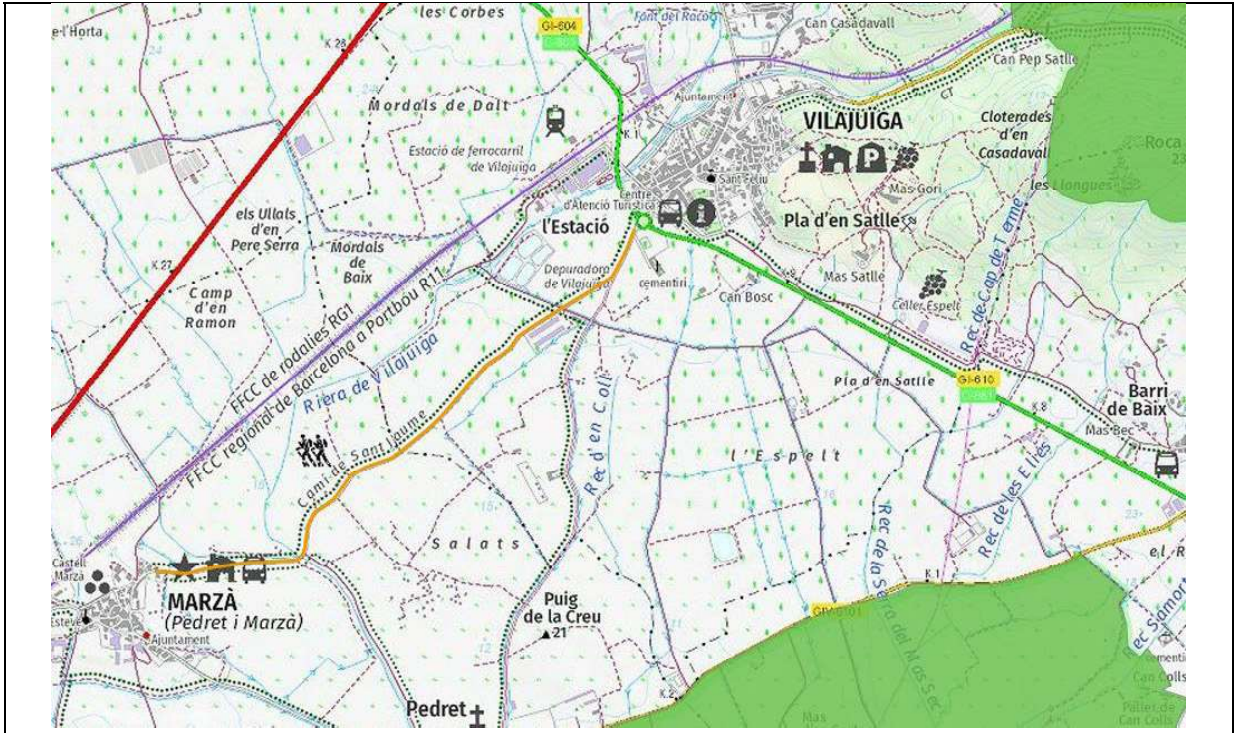
Al ser un entorn tant sensible es considera convenient no fer l'ampliació de la calçada sinó limitar-ho a un reforç del ferm i senyalització.

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 fàbrica comportarà la revegetació de tot l'entorn afectat amb vegetació de ribera pròpia dels aiguamolls de l'Empordà.

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

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.24.1	Camí de Vilajuïga a Marzà	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	GI-610 Vilajuïga	Marzà
Municipis	Població dels nuclis	
Vilajuïga	Vilajuïga	739
Pedret i Marzà	Marzà	161



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,56 km	IMD actual	415 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	649 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,90 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Travessa AE-02 (tram de 1,2 km). Connexió espai PEIN Cap de Creus amb Aiguamolls de l'Alt Empordà
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Sense afectació

- Camí molt planer rectilini i envoltat de camps de conreu, sobre tot secà.
- En el tram inicial alineació de plàtans resseguint el camí.
- No hi ha vegetació arbrada a l'entorn del camí fora alguns trams concrets al final amb pollancre i freixes.

A l'entorn del p.k. 1+700 es creua el curs fluvial de la riera de Pedret a on hi ha una certa vegetació de ribera (pollancre i freixes)

- Baix interès ambiental a l'entorn del camí.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament (ampliació de calçada 1 m)

Construcció de dues obres de fàbrica a l'entorn de la riera de Pedret

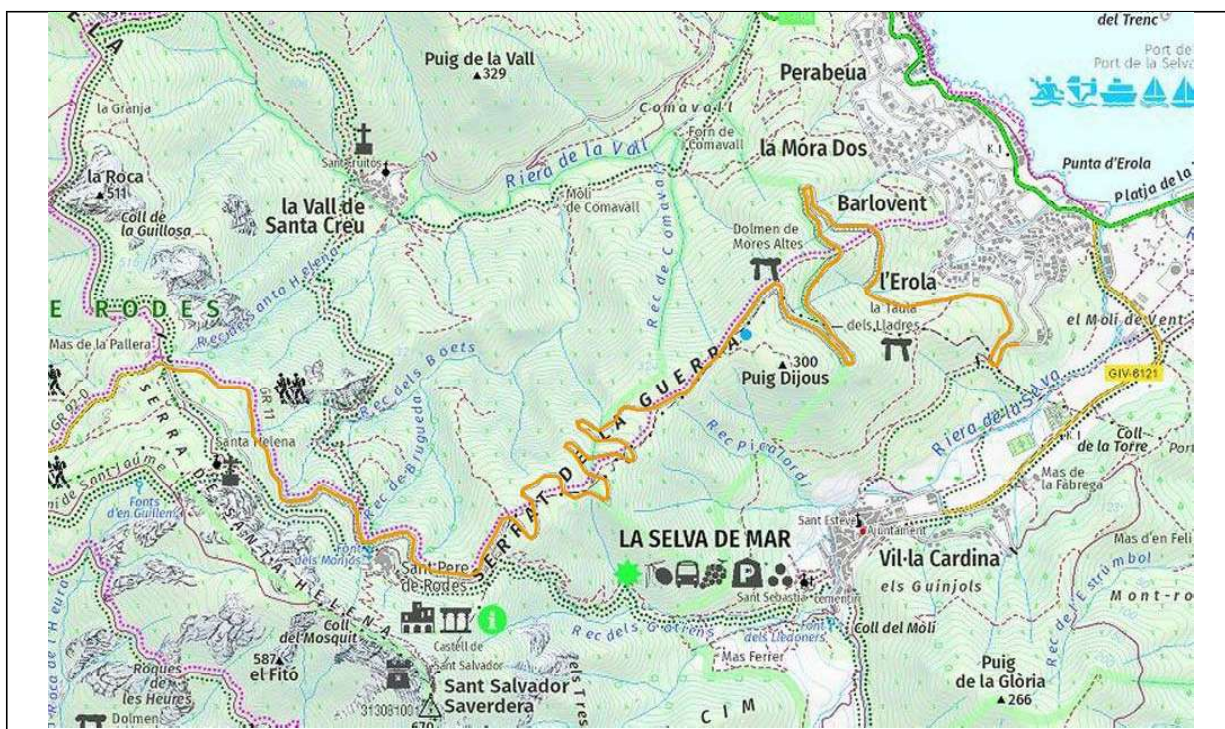
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE; poc significatiu per l'ampliació
Mortalitat atropellaments	POSITIU; la construcció de les obres de fàbrica reduirà el risc d'atropellaments
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; mínim canvi del paisatge.
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no hi ha pèrdua o mol t poc significativa.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 234veh/dia (increment 56%). No especialment significatiu
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims; només incrementat per l'augment del trànsit previst.

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.27.1	Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	GIP-6041	Port de la Selva, el (GIV-6121)
Municipis	Població dels nuclis	
Vilajuïga	Vilajuïga	739
Port de la Selva, el	Port de la Selva, el	739



## CARACTERÍSTIQUES

Longitud camí	7,05 km	IMD actual	102 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	159 veh/dia
Amplada mitjana actual	6,10 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Paratge natural	Paratge natural d'interès nacional de la Serra de l'Albera P.k. 0+000 a 2+650 la carretera creua totalment l'espai protegit. P.k. 2+650 a 3+580. La carretera creua totalment l'espai protegit; alterna entre PNIN i PNAT.
Parc Natural	Parc Natural del Cap de Creus PK 2+560 a 3+580 La carretera creua totalment l'espai protegit. PK 3+580 a 4+770 La carretera creua totalment l'espai protegit. PK 4+770 a 5+570 La carretera fa de límit pel costat dret.
Xarxa Natura 2.000	ES5120007. Cap de Creus P.k. 0+000 a 4+770 la carretera creua totalment l'espai protegit. P.K. 4+770 a 5+570 la carretera fa de límit pel costat dret
Espais Interès Natural	Cap de Creus P.k. 0+000 a 4+7700 la carretera creua totalment l'espai protegit. P.K. 4+770 a 5+570 la carretera fa de límit pel costat dret
Espais connectors	Confronta en un tram de 1,93 km amb espai connector AE-03, . connector fluvial de la Muga
Àrea interès fauna i flora	Tot el traçat dins de AIFF 735 per a protecció de l'Àliga marcenca ( <i>Circaetus gallicus</i> )
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió del xoriguer, la Merla Blava la Cotxa Blava
Zones humides	Sense afectació
Habitat Interès Comunitari	Puntualment afecta l'hàbitat 92A0 d'alberedes, salzedes i altres boscos de ribera Puntualment afecta l'hàbitat 9540 de Pinedes mediterrànies
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Carretera passa al costat del jaciment del Monestir de Sant Pere de Rodes, també element arquitectònic protegit, i del jaciment arqueològic de Mores altes II sense afectar-lo .

- Zona especialment sensible i de gran interès paisatgístic i geològic.
- Tot l'entorn del camí manté uns valors ambientals i ecològics molt interessants.
- Relleu molt accidentat amb desmunts de pedra gairebé al llarg de tot el tram.
- Discorre per una zona de vegetació de màquia arbustiva (màquia de garric i romaní) sense presència de veritables masses forestals ni peus arboris destacables a l'entorn del camí.
- No es creuen cursos fluvials.
- Molt interessant per les vistes que trobem a tot el llarg del camí.
- Ressegueix i en part és el traçat del GR-11

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Millora de 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 barreres de seguretat a tot el llarg de la carretera és una mesura efectiva i de mínim impacte sobre l'entorn protegit.

Es poden plantejar, de manera puntual i concreta, actuacions per consolidar els talussos actuals presents per tal de millora la seguretat dels usuaris.

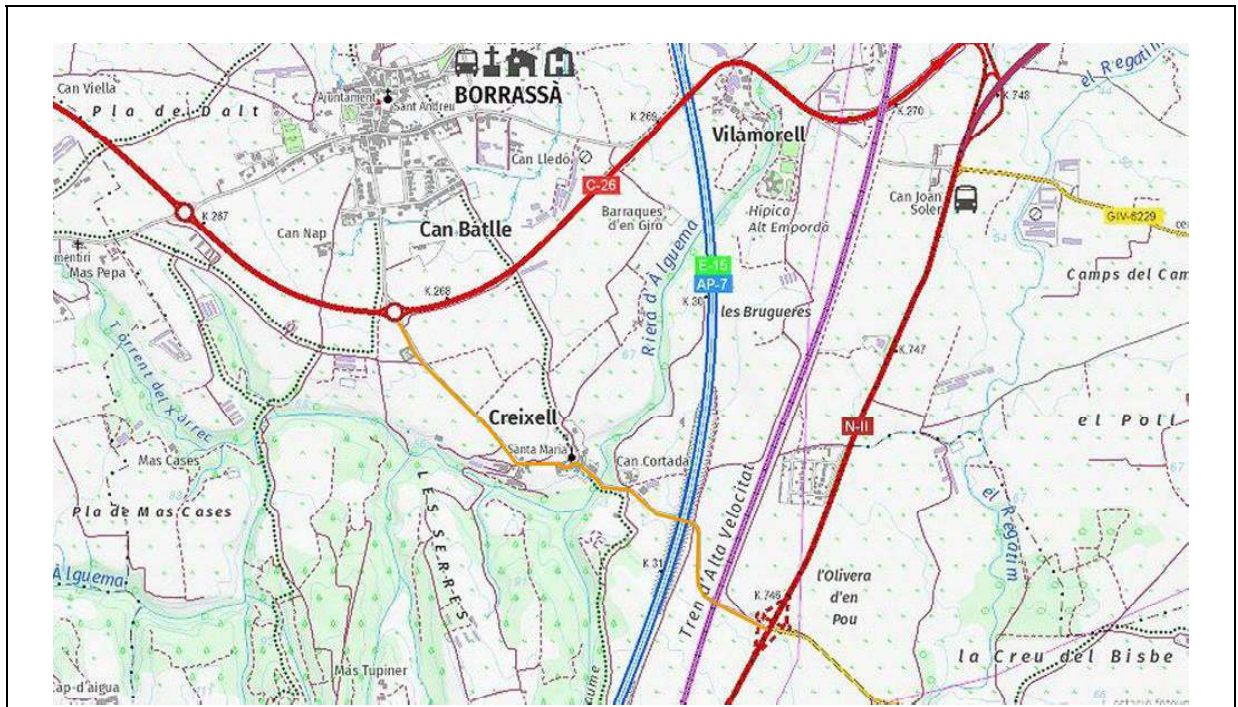


IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE-MODERAT. L'actuació prevista seria de mínima incidència a l'espai protegit
Pèrdua habitats	COMPATIBLE. No hi ha ampliació i per tant no hi ha afectació
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE No hi ha canvis respecte a la situació actual
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats al no haver-hi ampliació del camí
Transformació paisatge	COMPATIBLE no es preveu.
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotop.
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE. No hi ha pèrdua
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 57 veh/dia (increment 56%). Molt poc significatiu malgrat ser un espai d'alta sensibilitat.
Increment pressió acústica	Mínim; no hi ha zones habitades a l'entorn.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; actuació de mínims.

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE** si no hi ha ampliació de la calçada

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi		Nom del camí		
1.52.1		Camí de l'N-II a Borrassà, per Creixell		
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Alt Empordà	N-II	C-26 Borrassà		
Municipis	Població dels nuclis			
Borrassà	Borrassà	592	Creixell disseminat	48
Garrigàs	Garrigàs	266		



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,83 km	IMD actual	1.314 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	2.096 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,10 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Confronta amb l'espai connector AE-08 (0,9 km)
Àrea interès fauna i flora	Creua riera Àlguema AIFF 735,
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Petita afectació 92A0 (Alberedes...) riera Àlguema i 9540 (Pinedes mediterrànies) entre Creixell i l'autopista
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Diversos edificis protegits en el nucli de Creixell Creua jaciment de Serra de Creixell entre autopista i AVE

- Camí planer que creua el poble de Creixell molt ajustat entre les cases.
  - Primer tram agrícola amb petits marges a cada costat de la carretera i sense vegetació arbrada i després de Creixell passa per una zona forestal (alzinar). Tram final també agrícola planer.
  - Moderat interès ambiental a l'entorn del camí.
- Creua riera d'Àlguema després de creuar Creixell amb vegetació de ribera associada
- Creua autopista AP-7 i tren alta velocitat amb dos passos inferiors

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

- Condicionament i ampliació amplada actual (+ 1 m.)
- Ampliació d'una obra de fàbrica (riera d'Àlguema) i dimensionar-la com a pas de fauna
- Restauració de tot l'entorn de la riera d'Àlguema amb vegetació de ribera (freixes i/o pollancre)

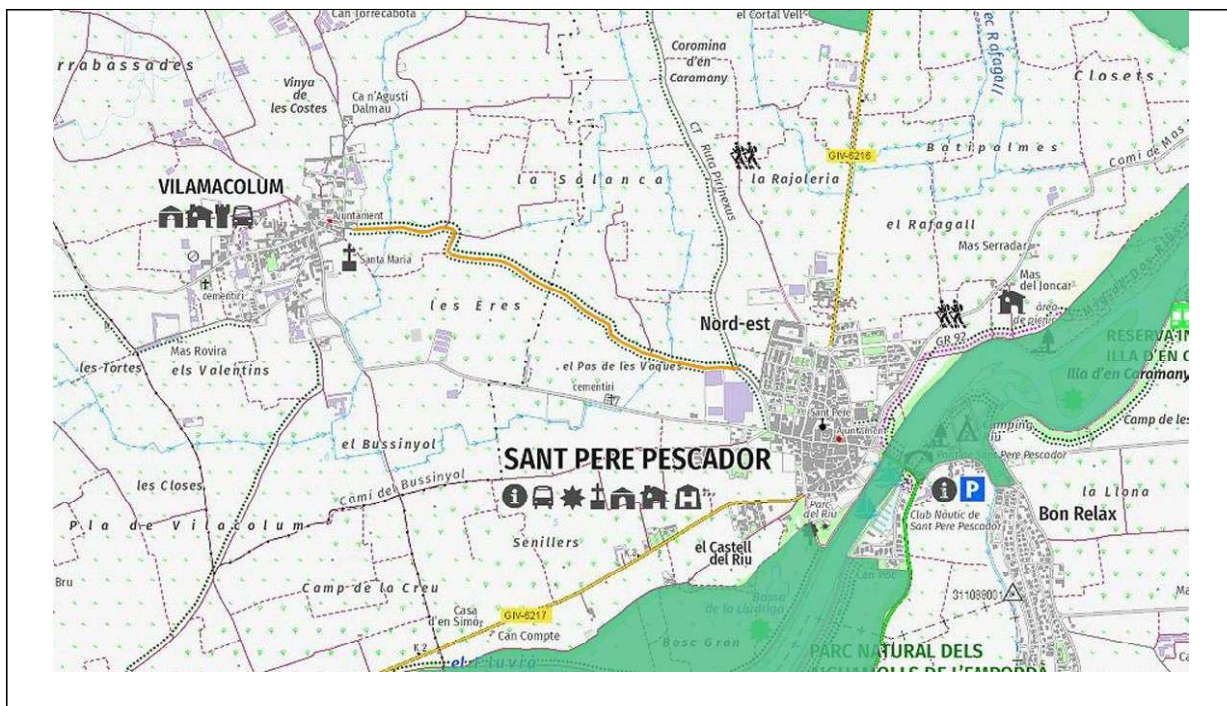
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT; vegetació de ribera a l'entorn riera d'Àlguema i pineda
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; pel seu interès connector en el tram inicial
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	MODERAT; afectació patrimoni arquitectònic a l'entorn de Creixell i arqueològic entre autopista i AVE..
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; franja estreta en el lateral del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 211 veh/dia (increment 56%). No especialment significatiu
Increment pressió acústica	COMPATIBLE-MODERAT a l'entorn de quan es creua Creixell
Canvi climàtic	COMPATIBLE-MODERAT; incrementat per petita pèrdua de vegetació i l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE-MODERAT.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
1.55.1	Camí de Sant Pere Pescador a Vilamacolum	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Alt Empordà	Sant Pere Pescador (GIV-6216/GIV-6217)	Vilamacolum
Municipis	Població dels nuclis	
Sant Pere Pescador	Sant Pere Pescador	1.684
Vilamacolum	Vilamacolum	322



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,77 km	IMD actual	1.629 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	2.546 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,40 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Dins connector AE-05 (1,71 km)
Àrea interès fauna i flora	AIFF 735 quan creua rec Corredor
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha presència
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Passa al costat del cementiri que és un edificis protegits patrimoni arquitectònic

- Camí totalment planer que discorre entre camps de conreu de secà i de regadiu.
- Només algunes alineacions d'arbres (pollancre) a l'entorn del camí
- Baix interès ambiental a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic no destacable
- Passa pel davant del cementiri de Sant Pere que és un element de patrimoni arquitectònic protegit

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament ampliació amplada actual (+ 1 m.)

Ampliació de mínims poc significativa i que no comporta canvis significatius a l'entorn del camí

Mínim canvi en el paisatge i mínima pèrdua de superfície agrícola

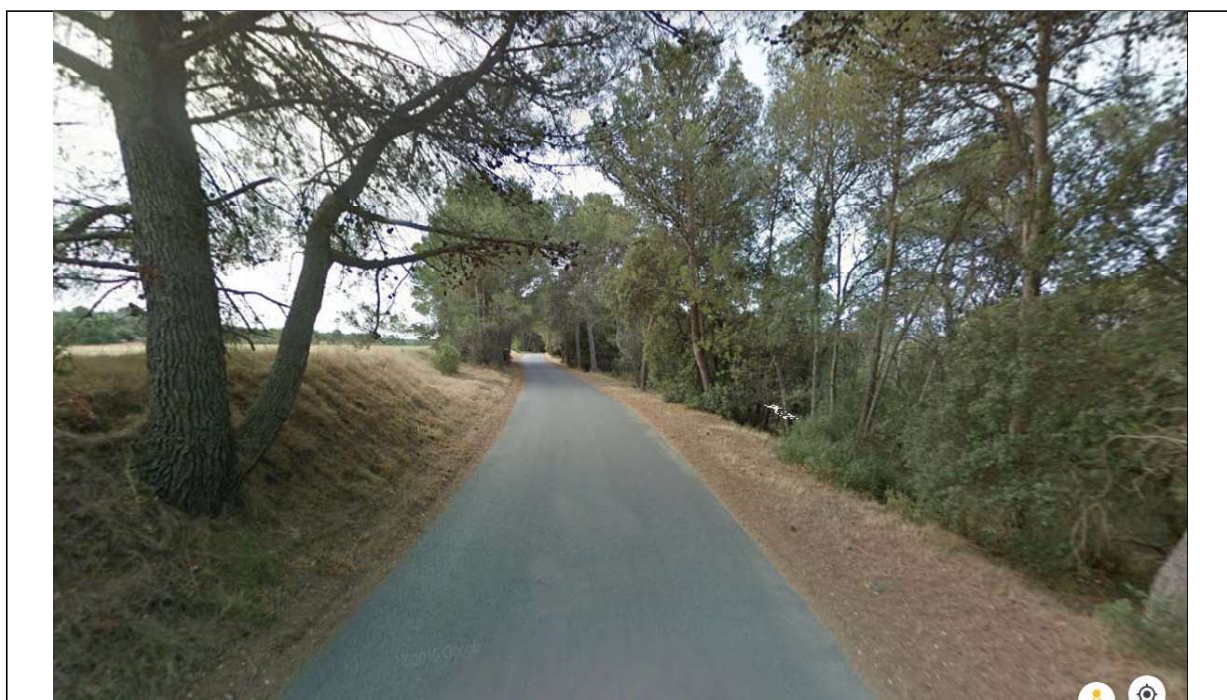
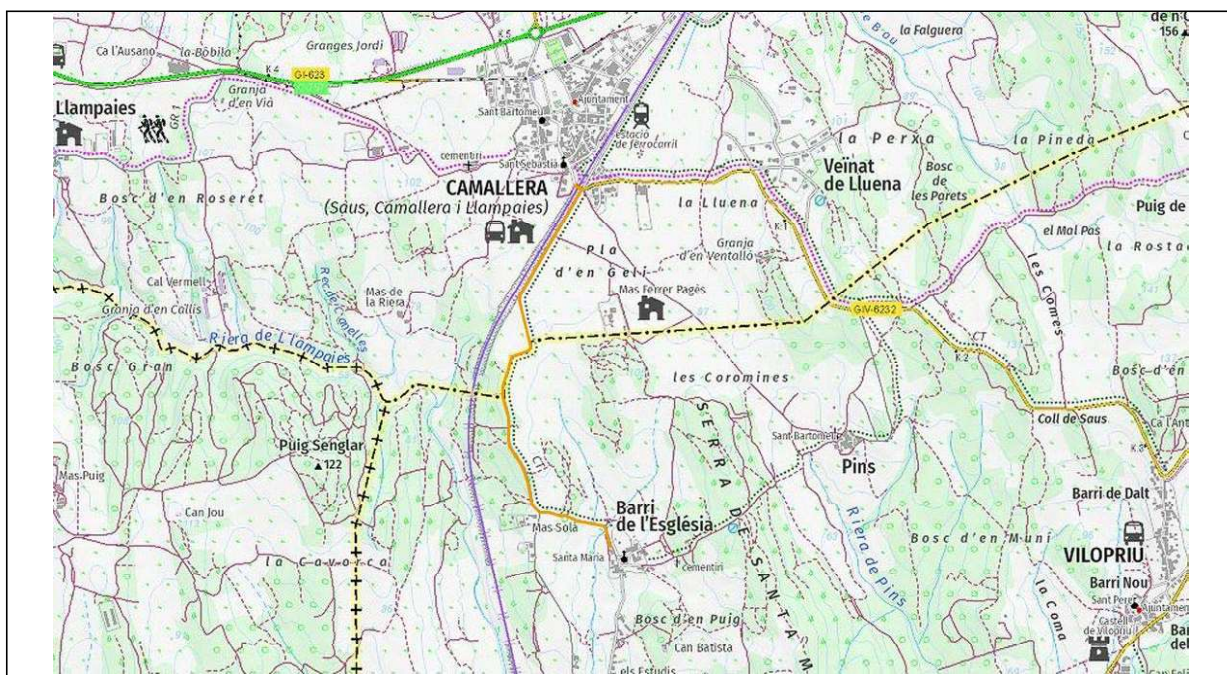
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE; no hi ha afectació significativa
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; baix risc d'atropellaments, tot i que és un camí bastant freqüentat.
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; canvis poc significatius
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; ampliació pel costat contrari al cementiri
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; mínima afectació de sòl agrícola de secà
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 917 veh/dia (increment 56%). Prou significatiu
Increment pressió acústica	COMPATIBLE no hi ha zones habitades a l'entorn del camí.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; poc significatiu i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
2.01.1	Camí de Camallera a Gàuses	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Baix Empordà	GIV-6232 Camallera	GIV-6233 Gàuses (Vilopriu)
Municipis	Població dels nuclis	
Saus, Camallera i Ll.	Camallera	602
Vilopriu	Gàuses	55
Colomers	Colomers	176
Sant Jordi Desvalls	Sant Jordi Desvalls	545





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,660 km	IMD actual	263 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	411 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,30 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No hi ha afectació
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	9540 Pinedes mediterrànies (p.k. 0+950 a 1+700)
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Jaciments arqueològics de l'estany de Camallera Inici) i camí de Gaüses. Arquitectònic Església de santa Maria de Gaüses.

- Camí que discorre per un relleu mitjanament accidentat.
- Primer tram seguint via del tren, paner envoltat de camps de conreu.
- Tram central dins el bosc de pineda mediterrània i tram final abans de Gaüses agrícola
- Tram del barri de l'església de Santa Maria discorre estret entre cases (dins nucli rural).
- Interès ambiental mitjà a l'entorn del camí.
- Creua dos petits cursos fluvials sense vegetació de ribera associada
- Valor paisatgístic mitjà

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

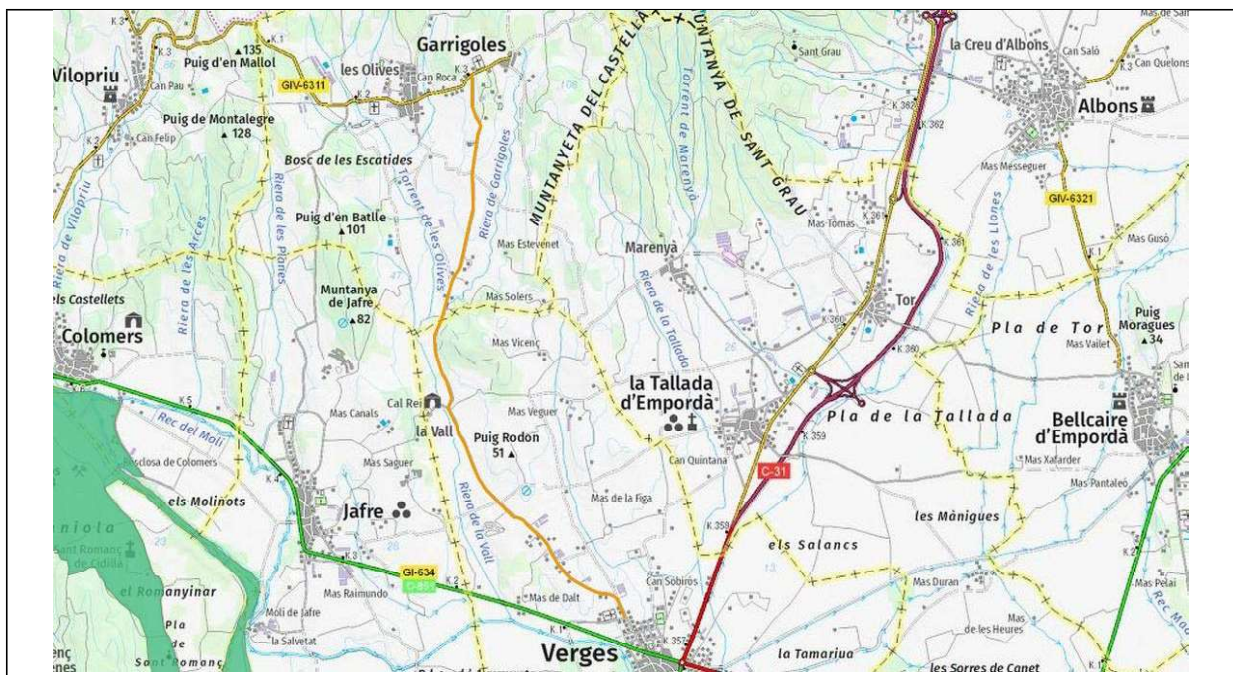
Condicionament i ampliació amplada actual (+ 1,0 m.)  
 Millora de 2 obres de fàbrica  
 Minimitzar l'afectació de la massa forestal a l'entorn de la carretera. Ampliar pel costat de menys valor ambiental i paisatgístic

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE pineda però molt poc significativa
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE poca presència de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE-MODERAT creua dos jaciments arqueològics
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 411 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE-Només quan es creua el nucli de Santa Maria i poc significatiu.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; poc significatiu i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
2.03.1	Camí de Verges a Garrigoles		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Baix Empordà	Verges (GI-634)	GIV-6311 (Garrigoles)	
Municipis	Població dels nuclis		
Verges	Verges	1.093	
Garrigoles	Garrigoles	13	Olives, les 125



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	5,170 km	IMD actual	697 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	1.089 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,00m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No hi ha afectació
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	9540 Pinedes mediterrànies (p.k. 4+800 a 5+100) 9340 Alzinars i carrascars (p.k. 2+750 a 3+200)
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Passa al costat del Molí de la Vall (patrimoni arquitectònic).

- Camí que discorre per un relleu lleugerament accidentat en la part central.
- Moltes cases i zones habitades a l'inici a cada costat del camí
- Primer tram planer agrícola de secà; tram central amb presència de masses forestals a cada costat de carretera i tram final altre vegada agrícola de secà.
- Amb excepció de les zones forestals, poca vegetació arbrada a l'entorn del camí.
- Després del bosc de la Pineda Gran creua el curs fluvial de la riera de Garrigoles a on hi ha presència de pollancre i sobre tot canyes.
- Interès ambiental mitjà a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic mitjà

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació amplada actual (+ 1,0 m.)  
Millora de l'obra de fàbrica de la riera de Garrigoles (p.k. 3+300)

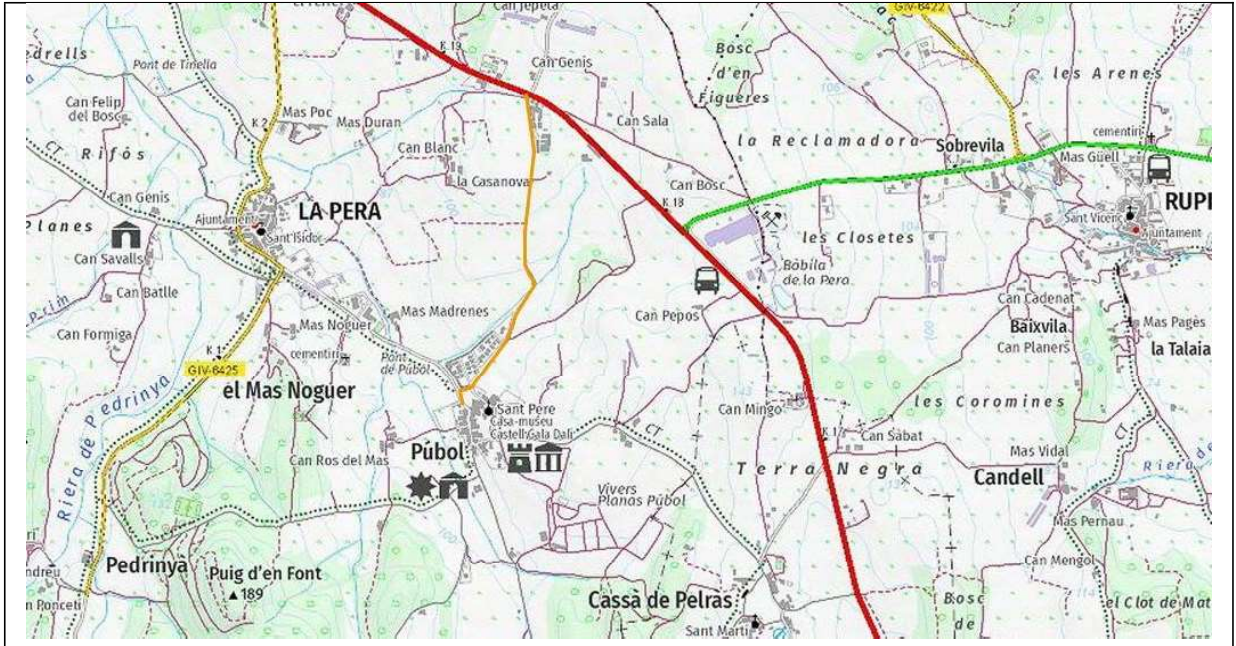
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE alzinars i pineda però molt poc significativa
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació tot i passar proper
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 392 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE-Només quan es passa a l'entorn habitatges dispersos a l'inici del camí.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; poc significatiu i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
2.07.1	Camí de la C-66 a Púbol	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Baix Empordà	C-66	Púbol
Municipis	Població dels nuclis	
Pera, la	Púbol	119
Rupià	Rupià	169



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,17 km	IMD actual	441 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	689 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,00 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Bona part es troba dins del connector BE-11
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha presència
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí, però sí dins el nucli urbà de Púbol que no s'afecten

- Camí que discorre per un entorn totalment planer envoltat de camps de conreu de secà.
- No hi ha vegetació arbrada de l'entorn del mateix.. Només alineació d'arbres (moreres) a l'entrada a Púbol.
- Es creua el torrent de l'Estació just abans de l'entrada a Púbol que no porta vegetació interessant associada.
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic interessant propi de les planes agrícoles del Baix Empordà)

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament ampliació amplada actual (+ 0,5 m.)  
Millora de 1 obra de fàbrica

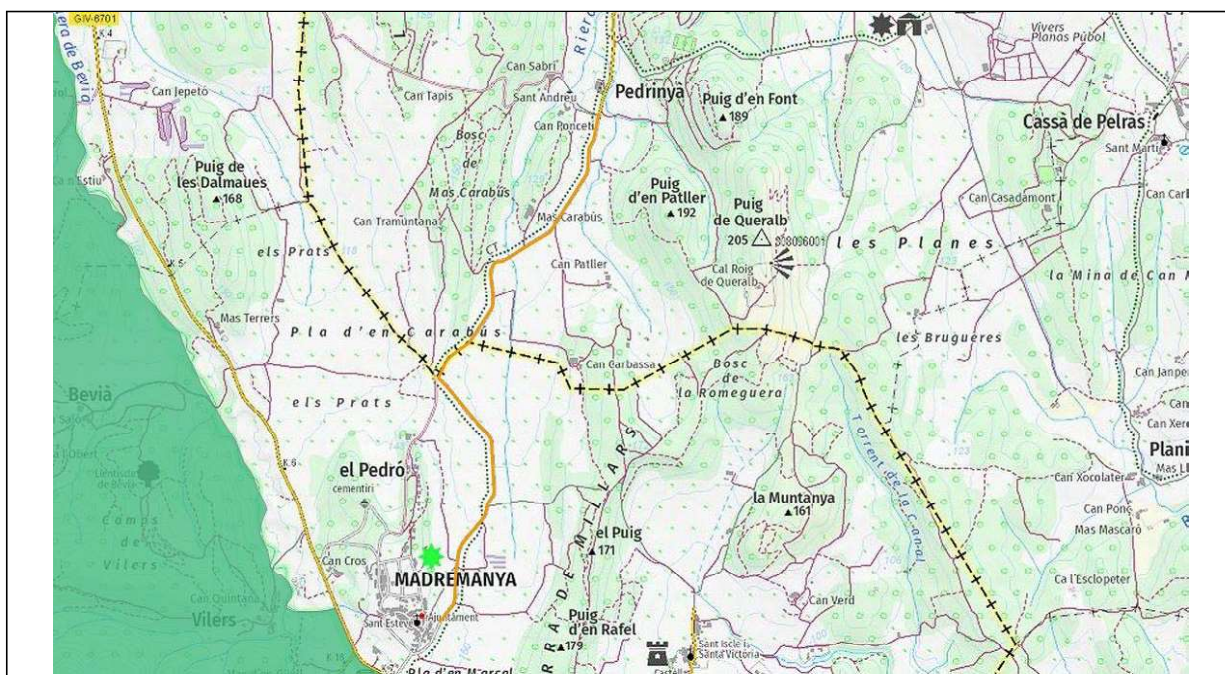
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per proximitat a les Gavarres
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 248 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
2.21.1	Camí de la Pera a Madremanya, per Pedrinyà	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Baix Empordà	GIV-6425 (Pera, la)	GIV-6701 (Madremanya)
Municipis	Població dels nuclis	
Pera, la	Pera, la	157
Madremanya	Madremanya	145
Pera, la	Pedrinyà disseminat	19





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,86 km	IMD actual	122 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	191 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,20 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Bona part es troba dins del connector BE-11
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Puntualment Alzinars i carrascars al costat del camí
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí

- Camí que discorre per un entorn totalment planer envoltat de camps de conreu de secà.
- No hi ha vegetació arbrada de l'entorn del mateix. Només en punts molt concretes el bosc (alzinar) fa de límit del camí.
- Es creua la riera de Pedrinyà amb una certa vegetació de ribera (pollancre).
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic interessant propi de les planes agrícoles del Baix Empordà)

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç del ferm i senyalització

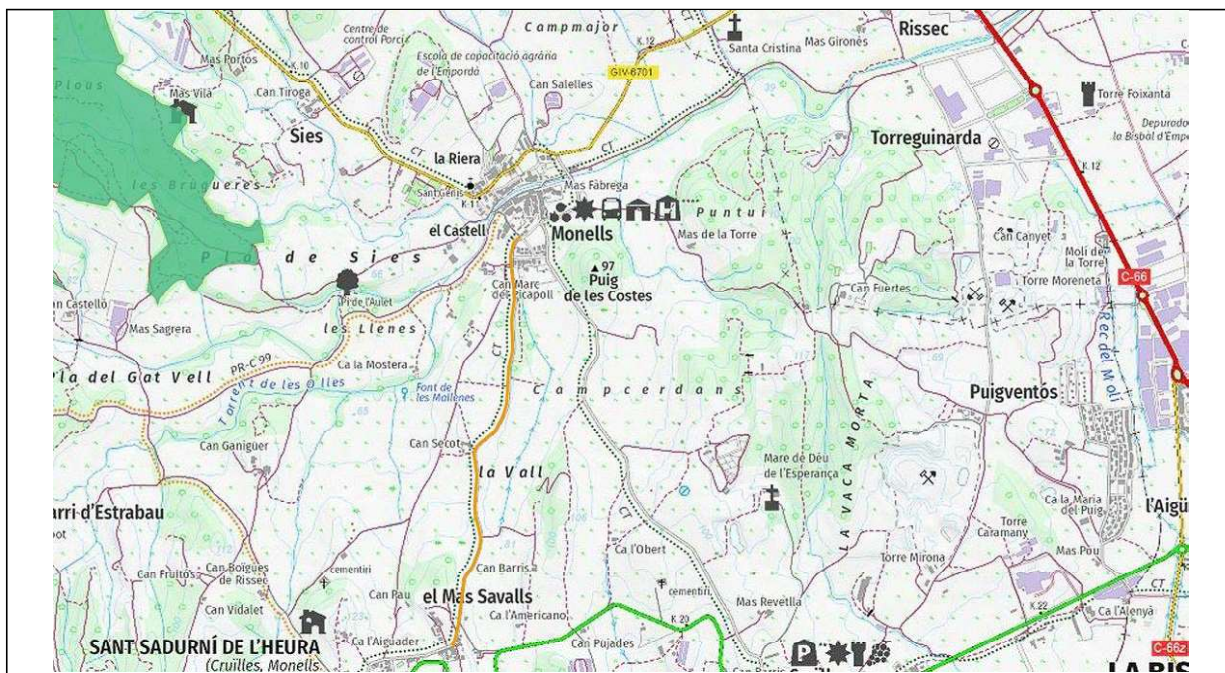
Millora de 1 obra de fàbrica. Procurar mínima afectació dels peus de pollancre presents

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; es manté la situació actual
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 69 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
2.22.1	Camí de Monells a Sant Sadurní de l'Heura		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Baix Empordà	Monells (GIV-6701)	Sant Sadurní de l'Heura (GI-664)	
Municipis	Població dels nuclis		
Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura	Monells	168	Sant Sadurní de l'Heura 159



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,64 km	IMD actual	154 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	241 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,20 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Bona part es troba dins del connector BE-11
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No inclòs en cap zona
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Alzinars i carrascars en el marge dret del tram inicial del camí.
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí.

- Camí que discorre per un entorn totalment planer envoltat de camps de conreu de secà i alguna plantació d'oliveres.
  - No hi ha vegetació arbrada de l'entorn del mateix, fora del tram inicial a on hi ha massa forestal (alzinar) en el marge dret.
  - No es creua cap curs fluvial.
  - Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
  - Valor paisatgístic interessant propi de les planes agrícoles rurals del Baix Empordà)

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç del ferm i senyalització

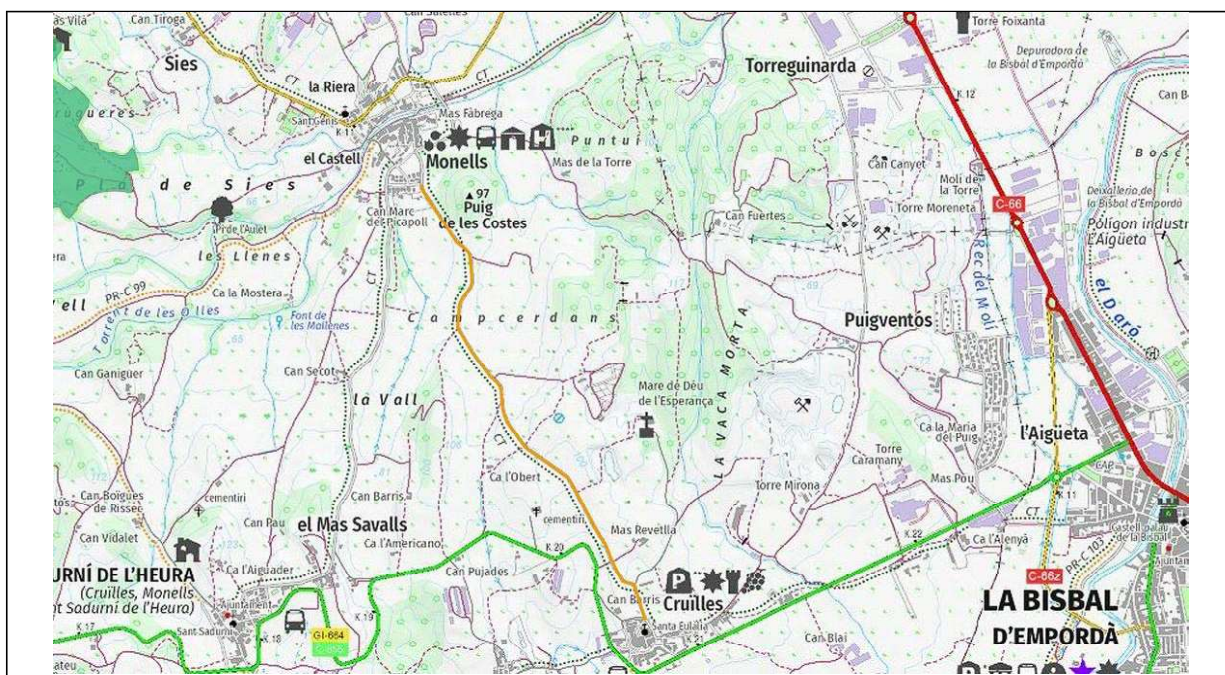
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no hi haurà afectació
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per proximitat a les Gavarres
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE no hi ha pèrdua.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 87 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
2.23.1	Camí de Monells a Cruïlles		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Baix Empordà	Monells (GIV-6701)	Cruïlles (GI-664)	
Municipis	Població dels nuclis		
Cruïlles, Monells i Sant Sadurn de l'Heura	Monells	168	Cruïlles, la Bordeta
			159



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,11 km	IMD actual	672 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.050 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,20 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Bona part es troba dins del connector BE-11
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Del p.k. 0+200 a 0+450 marge esquerra 9140 Alzinars i carrascars
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí.

- Camí que discorre per un entorn mitjanament planer envoltat de camps de conreu de secà. En molts trams hi ha marges a cada costat del camí.
- No hi ha vegetació arbrada de l'entorn del mateix, fora entre els p.k. 0+200 a 0+450 que hi ha massa forestal d'alzinars al marge esquerra del camí.
- No es creua cap curs fluvial.
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic interessant propi de les planes agrícoles rurals del Baix Empordà)

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació amplada actual (+ 0,5 m.)

En la zona forestal portar a terme l'ampliació pel marge dret del camí

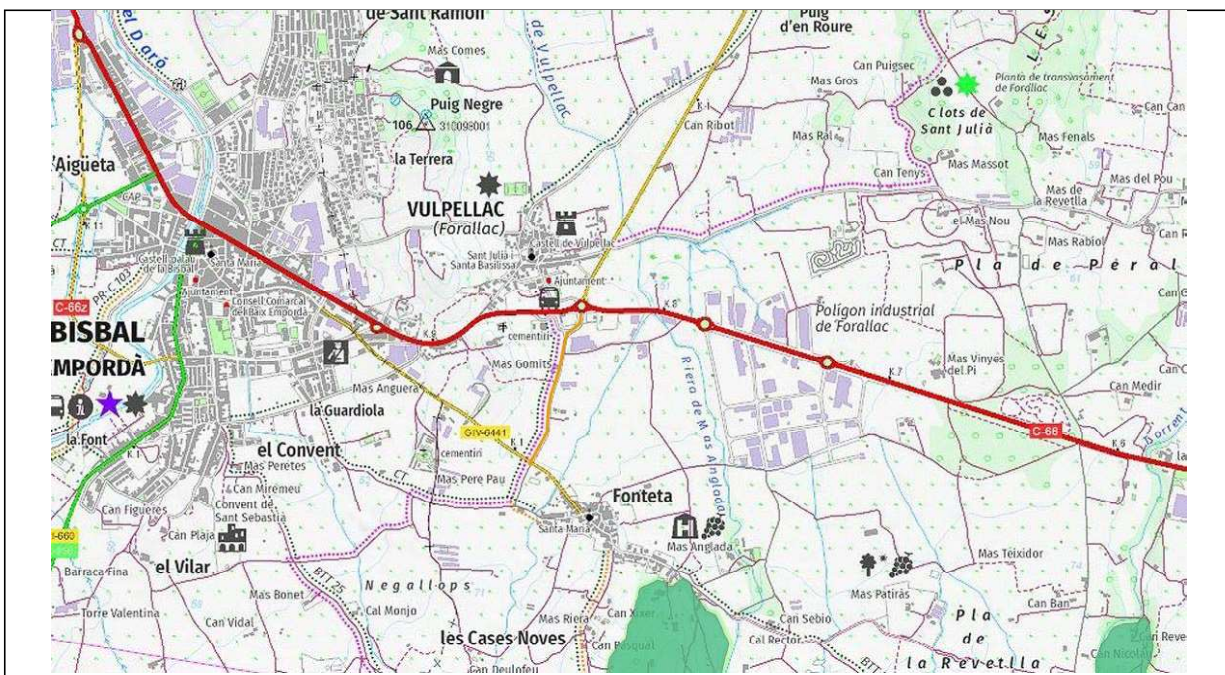
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per proximitat a les Gavarres
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 378 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
2.26.1	Camí de Vulpellac a Fonteta		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Baix Empordà	C-66/GI-644 (Vulpellac)	GIV-6441 (Fonteta)	
Municipis	Població dels nuclis		
Forallac	Vulpellac	226	Fonteta 219



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	0,68 km	IMD actual	748 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	1.169 veh/dia
Amplada mitjana actual	6,00 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègic expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha presència
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí.

- Camí que discorre per un entorn totalment planer envoltat de camps de conreu de secà.
- Alineació d'arbres de jardineria a tot el llarg del camí sobre la vorera existent.
- No es creua cap curs fluvial
- Camps de conreu de secà a cada costat del camí
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic baix ja que és un entorn alterat i transformat

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització.  
Millora de 1 obra de fàbrica

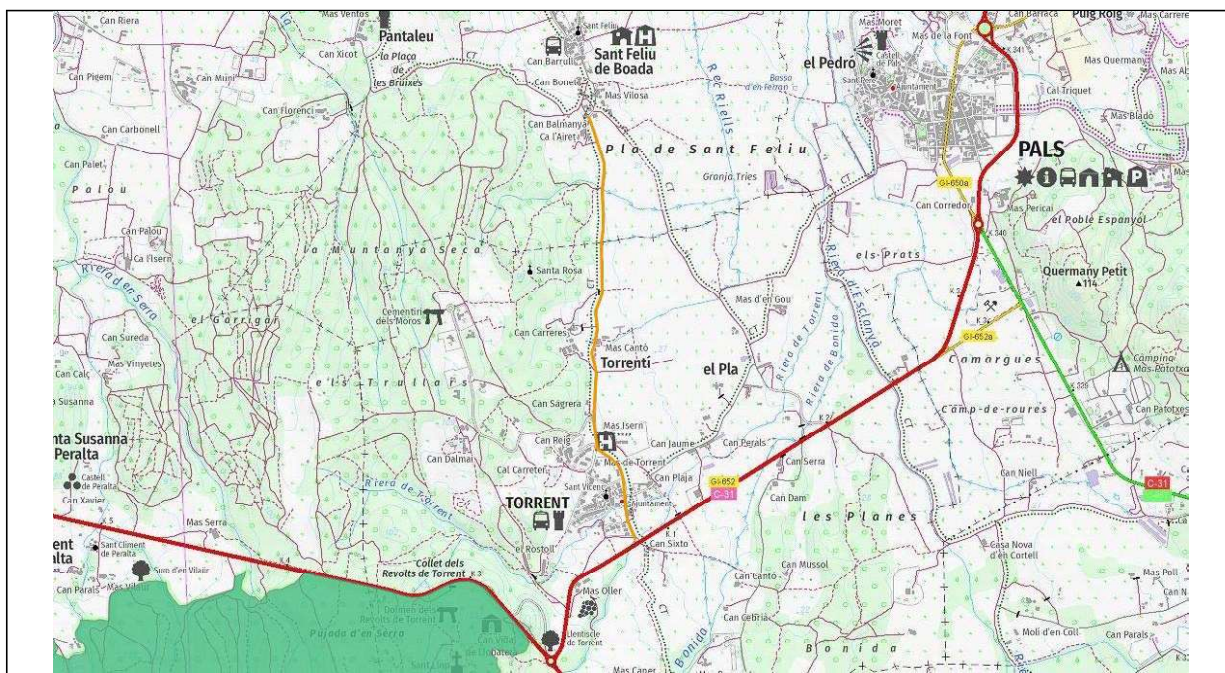
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; poca fauna a l'entorn del camí
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 421 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí			
2.30.1	Camí de Torrent a Sant Julià de Boada			
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Baix Empordà	GI-652 (Torrent)	GI-651 (Sant Julià de Boada)		
Municipis	Població dels nuclis			
Palau-sator	Palau-sator	92	Sant Julià de Boada disseminat	27
	Sant Feliu de Boada	79		
Torrent	Torrent	88		
Forallac	Peratallada	140		



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	4,14 km	IMD actual	680 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	1.063veh/dia
Amplada mitjana actual	5,40 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Bona part es troba dins del connector BE-06
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona estratègica expansió <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	9340 Alzinars i carrascars al creuar Torrent i en el límit oest (entre p.k. 0+100 i 2+000). Mínima afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	p.k. 1+700 a 1+900 Jaciment de Sant Feliu de Boada fent de límit oest del camí

- Tram inicial creuant el poble de Torrent amb diversos habitatges a peu del camí.
- Tram central creua el poble de Sant Feliu de Boada i tram urbà gaire be fins el final
- Al creuar Sant Feliu de Boada camí encaixat entre cases o entre cases i murs de pedres; dificultat en ampliar
- Inici del camí, a la sortida del poble, alguns pins de mida molt gran al costat del camí
- Molta part del camí amb un marge baix (1-2 m) amb vegetació al costat oest del camí i camps de conreu a la mateixa cota al costat est.
- Relleu planer però amb alguns revolts
  - A l'inici del camí (p.k. 0+100) es creua riera de Can Sabat. A la resta del traçat del camí es creuen només canals de regar.
  - Algunes masses forestals (alzinars) fent de límit oest del camí en el primer sector.
  - Interès ambiental mitjà-baix a l'entorn del camí.
  - Valor paisatgístic mitjanament interessant propi de les planes agrícoles rurals del Baix Empordà

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació amplada actual (+ 1,0 m.). Ampliació, a on sigui possible pel costat est del camí

Refer 1 Obra de fàbrica

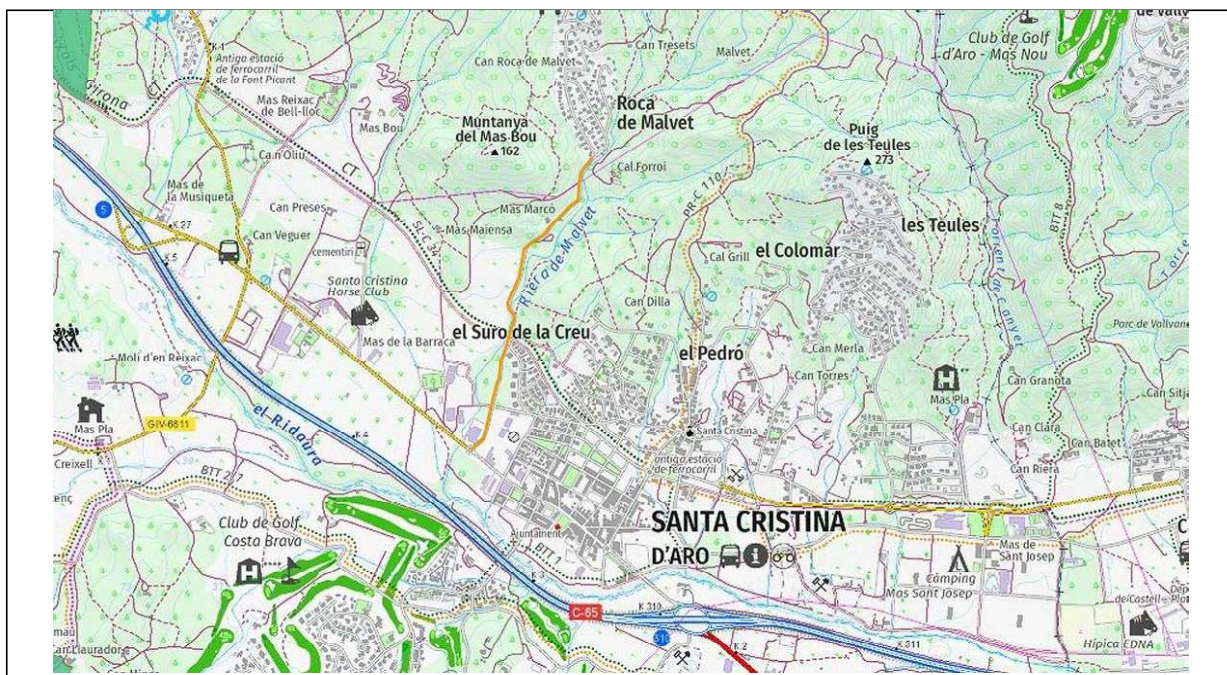
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitatges	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitatges interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per presència de fauna terrestre.
Fragmentació habitatges	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'habitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE_MODERAT; evitar afectació del jaciment proper al camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE_MODERAT afectació lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 383 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE-MODERAT; impacte sobre zones habitades situades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i només vinculat a l'increment de trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE-MODERAT.**



**DADES GENERALS INTEGRABLE**

Codi	Nom del camí		
2.46.1	Camí de Santa Cristina d'Aro a al Roca de Malvet		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Baix Empordà	C-250 (Santa Cristina d'Aro)	Roca de Malvet	
Municipis	Població dels nuclis		
Santa Cristina d'Aro	Santa Cristina d'Aro	2.631	Roca de Malvet 269





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,41 km	IMD actual	1.235 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.930veh/dia
Amplada mitjana actual	5,90 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+150 a 0+500 pineda mediterrània p.k. 0+500 a 0+700 vernedes i altres boscos de ribera afins p.k.0+700 a 1+400 suredes
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí.

- Camí que dona accés a la urbanització i que presenta un traçat amb diversos revolts i de pujada progressiva.
  - Tot el seu traçat passa per una zona de bosc dens.
  - Alguns marges de roca en el costat Esquerra de la carretera.
  - Diversos peus de pi grans molt propers al camí.
  - Creua un curs fluvial (riera de Malvet) en el tram inicial del camí (p.k. 0+650) sense vegetació interessant a l'entorn
    - Camí creua la via verda del Carrilet (p.k. 0+500) a l'entorn d'una interessant pineda litoral
    - Interès ambiental interessant a l'entorn del camí.
    - Valor paisatgístic interessant propi del massís de les Gavarres

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

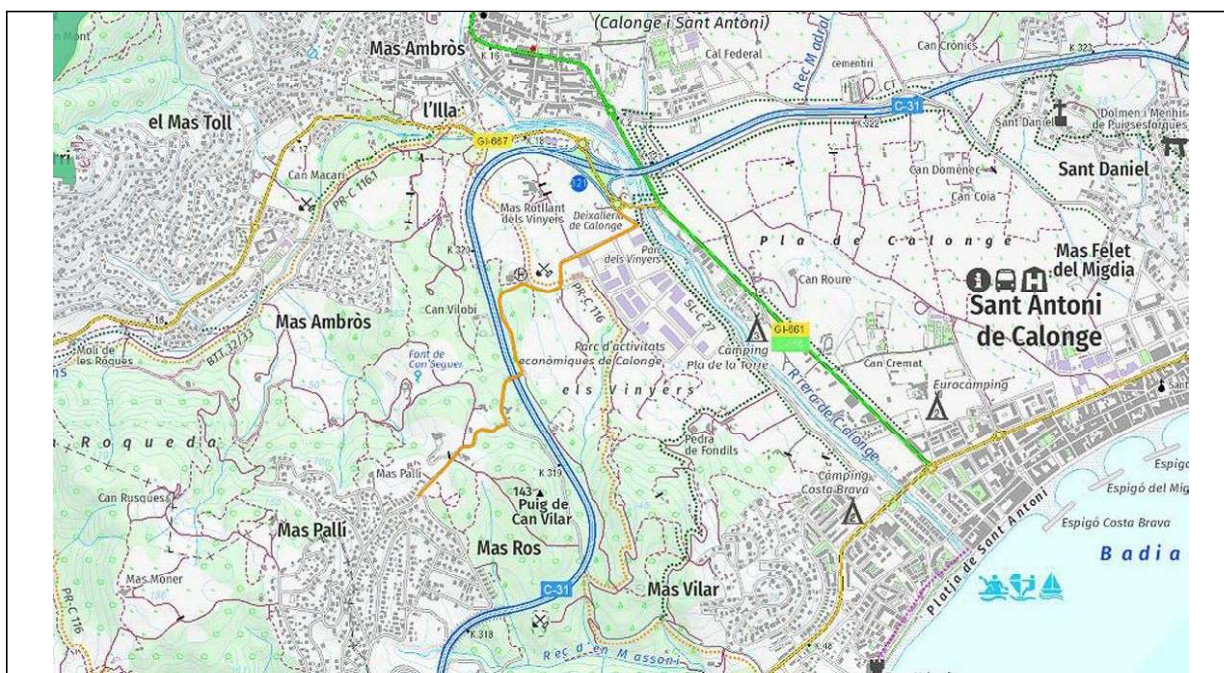
Reforç de ferm i senyalització  
Refer una Obra de fàbrica

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no hi ha ampliació del camí
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per proximitat a les Gavarres
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 695 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim només vinculat a l'increment del trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
2.49.1	Camí de Calonge a Mas Pallí	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Baix Empordà	Calonge	Mas Pallí dels Vilars
Municipis	Població dels nuclis	
Calonge	Calonge	3.209
	Mas Pallí dels Vilars I	139
	Mas Pallí dels Vilars II	82



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,93 km	IMD actual	595 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	930 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,90 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+600 a 1+200 suredes p.k. 1+200 a 1+550 pineda mediterrània
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí.

- Camí que dona accés a la urbanització i que presenta un traçat amb diversos revolts i de pujada progressiva.
- Fora del tram inicial urbà, la resta del seu traçat passa per una zona de bosc dens.
- En el tram central va en paral·lel a la carretera C-31 que creua en un pas superior (p.k. 1+200)
- No creua cap curs fluvial.
- Interès ambiental mitjà a l'entorn del camí ja que e troba bastant alterat.
- Valor paisatgístic mitjanament interessant propi del massís de les Gavarres

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització

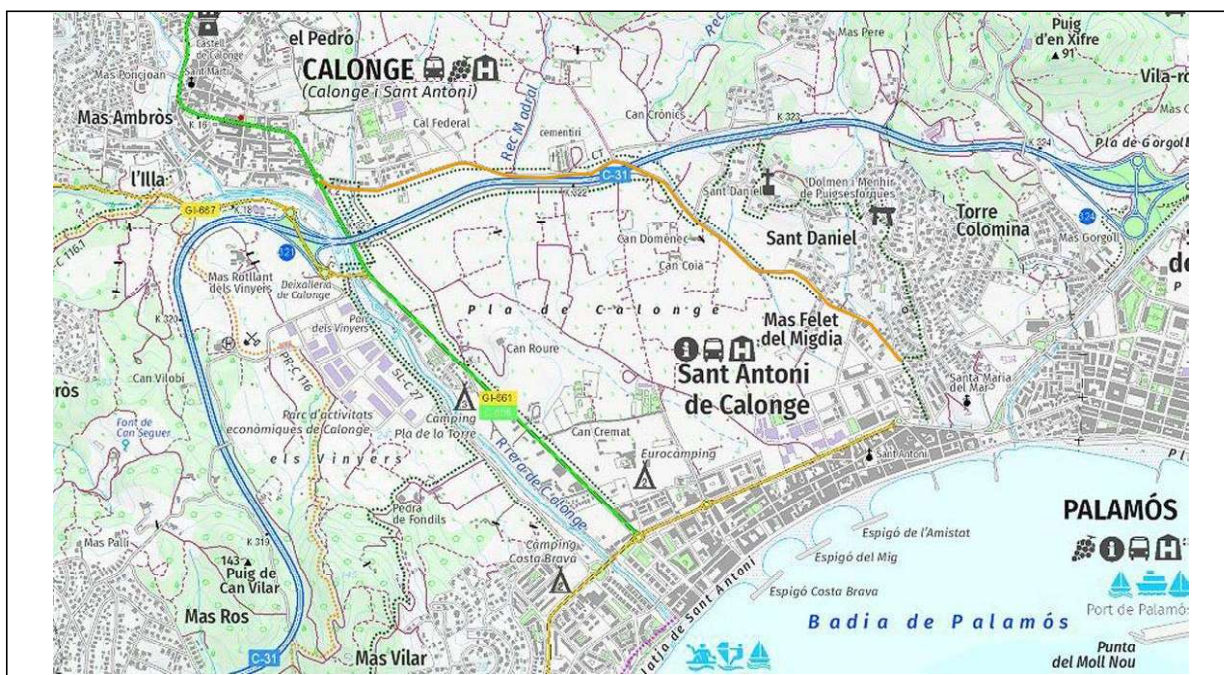
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitatats	COMPATIBLE no hi ha ampliació del camí
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; interessant per proximitat a les Gavarres
Fragmentació habitatats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 335 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí fora del tram inicial
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim només vinculat a l'increment del trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
2.50.1	Camí de Calonge a Torre Colomina (Avda Paisos Catalans)	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Baix Empordà	Calonge	Torre Colomina
Municipis	Població dels nuclis	
Calonge	Calonge	3.209
	Torre Colomina	336
	Font del Lleó	107
	Puig Ses Forques	278



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,50 km	IMD actual	2.406 veh/dia
Tipus de terreny	Planer	IMD any horitzó	3.761 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,90 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha afectació
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	p.k. 0+450 limita pel sud amb jaciment arqueològic Cal Federal p.k. 1+050 passa pel davant del cementiri de Calonge (patrimoni arquitectònic)

- Camí que surt del poble de Calonge i arriba fins a Sant Antoni de Calonge pel NW del poble.
- Primer tram i darrer sector de tipologia urbana.
- No hi ha vegetació interessant al llarg del camí ni tampoc vegetació arbrada (fora algun tram urbà).
- En el tram no urbà discorre entre camps de conreu de secà
- En el tram central va en paral·lel a la carretera C-31 que creua en un pas superior (p.k. 1+350)
- Creua 2 cursos fluvials (rec Madral) que no porta associat vegetació de ribera .
- Mínim valor ambiental a l'entorn del camí ja que e troba bastant alterat.
- Valor paisatgístic baix

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització  
 Condicionament de 2 obres de fàbrica

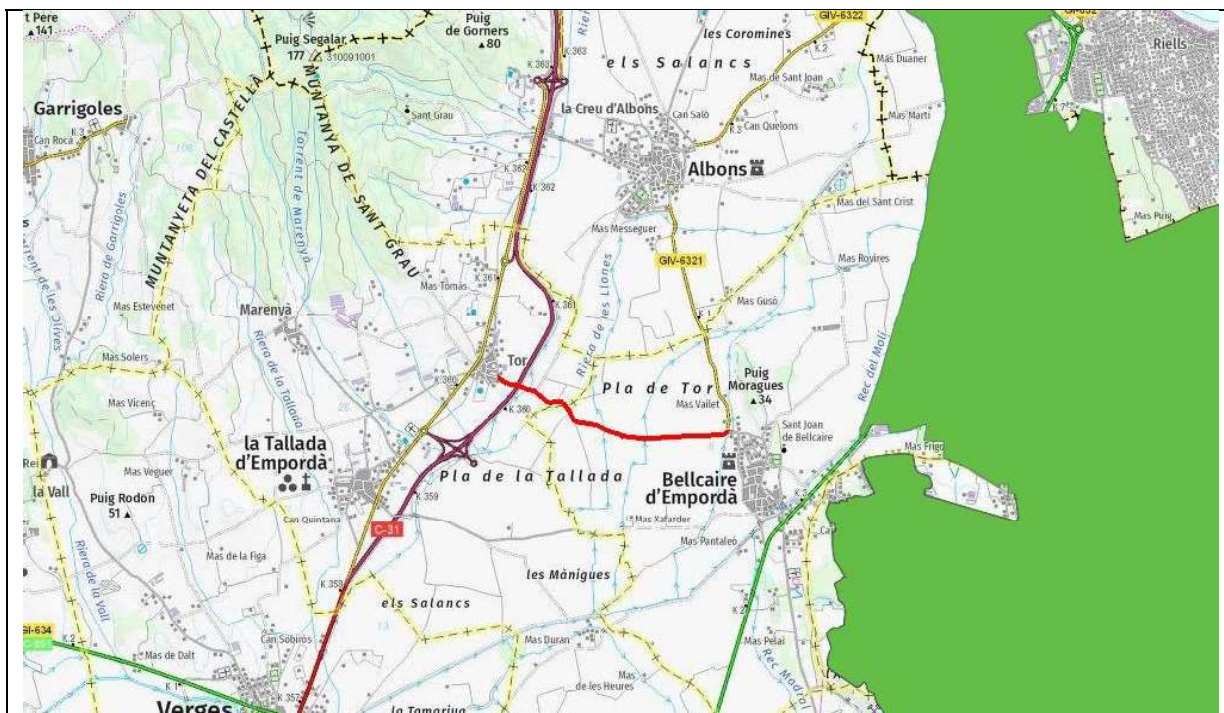
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no hi ha ampliació del camí
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; entorn amb poca presència de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; com que no hi ha ampliació no hi ha risc d'afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 1.355 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades fora dels trams urbans
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim només vinculat a l'increment del trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
2.56.1	Camí de Belcaire a Tor	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Baix Empordà	GIV-6321 Bellcaire	Entrada a Tor (est) La tallada d'Empordà
Municipis	Població dels nuclis	
Bellcaire	Bellcaire	608
La Tallada d'Empordà	Tor	110



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,11 km	IMD actual	488 veh/dia
Tipus de terreny	Planer	IMD any horitzó	761 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,50 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No hi ha afectació
Àrea interès fauna i flora	Inclusa en tot el seu recorregut dins la zona 1320
Zona Interès Fauna	SI. Entorn amb possible presència del turó ( <i>Mustela putorius</i> )
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha presència a l'entorn del camí
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits propers

- Camí que discorre per un relleu molt planer i envoltat de camps de conreu de regadiu i secà. El regadiu és sobre tot plantacions d'arbres fruiters.

- Primer tram seguint un canal de regar que també trobem en el tram central
- A l'entorn del PK 2 creua la riera de les Lloses
- Just abans d'arribar a Tor pas superior sobre la carretera C-31
- Ni hi ha zones habitades a l'entorn del camí.
- Només alguns peus d'arbre sense continuïtat a pel del camí en punts concrets.
- Interès ambiental mitjà-baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic mitjà; típic de la unitat de paisatge de la Plana de l'Empordà

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació amplada actual (+ 1,0 m.)

Millora de 2 obres de fàbrica

En la millora de la O.D. a l'entorn de la riera de les Lloses adequar-la com a pas de fauna

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.

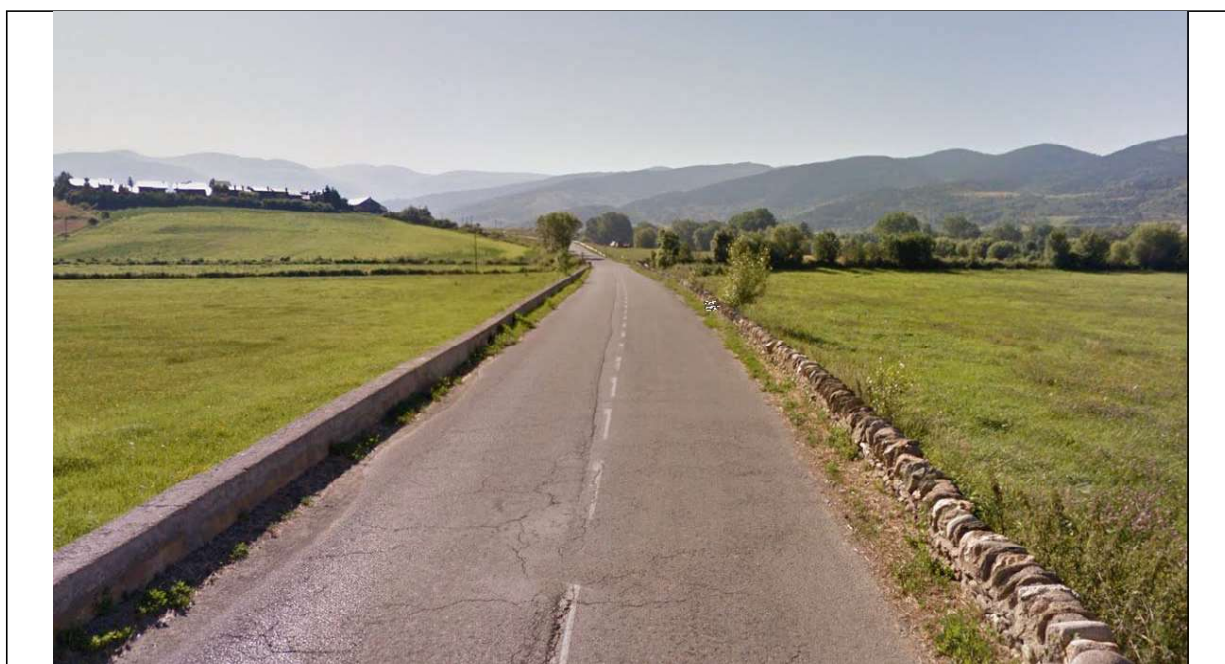
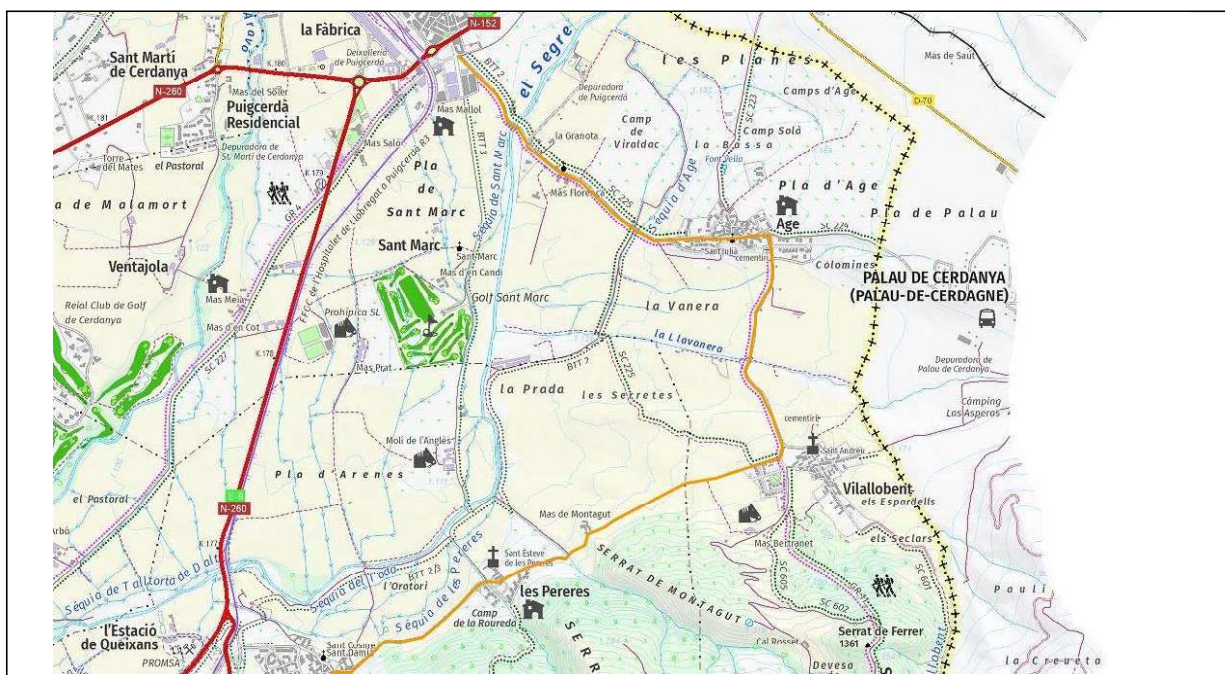
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no afecta hàbitat interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT. Possible presència del turó
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE no hi ha jaciments a l'entorn del camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 273 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE No creua nuclis habitats ni habitatges propers a la carretera
Canvi climàtic	COMPATIBLE; poc significatiu i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí			
3.01.1	Camí de Puigcerdà a Queixans, per Age i Vilallobent			
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Cerdanya	Puigcerdà (N-154)	Queixans		
Municipis	Població dels nuclis			
Puigcerdà	Puigcerdà	6.802	Vilallobent	90
	Age	121	Les Pereres	18
Fontanals de Cerdanya	Queixans	152		



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	6,20 km	IMD actual	720 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.125 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,90 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	Creua AIFF 806 entre les p.k. 1+700 a 3+000
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+630; 2+270 i 4+480 creu habitat de Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana amb vegetació submersa o parcialment flotant ( <i>Ranunculon fluitantis i Callitricho-Batrachion</i> ) p.k. 0+300 a 0+450; 0+600 a 0+650; 1+150 a 1+400; 2+150 a 3+180; 4+130 a 4+480; 5+300 a 5+500 Prats de dall de terra baixa i de la muntanya mitjana ( <i>Arrhenatherion</i> )
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	p.k. 4+430 camí passa al costat de Mas Montagut (patrimoni arquitectònic)

- Camí que surt de Puigcerdà i dona accés a diversos nuclis rurals (Age, Vilallobent, les Pereres)
- Creuar pel mig els diversos nuclis habitats.
- Vegetació arbrada a l'entorn de la carretera en el tram inicial.
- vegetació interessant al llarg del camí; molta part del traçat envoltat del prats (parts de dall).
- Creua 2 vegades riu Segre i altres cursos menors (La Llavanera).
- Primer tram i darrer sector de tipologia urbana.
- No hi ha ni tampoc vegetació arbrada (fora algun tram urbà).
- Interessant valor ambiental a l'entorn del camí al ser un entorn poc alterat.
- Valor paisatgístic alt propi de les planes de la Cerdanya

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

- Reforç de ferm i senyalització
- Condicionament de 2 obres de fàbrica (algunes actuals es mantenen)

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no hi ha ampliació del camí
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; es manté la situació actual o amb poca variació
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; com que no hi ha ampliació no hi ha risc d'afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; mínima afectació i de forma lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 405 veh/dia (increment 56%), però molt variable en les diferents trams del camí.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE-MODERAT; per l'increment a l'entorn de les zones habitades
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim només vinculat a l'increment del trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi		Nom del camí		
5.01.1		Camí de Canet d'Adri a Sant Medir		
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Gironès	GIV-5313 (Sant Gregori)	GIV-5312 Sant Medir		
Municipis	Població dels nuclis			
Canet d'Adri	Canet d'Adri	259		
Sant Gregori	Sant Medir disseminat	106	Cartellà disseminat	124





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	3,13 km	IMD actual	326 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	510 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,20 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Inclòs en l'espai connector GI-07
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+050 a 0+300; 1+850 a 1+900; 2+500 2+750 creua habitat d'alzinars i carrascars
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Hi ha diversos elements protegits de patrimoni arquitectònic a l'entorn del camí (Can Xifre, Pont d'en Toni, Can Reixac...) .

- Camí que dona accés als nuclis rurals de Cartellà, Sant Medir i la Vileta
- Traçat accidentat amb nombrosos revolts i una certa pendent en pujada fins Sant Medir
- Creua 2 nuclis habitats (Cartellà i la Vileta).amb diversos revolts i de pujada progressiva.
- Camí envoltat sobre tot de camps de conreu de secà , però també algunes zones de bosc (alzinar) sobre tot al principi i la final.
  - Marges no massa alts sovint a cada costat del camí.
  - Creua 3 cursos fluvials torrent de Pedrola (p.k.1+150), torrent de Caguerot (p.k1+400) i torrent Gàrrep (p.k.1+850) sovint envoltat de vegetació de ribera interessant.
  - Interès ambiental alt per combinació de camps de conreu, zones de bosc, cursos fluvials...
  - Valor paisatgístic interessant; mosaic agroforestal poc alterat.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

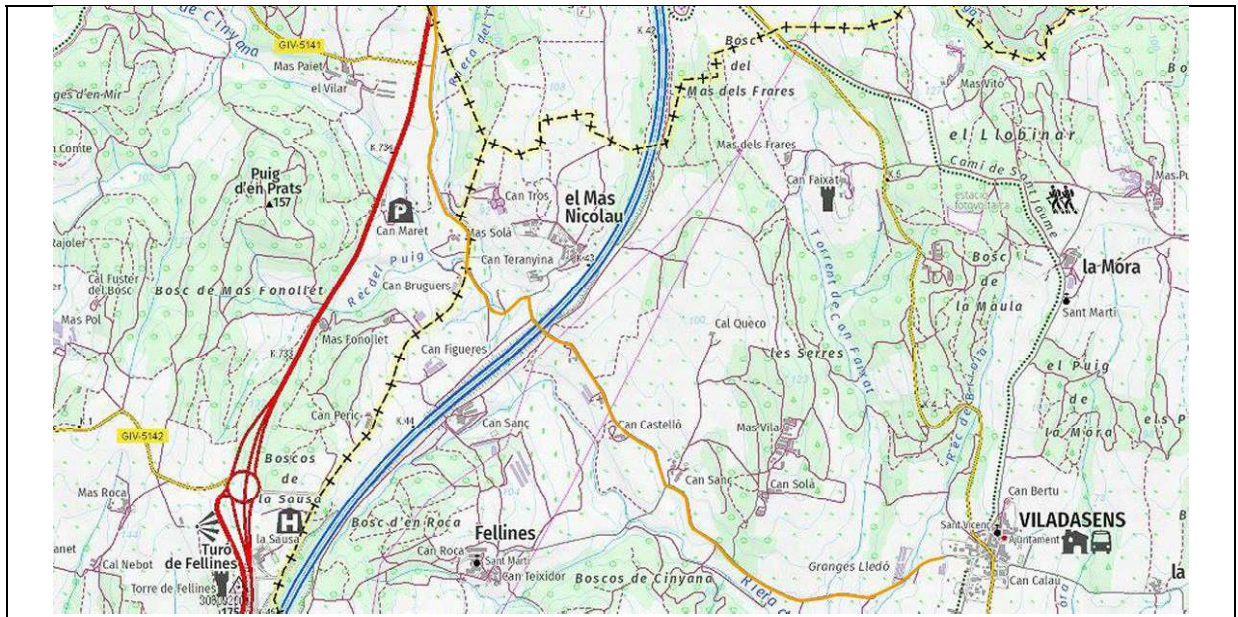
Condicionament i ampliació 0,5 m  
Condicionament 3 obres de fàbrica

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE poc significatiu
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; interessant per mosaic agroforestal
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació ja que queden al costat del camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; poc significativa; es donarà si hi ha millora del traçat.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 184 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; mínim increment respecte estat actual
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim només vinculat a l'increment del trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

**DADES GENERALS - INTEGRABLE**

Codi	Nom del camí	
5.04.1	Camí de Viladasens a l'antiga N-II	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Gironès	Viladasens	Antiga N-II
Baix Empordà	GI-V-6234	
Municipis	Població dels nuclis	
Viladasens	Viladasens	108
Vilademuls	Les Olives	27



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	4,08 km	IMD actual	221 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	345 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,20 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Inclòs en l'espai connector GI-07
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Alzinars i carrascars p.k. 1+025 a 1+200; 2+250 a 2+400; 3+500 a 3+650 o be creua o el camí fa de límit Pineda mediterrània p.k. 0+450 a 0+525 camí fa de límit nord Alberedes, salzedes i altres boscos de ribera: p.k. 0+750 a 0+850 (límit nord); 1+500 a 1+550 creua; 3+600 a 3+850 límit est
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	p.k. 4+600 jaciment de Pla de Noguers al costat oest del camí

- Camí rural que discorre per un terreny més o menys planer però amb diversos revolts.
- Alguns habitatges (pocs) a l'entorn del camí.
- Combina trams agrícoles, amb petits retalls forestals i en el tram final quan creua autopista nombroses plantacions de pollancre a cada costat del camí
- Creua diversos cursos fluvials: p.k. 0+320 rec de Briola; p.k. 0+650 torrent de Can Faixat.
- En general pocs marges a l'entorn del camí.
- En el p.k. 2+380 creua l'autopista en un pas inferior
- Interès ambiental bo per combinació de diversos hàbitats (conreu, bosc, plantacions...)
- Valor paisatgístic interessant; mosaic agroforestal propi dels Terraprimers de l'Empordà.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització  
Condicionament 2 obres de fàbrica

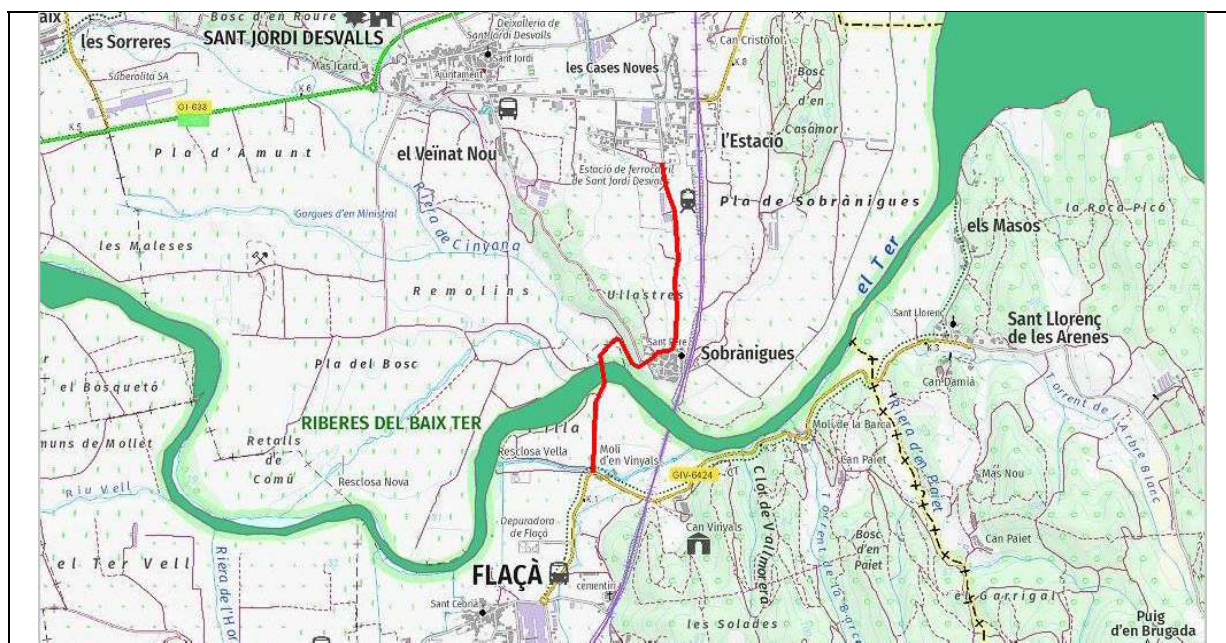
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE poc significatiu
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; interesant per mosaic agroforestal
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació ja que queden al costat del camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; poc significativa; es donarà si hi ha millora del traçat.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 124 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; mínim increment respecte estat actual. Poques zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim només vinculat a l'increment del trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
5.05.1	Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Gironès	GI-633 (Sant Jordi Desvalls)	GIV-6424 (Flaçà)
Municipis	Població dels nuclis	
Sant Jordi Desvalls	Sant Jordi Desvalls	545
	Sobrànigues	32
Flaçà	Flaçà	998



## CARACTERÍSTIQUES

Longitud camí	2,06 km	IMD actual	1.000 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.563 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,60 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	ES5120011 Riberes del Baix Ter; creua p.k. 1+570
Espais Interès Natural	Riberes del Baix Ter; creua p.k. 1+570
Espais connectors	Creua espai connector GI-07
Àrea interès fauna i flora	p.k. 1+570 (riu Ter) creua AIFF 909
Zona Interès Fauna	Zona expansió hàbitat de <i>Mustela putorius</i>
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	3260 Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana amb vegetació submersa o parcialment flotant ( <i>Ranunculion fluitantis</i> i <i>Callitricho-Batrachion</i> ) p.k. 1+310 a 1+420 Alzinars i carrascars (camí fa de límit sud)
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Tram final (p.k. 2+100) jaciment dels Horts de la Colònia

- Camí que creua el nucli rural de Sobrànigues
- Primer tram en un entorn agrícola en paral·lel a la via del tren, però vegetació arbrada (lineal) a l'entorn del camí
- Només després de Sobrànigues hi ha una certa massa forestals (bosc mixt de pins i alzines)
- Tram final abans de Flaça discorre entre viviers de plantes

Creua el riu Ter en el p.k. 1+570 en un gual i en un entorn amb presència de vegetació de ribera (salzes, freixes, pollancre...). També creua (p.k. 2+070) el Canal d'en Vinyals

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització

Condicionament 2 obres de fàbrica. Adequar les obres de fàbrica com a pas de fauna.

Al portar a terme la construcció de l'obra de fàbrica 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 fàbrica a ampliar

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	MODERAT; construcció obra de fàbrica per creuar riu.
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT poc significatiu i només a l'entorn del Ter
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE entorn bastant condicionat per proximitat al tren
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE-MODERAT; la construcció de la O.D. a l'entorn del Ter modificarà el paisatge actual en aquest punt.
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no es preveu afectació del mateix (no hi ha ampliació)
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE; no es preveu ja que no s'amplia el camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 563 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí amb excepció del pas de Sobrànigues (es passa per fora)
Canvi climàtic	COMPATIBLE-MODERAT; condicionat per l'afectació de la vegetació a l'entorn del Ter i l'increment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE-MODERAT**

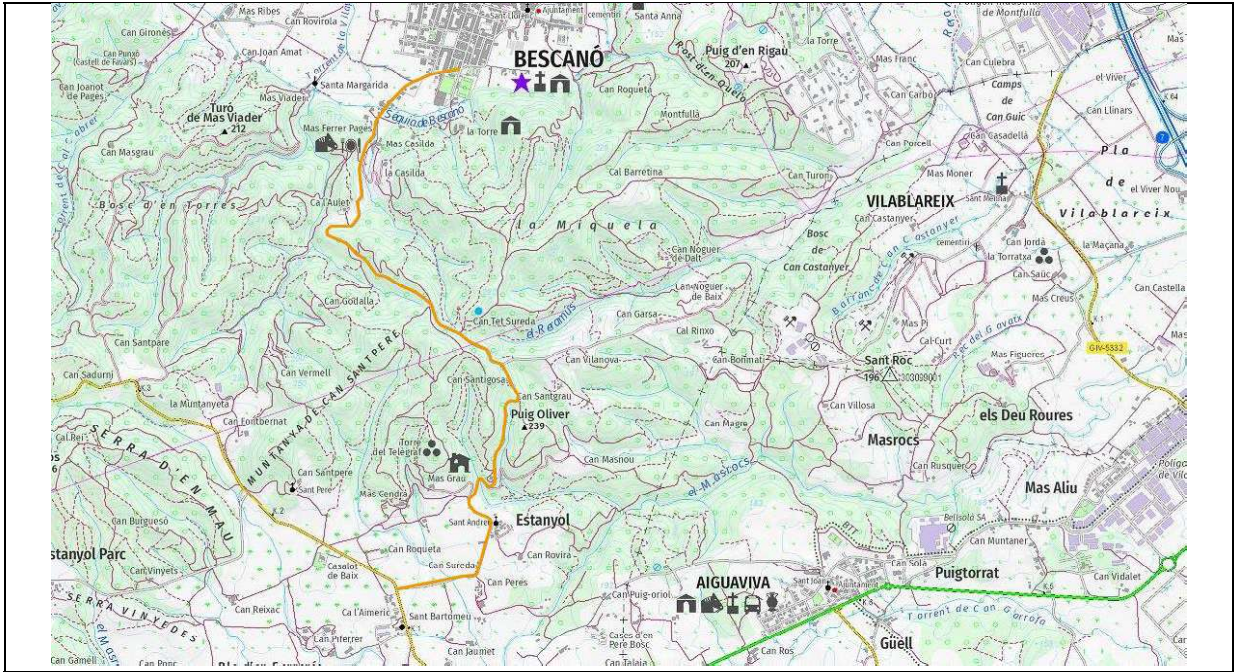
Tot i presentar uns valors ambientals alts a l'entorn del Ter és important per raons de seguretat millora el punt de pas actual.

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



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí			
5.06.1	Camí de la GI-540 a Bescanó, per Estanyol			
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Gironès	GI-540 (Bescanó)	Bescanó (N-141e)		
Municipis	Població dels nuclis			
Bescanó	Bescanó	3.669	Estanyol disseminat	188



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	4,08 km	IMD actual	501 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	783 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,80 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector GI-01 (uns 450 m)
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Des de 0+900 a final dins hàbitat Alzinars i carrascars i de suredes
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	p.k. 0+600 a 0+850 jaciment d'Estanyol camí fa de límit est

- Camí rural que dona accés a Estanyol des de Bescanó o des de la carretera de Girona-Santa Coloma.

- Primer tram més planer i rectilini amb camps de conreu de secà a cada costat.  
 - Després d'Estanyol relleu més accidentat, amb molt revolts semblant a una carretera de muntanya baixa.

- A partir d'Estanyol tota el camí discorre dins de zona forestal densa d'alzinars i carrascars i trams de suredes.

- Tram forestals amb marges mitjanament alts (màxim 2-3 metres) sovint a cada costat del camí  
 - Alguns habitatges (pocs) a l'entorn del camí i els trobem a l'entorn d'Estanyol.

- A l'entorn del p.k. 1+000 es creua el curs fluvial de Can Cendra que no porta una vegetació especialment interessant al seu entorn.

- Interès ambiental bo per discorre per un entorn forestal ben conservat.

- Valor paisatgístic interessant; combinació entorn agrícola i entorn forestal poc alterat.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació 1 m. calçada

Condicionament i millora de 1 obra de fàbrica

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT l'ampliació afectarà pèrdua de sòl forestal
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; interessant per zona forestal i zona connectora
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no es preveu fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE-MODERAT; ampliació comportarà canvis en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació ja que queden al costat del camí
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; poc significativa; es donarà en el tram inicial i de forma lineal al costat del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 282 veh/dia (increment 56%).
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; increment no significatiu respecte estat actual. No hi ha zones habitades a l'entorn del camí fora de l'entorn d'Estanyol
Canvi climàtic	COMPATIBLE-MODERAT; vinculat a la pèrdua de superfície forestal i per l'increment del trànsit

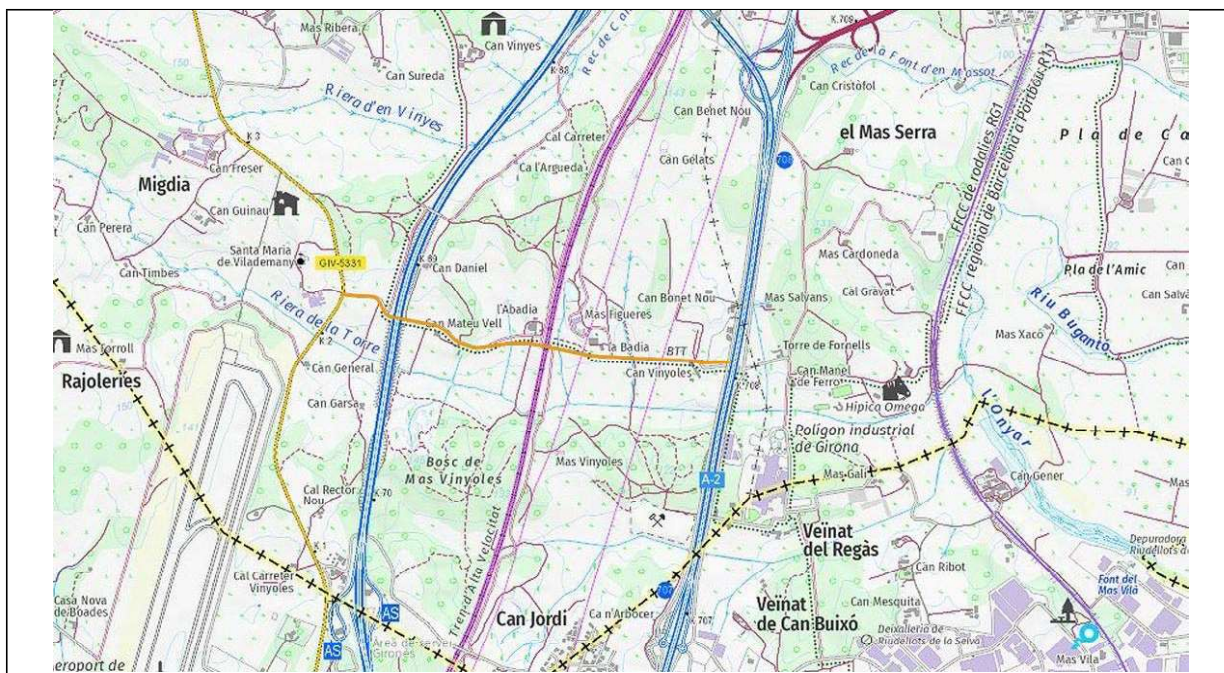
Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE-MODERAT**.

Actuació interessant de portar a terme al ser un camí amb una IMD prou significativa, però que comportarà un cert impacte en el medi



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
5.08.1	Camí de l'N-II a la GIV-5331	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Gironès	N-II (Aiguaviva)	GIV-5331 (Aiguaviva)
Municipis	Població dels nuclis	
Aiguaviva	Aiguaviva	359
Fornells de la Selva	Fornells de la Selva	2.119



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	1,720 km	IMD actual	635 veh/dia
Tipus de terreny	Planer	IMD any horitzó	993 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,70 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No està inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 1+000 a 1+060 creua habitat d'alzinars i carrascars
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimonis	No hi ha elements patrimonials a l'entorn del camí

- Camí que connecta el vial de servei de la A-2 fins a la carretera de l'aeroport a Aiguaviva.
- Discorre per un entorn bastant planer envoltat de camps de conreu de secà.
- No hi ha pràcticament vegetació arbrada a l'entorn del camí.
- No hi ha zones habitades a l'entorn del camí fora d'un restaurant a l'inici del mateix
- No es creua cap curs fluvial.
- En el p.k. 0+750 es creua en un pas inferior la línia del tren d'alta velocitat i en el p.k. 1+400 l'autopista AP-7.
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic mínim. Entorn poc interessant i bastant alterat.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització

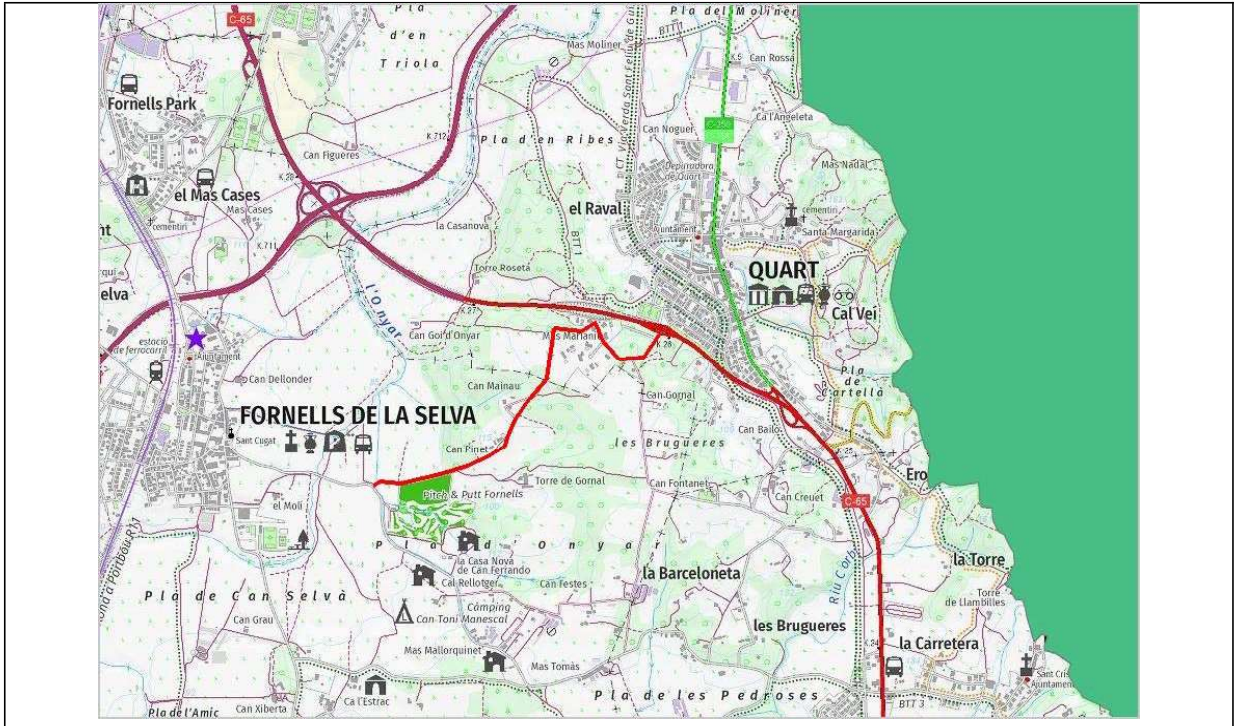
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE no hi ha afectació.
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; entorn molt alterat i poca presència de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE no en hi haurà (no s'amplia la calçada)
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 358 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; sector que suporta forta pressió acústica per infraestructures properes. No hi ha zones habitades a l'entorn
Canvi climàtic	COMPATIBLE; no es preveu significatiu

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
5.09.1	Camí de Quart a Fornells de la Selva	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Gironès	C-65 Quart	Fornells de la Selva
Municipis	Població dels nuclis	
Quart	Quart	2.456
Fornells de la Selva	Fornells de la Selva	2.119





CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,010 km	IMD actual	407 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	636 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,20 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector GI-01 (uns 1.000 metres)
Àrea interès fauna i flora	p.k.2+250 creua riu Onyar AIFF 909 (protecció llúdriga)
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Alzinars i carrascars: p.k. 0+000 a 0+325 creua; 0+540 a 0+750 creua; 0+880 a 1+150 límit i creua; 1+375 a 1+525 límit p.k. 2+250 (riu Onyar) creua Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana amb vegetació submersa o parcialment flotant ( <i>Ranunculion fluitantis i Callitricho-Batrachion</i> )
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements patrimonials a l'entorn del camí

- Camí que connecta la carretera C-65 i el poble de Quart amb Fornells de la Selva passant pel veïnat de les Brugueres.
- Discorre per un entorn bastant planer envoltat de camps de conreu de secà i també creua algunes zones de bosc .
- En trams concrets, sobre tot àrea forestal, el camí passa encaixa entre marges no molt alts (2-3 m)
- A l'inici del camí diversos habitatges dispersos a peu del mateix
- P.k. 2+250 creua el riu Onyar en una estructura que no es preveu modificar i que no porta una vegetació de ribera especialment interessant cap curs fluvial.
- Interès ambiental mitjà ja que presenta una certa alteració.
- Valor paisatgístic mitjà típic de la plana de la Selva amb combinació de camps de conreu de secà i masses forestals (boscos illa).

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

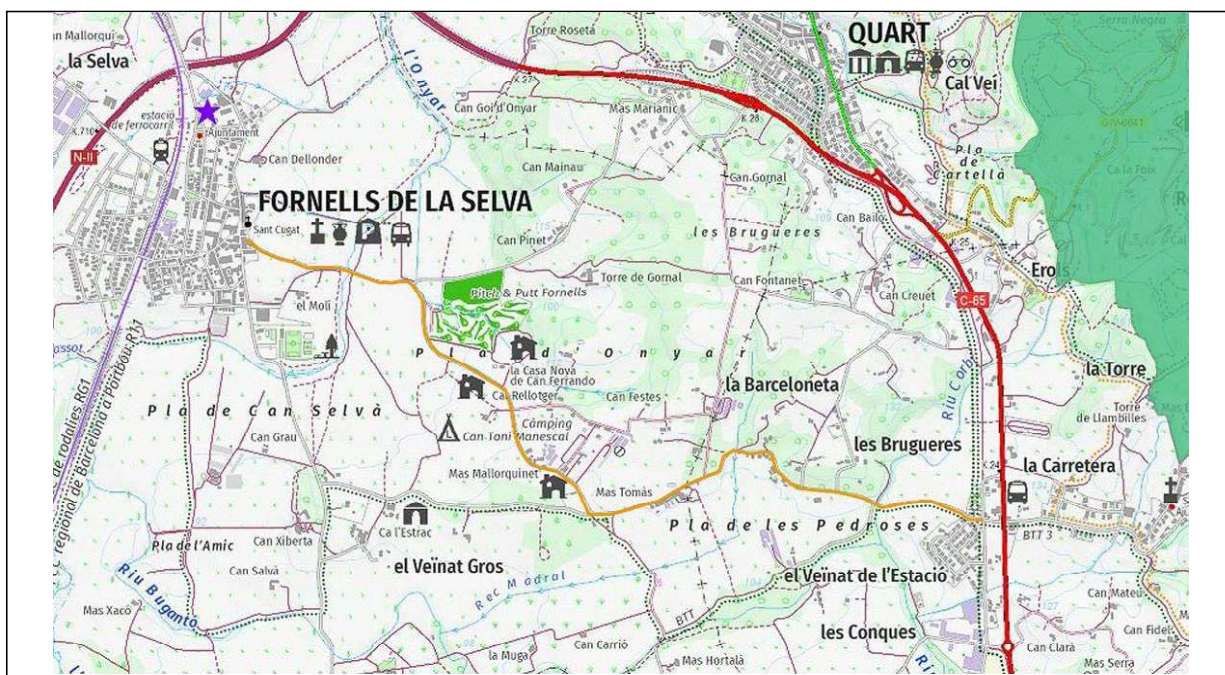
Condicionament i ampliació 1,5 m la calçada

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT sobre tot en zones forestals si hi ha modificació de revolts.
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; entorn alterat i poca presència de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació.
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; lineal a un costat del camí per l'ampliació
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 229 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; limitat a l'entorn de les zones habitades properes.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; no es preveu significatiu i vinculat a l'increment trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
5.10.1	Camí de Llambilles a Fornells de la Selva		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Gironès	C-65 (Llambilles)	Fornells de la Selva (GIP-6631)	
Municipis	Població dels nuclis		
Llambilles	Llambilles	150	Llambilles disseminat
	Veïnat de l'estació	201	
Fornells de la Selva	Fornells de la Selva	2.119	14



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	3,88 km	IMD actual	522 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	816 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,80 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector GI-01 (uns 36.000 metres)
Àrea interès fauna i flora	p.k.3+600 creua riu Onyar AIFF 909 (protecció llúdriga)
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Alzinars i carrascars: p.k. 0+500 a 1+100 al nord; 1+170 a 1+400 al nord; 1+750 a 2+240 creua i al sud; 2+750 a 3+050 creua i al sud. p.k. 0+450 Alberedes, salzedes i altres boscos de ribera (riu Bugantó) p.k. 3+600 (riu Onyar) Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana amb vegetació submersa o parcialment flotant ( <i>Ranunculion fluitantis</i> i <i>Callitricho-Batrachion</i> )
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Mas Tomàs (arquitectònic) a pel del camí (p.k. 1+600)

- Camí que connecta la carretera C-65 i el poble de Llambilles amb Fornells de la Selva passant pel veïnat de les Brugueres.

- Discorre per un entorn bastant planer envoltat de camps de conreu de secà i també creua algunes zones de bosc .

- En trams concrets, sobre tot àrea forestal, el camí passa encaixa entre marges no molt alts (2-3 m) o encaixat entre bosc i zones habitades

- Nombroses zones habitades, granges... a l'entorn del camí.

- P.k. 3+600 creua el riu Onyar en una estructura que no es preveu modificar i que porta associat una certa vegetació de ribera i en el p.k. 0+450 creua riu Bugantó amb una certa vegetació de ribera i canyes.

- Interès ambiental mitjà ja que presenta una certa alteració.

- Valor paisatgístic mitjà típic de la plana de la Selva amb combinació de camps de conreu de secà i masses forestals (boscos illa).

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació 1 m la calçada

Modificació 1 obra de fàbrica

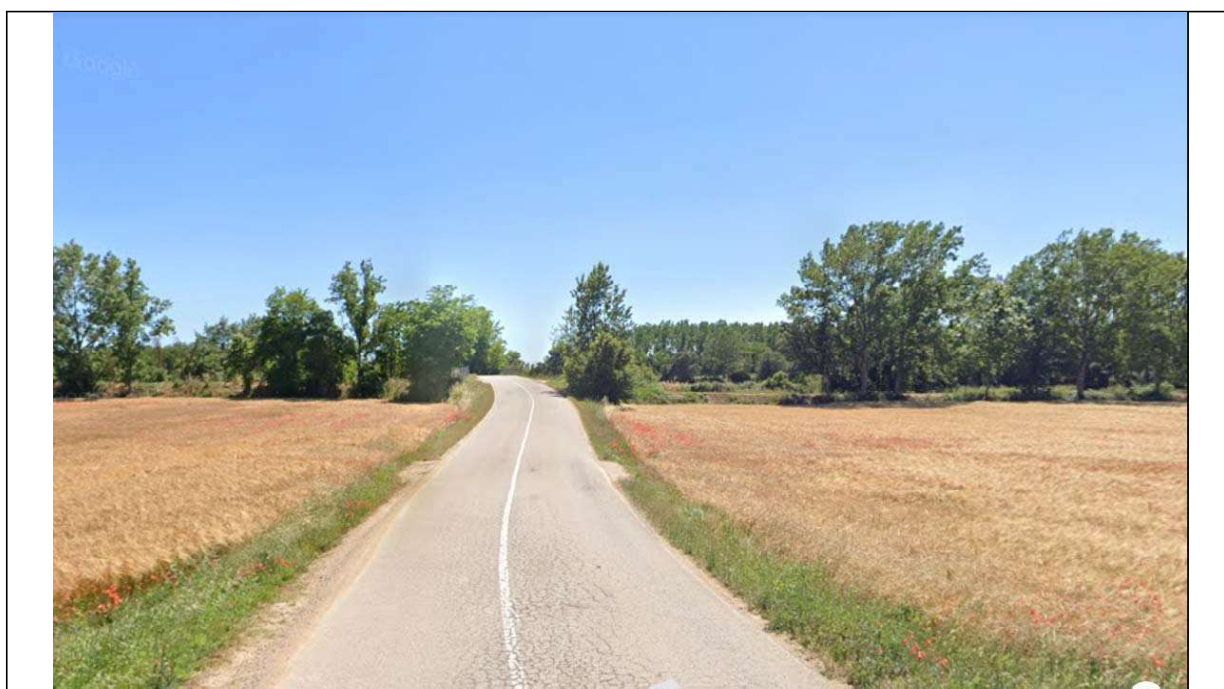
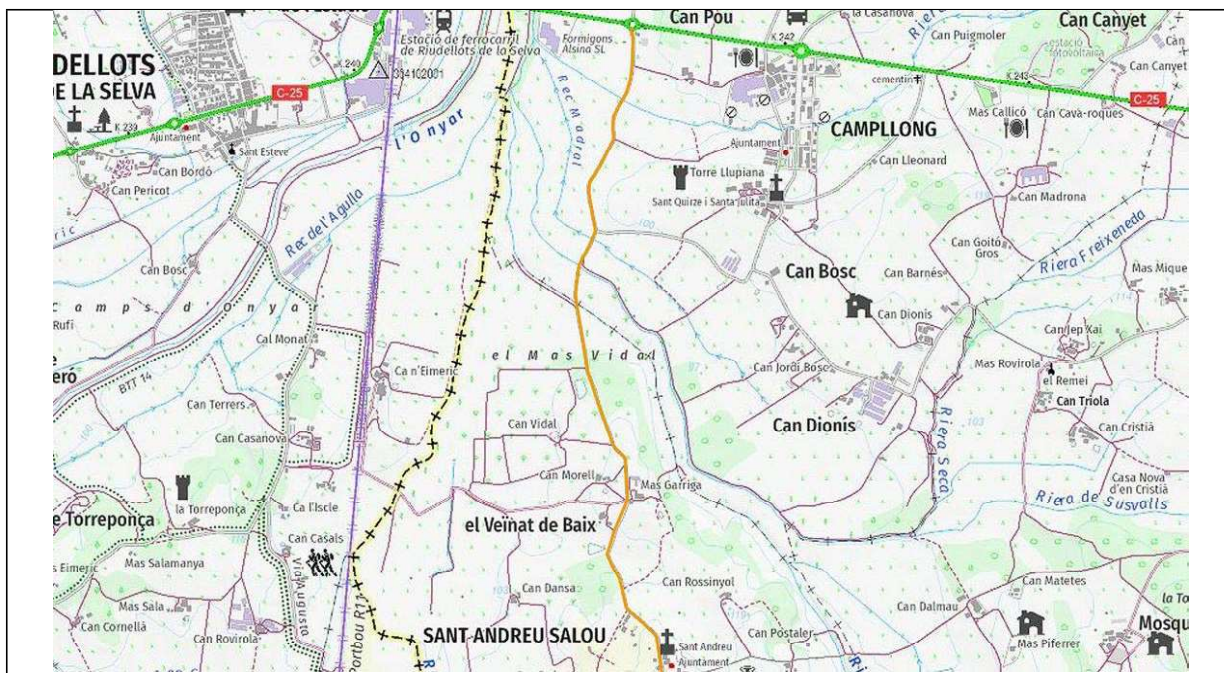
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT sobre tot en zones forestals si hi ha modificació de revolts.
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; entorn alterat i poca presència de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no es podrà afectar Mas Tomàs
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE-MODERAT; lineal a un costat del camí per l'ampliació
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 294 veh/dia (increment 56%); no especialment significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE limitat a l'entorn de les zones habitades properes.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; no es preveu significatiu i vinculat a l'increment trànsit

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
5.12.1	Camí de Campllong a Sant Andreu Salou	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Gironès	C-25 (Campllong)	GIV-6742 Sant Andreu Salou
Municipis	Població dels nuclis	
Campllong	Campllong	295
Sant Andreu Salou	Sant Andreu Salou	14



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	2,86 km	IMD actual	355 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	555 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,00 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Bona part es troba dins del connector BE-11
Àrea interès fauna i flora	p.k. 1+300 (riera Susvall) i 1+450 (riera Gotarra) creua AIFF 909
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 1+300 (riera Susvall) i 1+450 (riera Gotarra) creua Vernedes i altres boscos de ribera afins
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí, però si dins el nucli urbà de Sant Andreu Salou que no s'afecten

- Camí que discorre per un entorn planer envoltat de camps de conreu de secà i també regadiu; mínima presència de zones forestals a l'entorn del camí. Primer tram dins del terme de Campllong ja adequat. Segons tram a Sant Andreu camí estret i no condicionat

- En alguns trams (p.k. 1+400 a 1+700) el camí passa molt encaixat entre els marges laterals (forestals)

- Es creua la riera de Susvalls i riera Gotarra amb estructures que no caldria modificar i on no hi ha vegetació de ribera associada, domini de les canyes.

- Hi ha alguns habitatges (pocs) propers al camí.

- Interès ambiental mitjà a l'entorn del camí.

- Valor paisatgístic interessant propi de la plana de la Selva (camps de conreu combinant amb boscos-illa i creuant cursos fluvials). Entorn poc alterat

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament ampliació amplada actual (+ 0,5 m.). Realment primer tram no s'ampliarà i s'ampliarà a l'entorn de 1 m el segon tram (terme de Sant Andreu Salou)

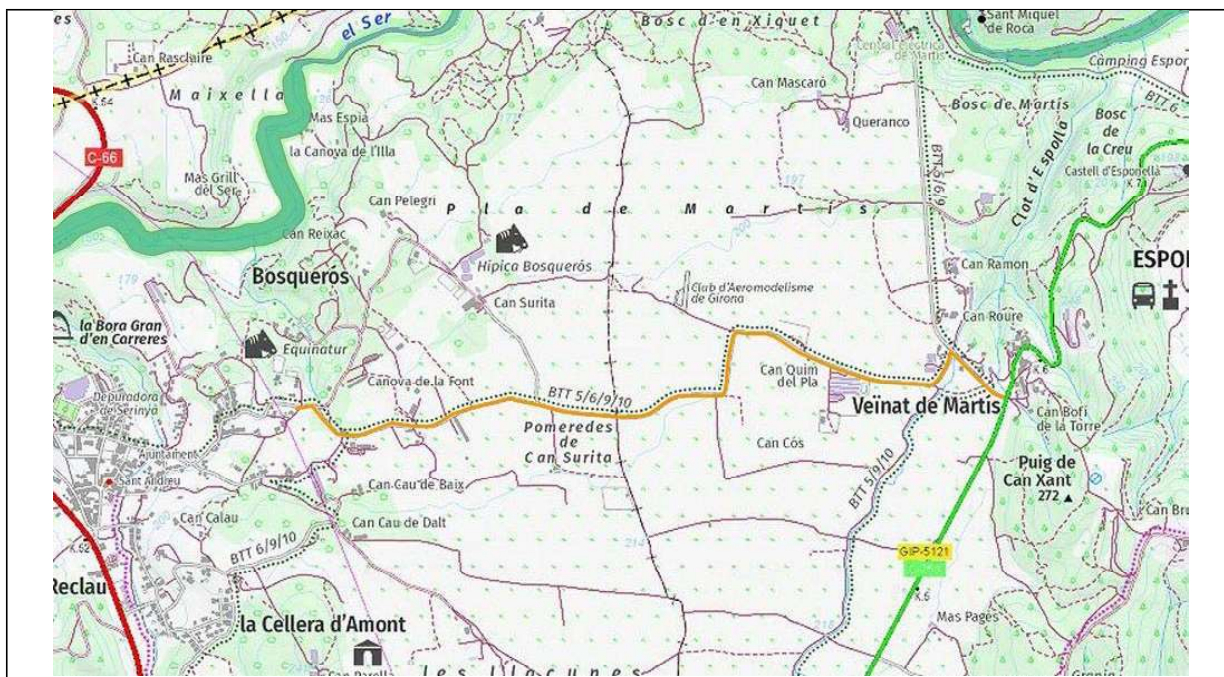
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per proximitat als cursos fluvials i entorn poc transformat
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 200 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades molt properes al camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí			
6.01.1	Camí d'Esponellà a Serinyà, pel Veïnat de Martís			
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Pla de l'Estany	GIP-5121 Veïnat de Martís	Serinyà		
Municipis	Població dels nuclis			
Esponellà	Esponellà	145	Veïnat de Martís disseminat	68
Serinyà	Serinyà	949		



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	3,00 km	IMD actual	89 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	139 veh/dia
Amplada mitjana actual	4,70 m	Amplada mínima s/IMD	5,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector GI-01 (3 km)
Àrea interès fauna i flora	p.k. 2+850 creua rec Esponellà AIFF 735 protecció llúdriga
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+150 a 0+400 creua alzinars i carrascars
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí, només final limita amb jaciment del Camp 15

- Camí que connecta el poble de Serinyà amb el veïnat de Martís d'Esponellà.
- Camí estret de traçat planer i pocs revolts que discorre per un entorn agrícola, envoltat de camps de conreu de secà.
- En el tram inicial i final diversos zones habitades a peu de camí, que no les trobem en la part central i més oberta del mateix.
- Mínima vegetació arbrada a l'entorn del camí fora del tram inicial a la sortida de Serinyà quan es creua una petita massa forestal.
- Es creua al final, ja arribant a Martís, el rec d'Espolla que en aquest punt no porta associada una vegetació interessant.
- Interès ambiental mitjà-baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic interessant propi d'un entorn agrícola sense elements destacables.

#### PROPOSTA D'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació amplada actual (+ 0,5 m.)  
 Millora de 1 obra de fàbrica

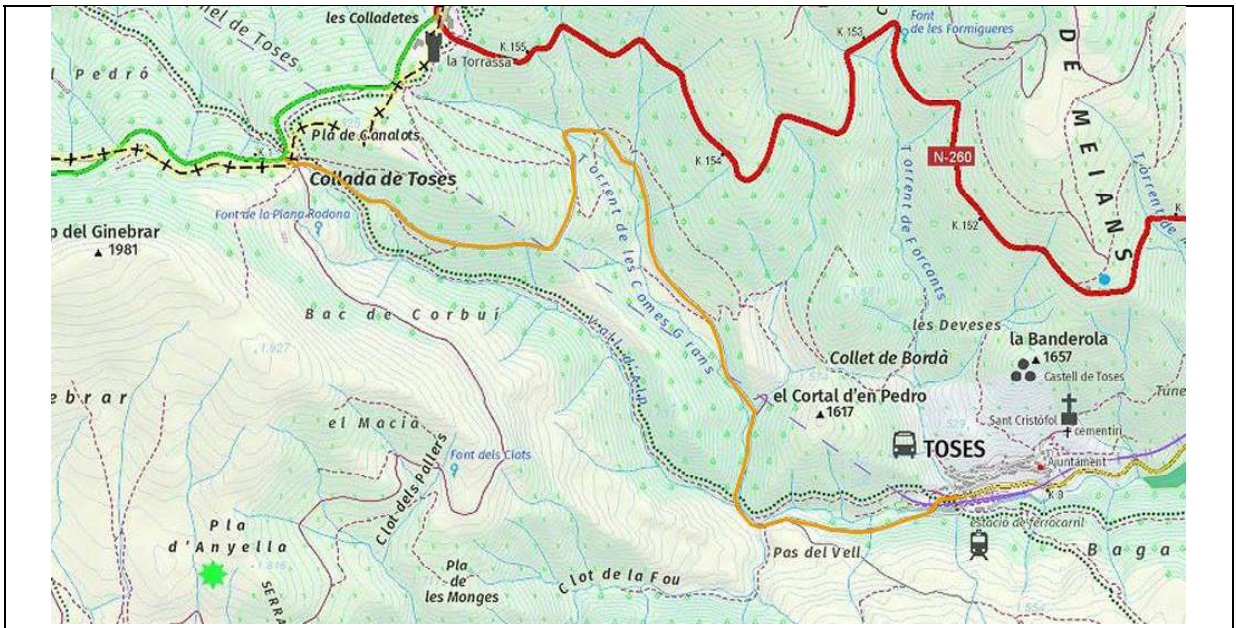
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; pocs canvis respecte situació actual.
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no es preveu afectació del jaciment present
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 50 veh/dia (increment 56%); molt poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; mínim increment respecte situació actual
Canvi climàtic	COMPATIBLE; no es preveu afectació significativa

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí	
7.03.1	Camí de la GI-400 a Toses	
Comarca	Connexió inici	Connexió final
Ripollès	GI-400 Collada de Toses, la	GIV-4016 Toses
Municipis	Població dels nuclis	
Toses	Toses	71



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	4,10 km	IMD actual	516 veh/dia
Tipus de terreny	Molt accidentat	IMD any horitzó	807 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,50 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No es troba dins de cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	Creua en 2 punts riu Rigar. AIFF 730 protecció llúdriga i desman del pirineus
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+000 a 0+100 dins Prats de pèl caní ( <i>Nardus stricta</i> ), rics florísticament, dels terrenys silicis de la muntanya mitjana atlàntica o subatlàntica. 6230 p.k. 0+300 a 1+750 dins Boscos de pi negre ( <i>Pinus uncinata</i> ) acidòfils p.k. 2+180 a 2+430 dins de Formacions muntanyenques de bàlec ( <i>Genista balansae subsp. europaea = Cytisus purgans</i> ) p.k. 2+760 a 3+190 limita amb Rius de tipus alpí amb bosquines de muntanya p.k. 3+200 a 3+850 Prats de dall de terra baixa i de la muntanya mitjana ( <i>Arrhenatherion</i> ) p.k. 3+850 a 4+100 Boixedes xerotermòfiles permanents, dels vessants rocosos
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí

- Camí d'alta muntanya que va des de la collada de Toses fins el poble de Toses i a la part central segueix el curs del torrent de les Comes Grans i al final, prop del poble el riu Rigar.

- Vegetació molt variada i diversa a tot el llarg del camí, però dominant sobre tot els prats de muntanya i els boscos de pi negre.

- Sovint marge dret de roca i de una alçada entre 2 i 3 metres com a màxim

- Es creua el riu Rigar, prop del poble de Toses en els p.k. 3+350 i 4+000.

- No hi ha punts habitats a l'entorn de la carretera fora del poble de Toses al final

- Interès ambiental alt amb hàbitats molt interessants.

- Valor paisatgístic alt; correspon a una vall d'alta muntanya ben conservada i poc freqüentada.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització; no es preveu cap nova ocupació a l'entorn del camí que pugui afectar els seus valors ambientals ni els marges actuals de la carretera.

No es preveu cap actuació que pugui afectar el riu Rigat

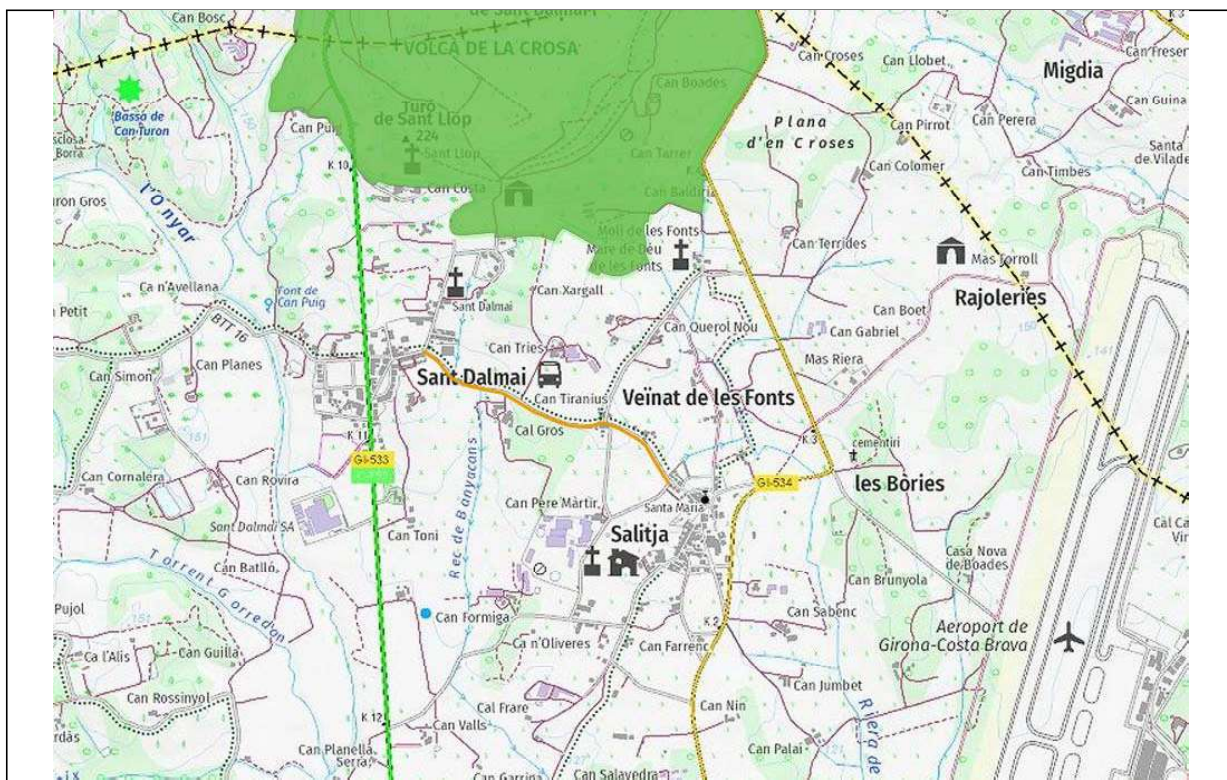
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE com que no s'amplia no hi ha pèrdua
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE; no hi haurà canvis respecte a la situació actual
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE no hi haurà pèrdua
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 291 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE** ; no es preveu cap actuació significativa.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
8.02.1	Camí de Sant Dalmai a Salitja		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Selva	GI-533 Sant Dalmai	Salitja (GI-534)	
Municipis	Població dels nuclis		
Vilobí d'Onyar	Sant Dalmai	321	Salitja 185



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	0,92 km	IMD actual	444 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	694 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,40 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector GI-01 (uns 700 metres)
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	No hi ha presència
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí

- Camí que discorre per un entorn totalment planer envoltat de camps de conreu de secà i que connecta els pobles de Sant Dalmai i Salitja.

- Al costat del camí ja hi ha construït un carril bici (canvia de costat a mig camí).
- No hi ha vegetació arbrada de l'entorn del mateix.
- No hi ha marges al costat del camí o si hi són de terra i poc significatius.
- No es creua cap curs fluvial.
- Prop de Salitja diversos habitatges a peu del camí
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic interessant propi de les planes agrícoles de la Selva

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació 0,5 m la calçada.

Preveure l'ampliació, quan sigui possible, al costat contrari a on hi ha la via verda

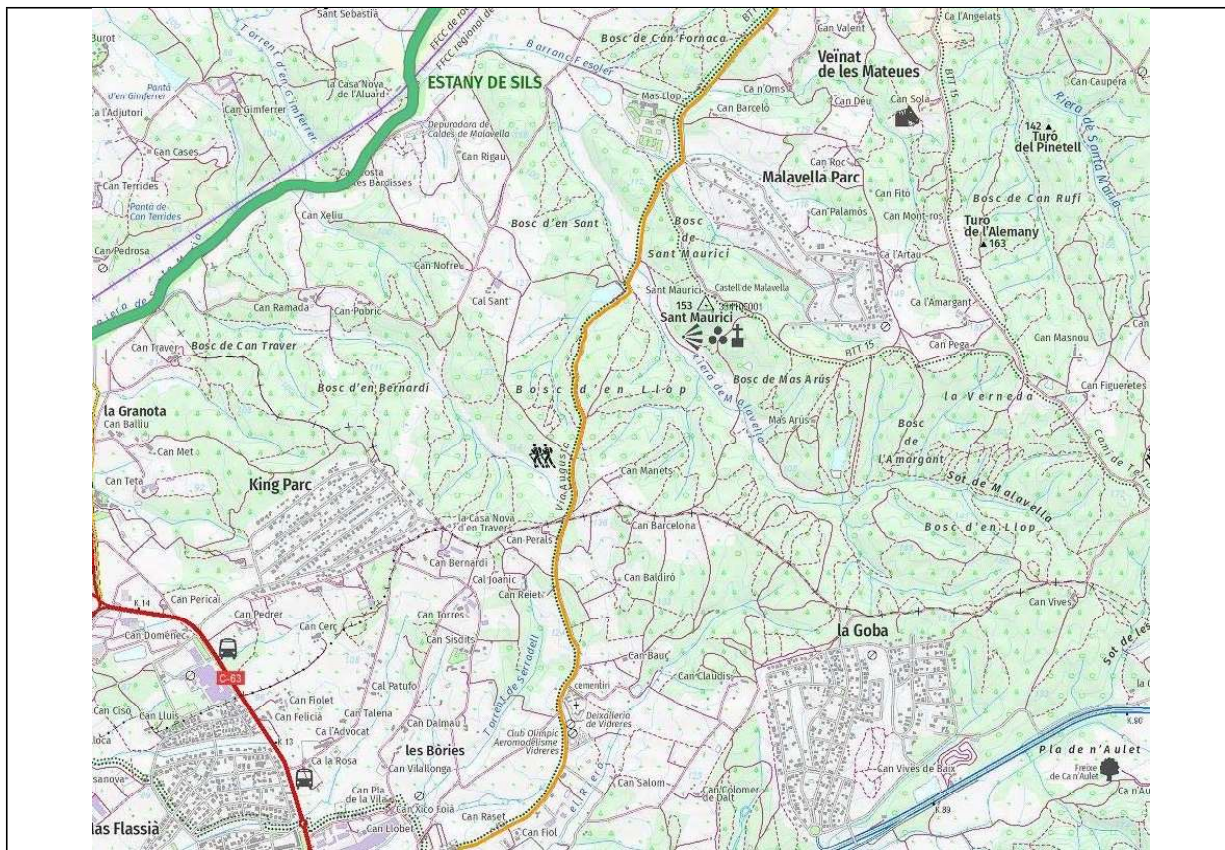
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 250 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; poc significatiu per generar més molèsties que les actuals a l'entorn de les zones habitades.
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
8.05.1	Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Selva	Caldes de Malavella (GI-673)	Vidreres	(C-63)
Municipis	Població dels nuclis		
Caldes de Malavella	Caldes de Malavella	3.482	Urb. Malavella Parc
Vidreres	Vidreres	2.636	207



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	5,07 km	IMD actual	1.036 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.619veh/dia
Amplada mitjana actual	4,40 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	p.k. 2+200 a 3+350 dins AIFF 1316 (fauna i flora)
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	Suredes: 0+150 a 1+100 (creua i limita); 1+400 a 1+500 (creua); 2+100 a 3+300 (creua); 3+450 a 4+820 limita
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	Entre p.k. 1+000 a 1+150 limita amb jaciment Mas Llop p.k. 3+250 limita amb jaciment Casa Nova d'en Trapé. Correspon al traçat del que es coneix com la Via Augusta

- Camí asfaltat en el tram que va des de Caldes a la urbanització Malavella Parc i sense pavimentar en el segon tram fins a Vidreres.
- Discorre en un entorn a on es combinen trams entre camps de conreu i zones de bosc.
- No es creua cap curs fluvial significatiu
- Poca presència d'habitats a l'entorn del camí fora dels trams perimetral de les zones urbanes i a l'entorn de la urbanització.
- Alguns trams, sobre tot forestals, amb petits marges de pedra al costat del camí
- Interès ambiental mitjà de l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic interessant propi del mosaic agroforestal de la plana de la Selva

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació màxima +1,5 m la calçada. Sempre que sigui possible pels costat del camp de conreu minimitzant la pèrdua de massa forestal i sense afectar jaciments arqueològics

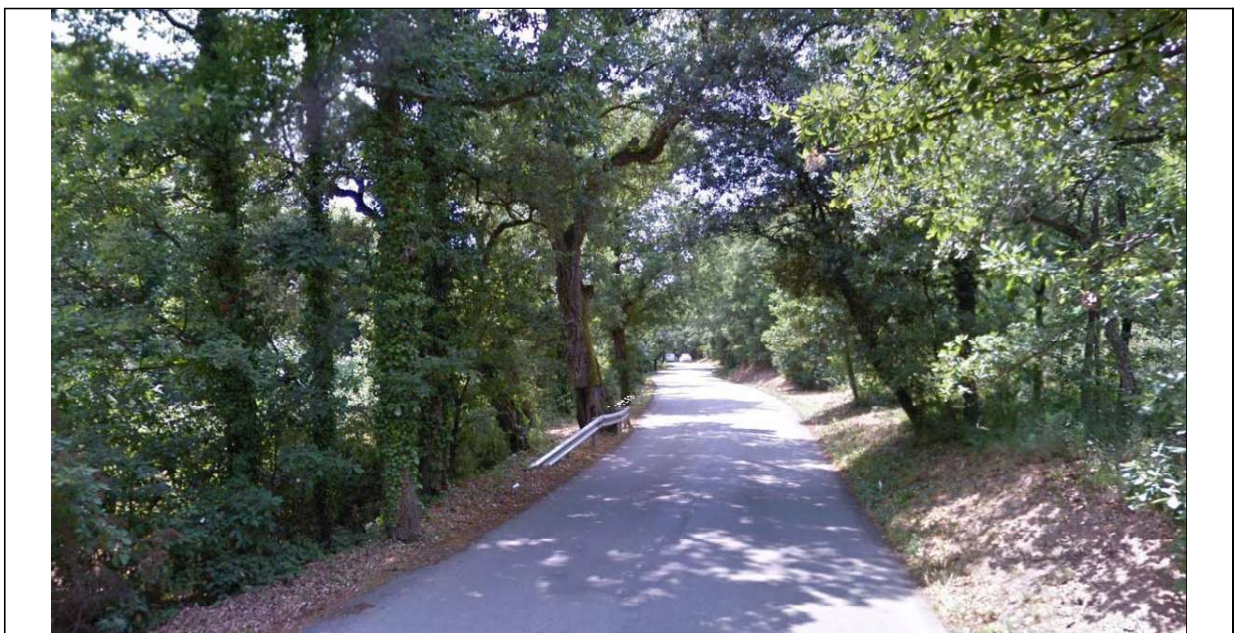
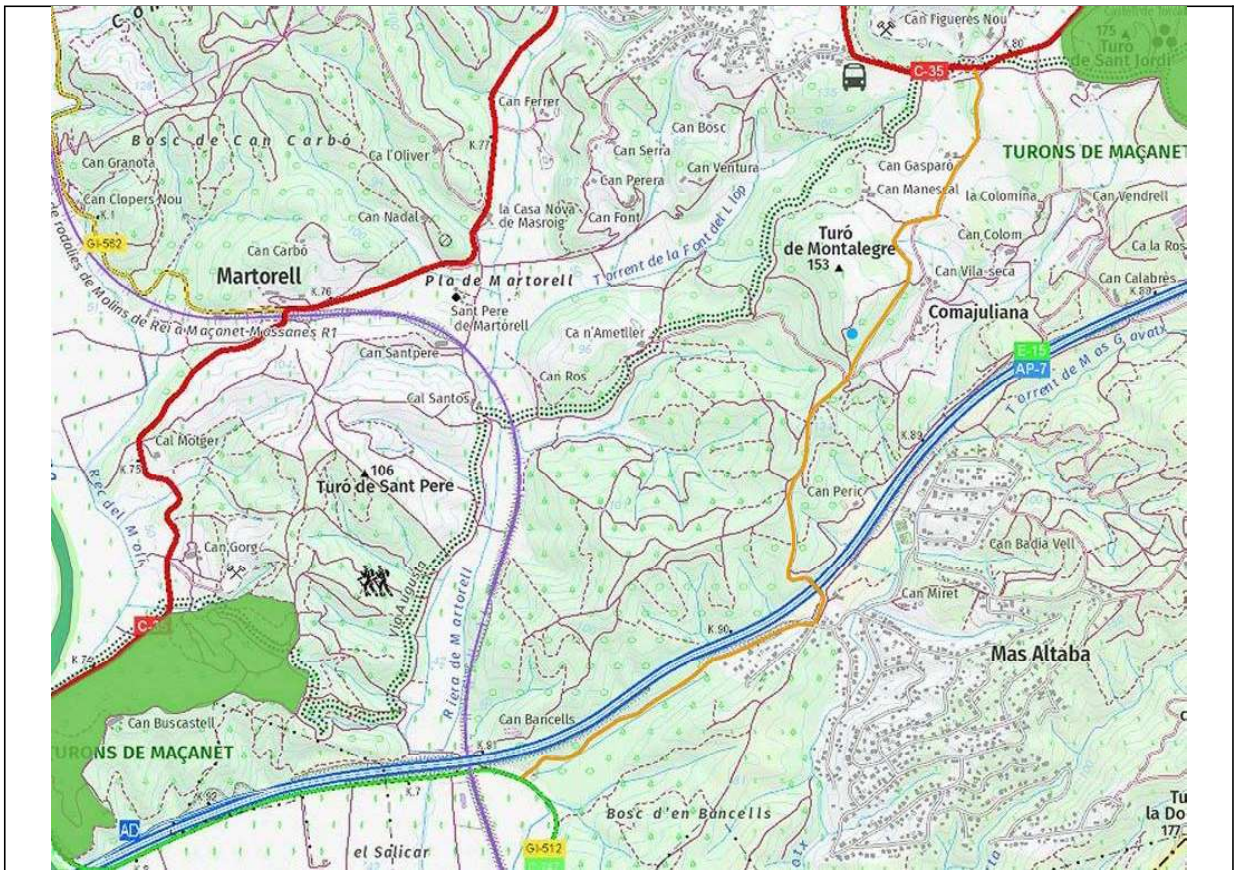
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT ampliació afectarà zona de bosc mixt de pins i alzines
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per ser poc transformat i amb fauna pròpia de la plana de la Selva
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'habitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE-MODERAT; en el tram d'ampliació comportarà modificació del paisatge actual.
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no es preveu afectar-los (ampliació per altre costat del camí).
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 583 veh/dia (increment 56%); significatiu, però només es dona de Caldes a la urbanització.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE-MODERAT; pèrdua de massa forestal i condicionat també per l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí			
8.11.1	Camí de Maçanet de la Selva a la GI-512, per Mas Altaba			
Comarca	Connexió inici	Connexió final		
Selva	C-35	GI-512		
	(Maçanet de la Selva)	(Fogars de la Selva)		
Municipis	Població dels nuclis			
Maçanet de la Selva	Maçanet de la Selva	3.139	Urbanització Mas Altaba	580



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	3,61 km	IMD actual	1.736 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	2.714 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,50 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector SV-06
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	Zona de protecció de Salamandra ( <i>Salamandra salamandra</i> ) i tortuga d'estany ( <i>Emys orbicularis</i> ) enels estanys de Bancells
Zones humides	Confronta amb estanys de Bancells
Habitat Interès Comunitari	Gaire be tot el traçat dins de Suredes i Alzinars i carrascars
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí.

- Camí que discorre sobre tot per un entorn forestal i només trams concret passa entre camps de conreu de secà.

- Traçat per una zona de relleu accidentat i nombrosos revolts en la carretera en el tram inicial fins a l'autopista

- En el p.k. 2+200 creua l'autopista AP-7 amb un pas superior.

- En el tram de Mas Altaba a la GI-512 discorre en paral·lel a l'autopista

- En els trams forestals sovint hi ha marges de roca a l'entorn del camí.

- En el tram final discorre prop de la zoan humida protegida de l'estany de Balcells però queda a uns 30 metres a l'est del camí i sense risc de veure's afectat.

- No es creua cap curs fluvial destacable.

- Fora de l'entorn de la urbanització no hi ha zones habitades a l'entorn del camí.

- no porta vegetació interessant associada.

- Interès ambiental mitjà-baix a l'entorn del camí.

- Valor paisatgístic interessant propi dels entorns agroforestals de la plana de la Selva

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Reforç de ferm i senyalització

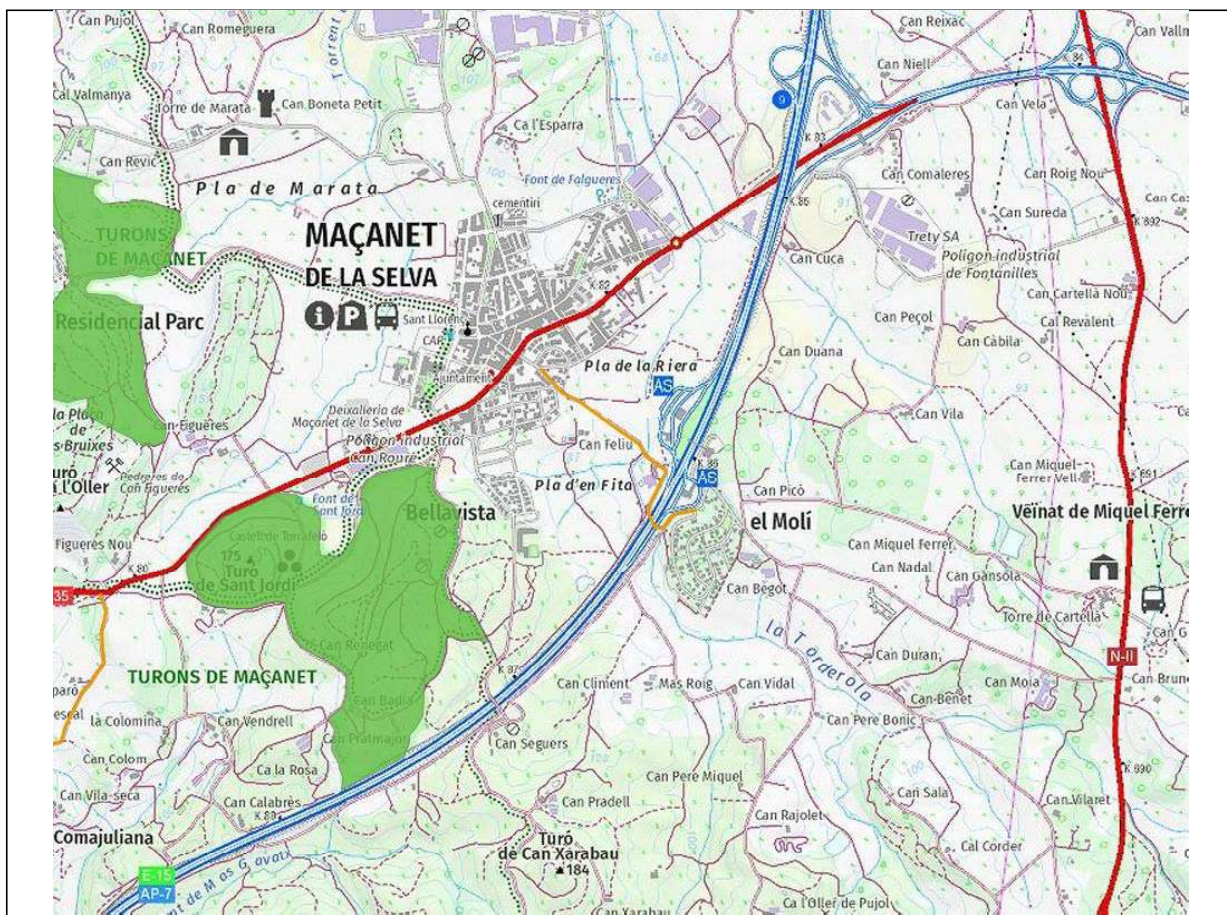
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitatats	COMPATIBLE no hi ha ampliació de la calçada
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-sense canvis respecte a la situació actual
Fragmentació habitatats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'habitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi haurà afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE no hi haurà pèrdua de sòl agrícola.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 978 veh/dia (increment 56%); prou significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
8.12.1	Camí de Maçanet de la Selva al Molí		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Selva	Maçanet de la Selva (C-35)	Molí, el (Maçanet de la Selva)	
Municipis	Població dels nuclis		
Maçanet de la Selva	Maçanet de la Selva	3.139	Urbanització el Molí 151



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	0,85 km	IMD actual	943 veh/dia
Tipus de terreny	Pla	IMD any horitzó	1.474 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,70 m	Amplada mínima s/IMD	6,00 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	No està inclòs en cap espai connector
Àrea interès fauna i flora	No hi ha afectació
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k.0+500 Alberedes, salzedes i altres boscos de ribera (riera Torderola)
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	No hi ha elements protegits a l'entorn del camí. Jaciment de Bellavista queda lleugerament desplaçat a ponent

- Camí que dona accés a la urbanització del Molí des de Maçanet de la Selva.
- Discorre al principi i la final per un entorn urbà i en la part central envoltat de camps de conreu de secà.
- No hi ha vegetació arbrada de l'entorn del mateix fora algun peu al principi del mateix
- Es creua la riera de la Torderola que porta una interessant vegetació de ribera (freixes sobre tot) associada.
- En el p.k. 0+750 creua l'autopista Ap-7 amb un pas superior
- Interès ambiental baix a l'entorn del camí.
- Valor paisatgístic poc interessant per trobar-se en un entorn bastant alterat

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació calçada 0,5 m.  
 Millora 1 obra de fàbrica (riera de la Torderola p.k. 0+500)

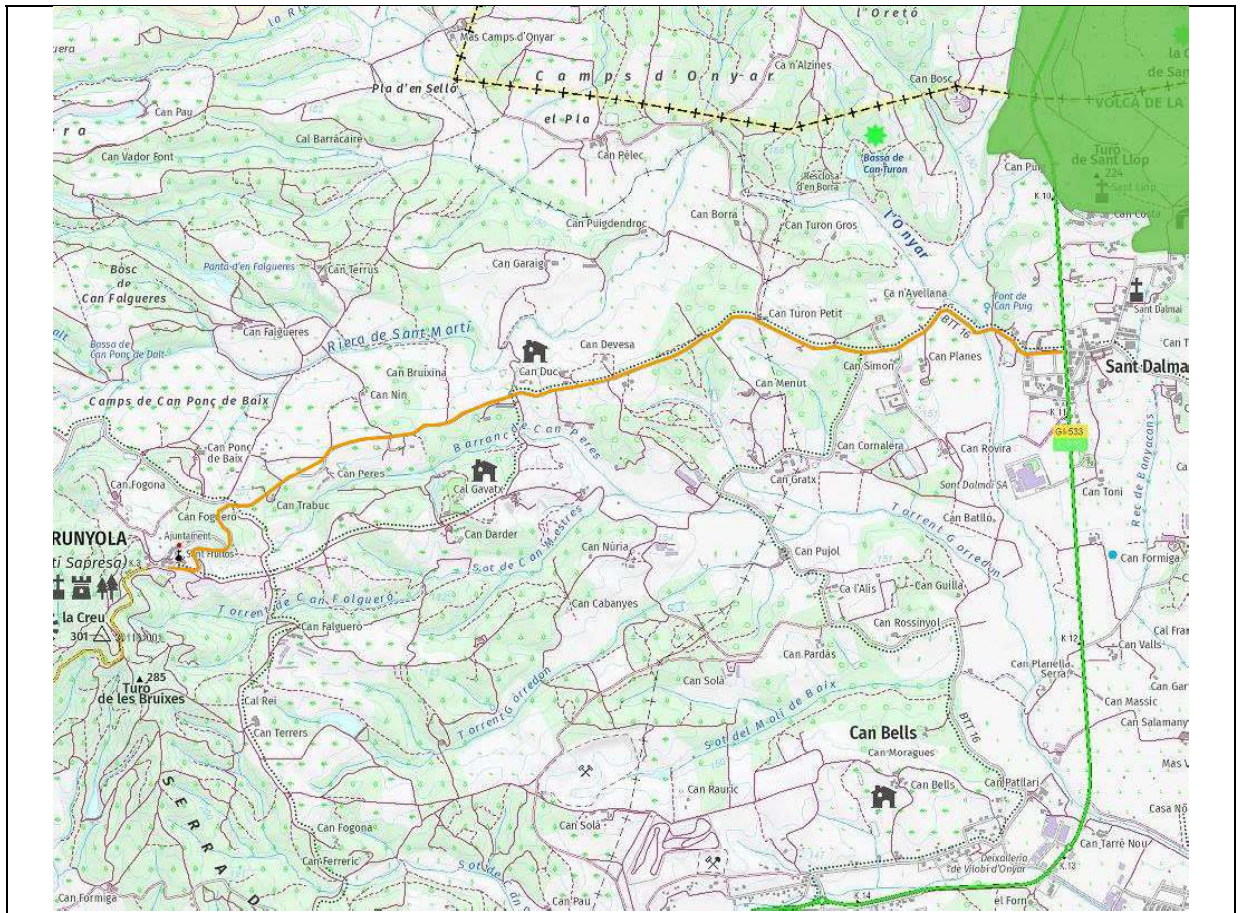
IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE ampliació de mínims sense afectar habitats interessants
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE entorn poc interessant per la fauna.
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi ha fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE; no hi haurà canvis significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 531 veh/dia (increment 56%); no especialment significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; no hi ha zones habitades a l'entorn del camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE**.



## DADES GENERALS - INTEGRABLE

Codi	Nom del camí		
8.19.1	Camí de Sant Dalmai a Brunyola		
Comarca	Connexió inici	Connexió final	
Selva	GI-533 Sant Dalmai	GIV-5334 Brunyola	
Municipis	Població dels nuclis		
Vilobí d'Onyar	Sant Dalmai	321	
Brunyola	Brunyola	39	Brunyola disseminat 217



CARACTERÍSTIQUES			
Longitud camí	4,70 km	IMD actual	641 veh/dia
Tipus de terreny	Accidentat	IMD any horitzó	1.002 veh/dia
Amplada mitjana actual	5,00 m	Amplada mínima s/IMD	5,50 m.

FIGURES DE PROTECCIÓ AMBIENTAL AFECTADES	
Xarxa Natura 2.000	No hi ha afectació
Espais Interès Natural	No hi ha afectació
Espais connectors	Creua espai connector GI-01 i SV-09
Àrea interès fauna i flora	p.k. 0+370 creua AIFF 909 (riu Onyar); barb de muntanya i llúdriga
Zona Interès Fauna	No hi ha afectació
Zones humides	No hi ha afectació
Habitat Interès Comunitari	p.k. 0+370 (riu Onyar) vernedes i altres boscos de ribera afins Al llarg del camí pinedes mediterrànies, suredes i alzinars i carrascars
Patrimoni Geològic	Sense afectació
Elements patrimoni	p.k. 3+150 jaciment arqueològic Can Patet al sud del camí.

- Camí que discorre per un entorn mitjanament accidentat a on es combinen camps de conreu de secà o plantacions d'avellaners amb zones de bosc.
- Alguns trams del camí, especialment zones forestals, hi ha alguns marges de terra o pedra a l'entorn del camí.
- Es creua el riu Onyar en un entorn amb una vegetació de ribera molt interessant. Obra de fàbrica ja construïda i que no es preveu modificar.
- Diversos habitatges (masies) a l'entorn del camí..
- Interès ambiental mitjà – alt a l'entorn del camí; poc alterat.
- Valor paisatgístic interessant propi de l'entorn agroforestal de la plana de la Selva.

#### PROPOSTA d'ACTUACIÓ:

Condicionament i ampliació calçada 0,5 m.  
Millora 1 obra de fàbrica

IMPACTE PREVIST	
Impacte espais protegits	COMPATIBLE; no hi ha afectació
Pèrdua habitats	COMPATIBLE-MODERAT ampliació afectant zones forestals i hàbitats d'interès comunitari
Mortalitat atropellaments	COMPATIBLE-MODERAT; prou interessant per zones d'interès de fauna
Fragmentació habitats	COMPATIBLE; no hi haurà fragmentació d'hàbitats
Transformació paisatge	COMPATIBLE-MODERAT ampliació comportarà canvis no especialment significatius en el paisatge
Àrees interès geològic	COMPATIBLE; no hi ha afectació de geotops o geozones
Jaciments arqueològics	COMPATIBLE; no hi haurà afectació al jaciment arqueològic proper
Pèrdua superfície. agrària	COMPATIBLE mínima i lineal a l'entorn del camí en trams concrets.
Increment de trànsit	Estimat com a màxim en 361 veh/dia (increment 56%); poc significatiu.
Increment pressió acústica	COMPATIBLE; poca incidència sobre zones habitades properes al camí
Canvi climàtic	COMPATIBLE; mínim i limitat a l'augment del trànsit previst

Valoració ambiental de l'actuació prevista: **COMPATIBLE.**

**13. Annex 4.**  
**Taula resum de les fitxes**

## RESUM AFECTACIONS AMBIENTALS

Codi	Camí	longitud	Espais protegits	Espais connectors	Àrea interès fauna i flora	Zona interès fauna	Zones humides	Habitat Interès Comunitari	Afectació zones protecció geològica	Patrimoni
1.02.1	Camí de Sant Climent Sescibes a Cantalops	7,01	ES5120009 Bases Albera	Dins AE-15 (100%)	<i>Isoetes selaceum</i> , <i>Isoetes velatum</i> , <i>Urticularia australisi</i> <i>Testudo hermanni</i>	<i>Mustela putorius</i>	02000216 Estany del nord de la Cardonera.			
1.10.1	Camí de l'N-260 a Vilanant	2,43		Dins AE-10 (576 m.)	<i>Lutra lutra</i> <i>Barbus meridionalis</i>					Limita amb jaciment de Vilanant
1.11.1	Camí de Masarac a Mollet de Peralada	2,19		Dins AE-15	<i>Gasterosteus aculeatus</i> , <i>Barbus meridionalis</i> <i>Lutra lutra</i>	<i>Mustela putorius</i>				Proper jaciment Santa Maria de l'Om
1.12.1	Camí de Peralada a Vilarnadal	5,51	ES5120014 Albera	Confronta AE-13 (1,7 km)	<i>Gasterosteus aculeatus</i> , <i>Barbus meridionalis</i> <i>Lutra lutra</i>	<i>Mustela putorius</i>				
1.13.1	Camí de Peralada a Cabanes	2,60				<i>Mustela putorius</i>				
1.14.1	Camí dels Hostalets a Cabanes	2,88		Confronta AE-12 (1,9 km)	<i>Lutra lutra</i>	<i>Mustela putorius</i>				Creua jaciment rec de la Calçada
1.15.1	Camí del Camp dels Enginyers i les Forques a Vilafant	0,89				<i>Mustela putorius</i>				
1.17.1	Camí de Vilatenim al Far d'Empordà	1,85		Creua AE-03 (Manol)	<i>Silene sennenii</i> <i>Gasterosteus aculeatus</i> , <i>Barbus meridionalis</i> <i>Lutra lutra</i>			3250 Rius mediterranis amb vegetació del <i>Glaucion flavi</i>		
1.18.1	Camí de Vila-sacra al Far d'Empordà	1,83								
1.20.1	Camí de la C-31 a Vilamalla	2,49			<i>Lutra lutra</i> <i>Silene sennenii</i>	<i>Mustela putorius</i>				
1.22.1	Camí de Vila-sacra a Vilanova de la Muga	2,64		Travessa AE-03 (1,38 km)	<i>Lutra lutra</i>	<i>Mustela putorius</i>		3250 Rius mediterranis amb vegetació del <i>Glaucion flavi</i>		
1.23.1	Camí de Castelló d'Empúries a Marzà	6,06	ES0000019 Aiguamolls Empordà	Confronta AE-03 (1,93 km)		<i>Mustela putorius</i>	Estany de Sant Joan Sescloses			
1.24.1	Camí de Vilajuiga a Marzà	2,56		Travessa AE-02 (1,2 km)		<i>Mustela putorius</i>				
1.27.1	Camí de Sant Pere de Rodes al Port de la Selva	7,05	ES5120007 Cap Creus		<i>Circaetus gallicus</i>	<i>Falco tinnunculus</i> , <i>Phoenicurus ochruros</i> <i>Monticola solitarius</i> .		92A0 Alberedes, salzedes 9540 Pinedes mediterrànies		Jaciments de Sant Pere de Rodes (proper) i Mores Altes
1.52.1	Camí de l'N-II a Borrassà, per Creixell	1,93		Confronta AE-08 (0,9 km)	<i>Lutra lutra</i>			9540 Pinedes mediterrànies 92A0 Alberedes, salzedes		
1.55.1	Camí de Sant Pere Pescador a Vilamacolum	1,77		Dins AE-05 (1,71 km)	AIFF 735 <i>Lutra lutra</i>					
2.01.1	Camí de Camallera a Gausès	2,66						9540 Pinedes mediterrànies		Estany de Camallera Camí de Gausès Església Santa Maria Molí de la Vall (arquitectònic)
2.03.1	Camí de Verges a Garrigoles	5,17								
2.07.1	Camí de la C-66 a Púbol	1,17		Dins BE-11		<i>Mustela putorius</i>				
2.21.1	Camí de la Pera a Madremanya, per Pedrinyà	2,86		Dins BE-11				9340 Aizinars i carrascars		
2.22.1	Camí de Monells a Sant Sadurn de l'Heura	1,64		Dins BE-11				9340 Aizinars i carrascars		
2.23.1	Camí de Monells a Cruïlles	2,11		Dins BE-11						



## RESUM AFECTACIONS AMBIENTALS

Codi	Camí	longitud	Espais protegits	Espais connectors	Àrea interès fauna i flora	Zona interès fauna	Zones humides	Habitat Interès Comunitari	Afectació zones protecció geològica	Patrimoni
2.26.1	Camí de Vulpellac a Fonteta	0,68				<i>Mustela putorius</i>				
2.30.1	Camí de Torrent a Sant Julià de Boada	4,14		Dins BE-06		<i>Mustela putorius</i>				
2.46.1	Camí de Santa Cristina d'Aro a la Roca de Malvet	1,41						9540 Pinedes mediterrànies 9330 Suredes 92A0 Alberedes, salzedes		
2.49.1	Camí de Calonge a Mas Palli	1,93						9540 Pinedes mediterrànies 9330 Suredes		
2.50.1	Camí de Calonge a Torre Colomina (Avda. Països Catalans)	2,50								
3.01.1	Camí de Puigcerdà a Queixans, per Age i Vilallobent	6,20						3260 Rius terra baixa 6510 Prat de dall		Mas Montagut (arquitectonic)
2.56.1	Camí de Bellcaire a Tor	2,20			AIFF 1320	<i>Mustela putorius</i>				
5.01.1	Camí de Canet d'Adri a Sant Medir	3,13		Dins GI-07				9340 Alzinars i carrascars		
5.03.1	Camí de Juià a Sant Martí Vell	2,19	ES5120010 Gavarres					9340 Alzinars i carrascars		
5.04.1	Camí de Viladasens a l'antiga N-II	4,08						9340 Alzinars i carrascars 9540 Pinedes mediterrànies 92A0 Alberedes, salzedes		
5.05.1	Camí de Sant Jordi Desvalls a Flaçà, per Sobrànigues	2,06	ES5120011 Riberes Baix Ter	Creua GI-07	AIFF 909 <i>Emys orbicularis</i> <i>Mauromys leprosa</i>	<i>Mustela putorius</i>		3260 Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana 9340 Alzinars i carrascars		Horts de la Colònia (arqueol)
5.06.1	Camí de la GI-540 a Bescanó, per Estanyol	4,08		Creua GI-01 (450 m)						
5.08.1	Camí de l'N-II a GIV-5331	1,72						9340 Alzinars i carrascars		
5.09.1	Camí de Quart a Fornells de la Selva	2,01		Creua, discorre GI-01 (1 km)	AIFF 909 <i>Lutra lutra</i>			3260 Rius de terra baixa i de la muntanya mitjana 9340 Alzinars i carrascars		
5.10.1	Camí de Llambilles a Fornells de la Selva	3,88		Travessa GI-01 (3,6 km)	AIFF 909 <i>Lutra lutra</i>			9340 Alzinars i carrascars 92A0 Alberedes, salzedes 3260 Rius de terra baixa i		
5.12.1	Camí de Campllong a Sant Andreu Salou	2,86			AIFF 909 <i>Barbus meridionalis</i> <i>Gasterosteus aculeatus</i>			91E0 Vededes i altres boscos de ribera afins		
6.01.1	Camí d'Esponellà a Serinyà, pel Veinat de Martís	3,00		Travessa GI-01 (3,0 km)	AIFF 735 <i>Lutra lutra</i> AIFF 730 <i>Galemys pirenica</i> <i>Lutra lutra.</i>			9340 Alzinars i carrascars		Camp 15 (arqueol)
7.03.1	Camí de la GI-400 a Toses	4,10						6230 Prat de peï caní 9430 boscos pi negre 5210 Formacions de bàlsec 3240 Rius alpins 6510 Prat dall 5110 Boixedes		

## RESUM AFECTACIONS AMBIENTALS

Codi	Camí	longitud	Espais protegits	Espais connectors	Àrea interès fauna i flora	Zona interès fauna	Zones humides	Habitat Interès Comunitari	Afectació patrimoni geològic	Patrimoni
8.02.1	Camí de Sant Dalmai a Saltija	0,92		Creua GI-01 (700 m)				9340 Alzinars i carrascars		Mas Llop (arqueol) Casa Nova d'en Trapé (arqueol)
8.05.1	Camí de Caldes de Malavella a Vidreres, per Malavella Parc	5,07			<i>Simethis mattiazi</i> <i>Emys orbicularis</i>					
8.11.1	Camí de Maçanet de la Selva a la GI-512, per Mas Allaba	3,61		Creua SV-06		<i>Mauremys leprosa</i> <i>Salamandra salamandra</i>	Confronta estanys Bancells			
8.12.1	Camí de Maçanet de la Selva al Molí	0,85								
8.19.1	Camí de Sant Dalmai a Brunyola	4,70		Creua GI-01, SV-09	AIFF 909 <i>Barbus meridionalis</i> <i>Lutra lutra</i>			9340 Alzinars i carrascars 9330 Suredes 9540 Pinedes mediterrànies 91E0 Vernedes i altes boscos de ribera afins		Can Palet (arqueol)

## DESCARTATS PER RAONS AMBIENTALS

Codi	Camí	longitud	Espais protegits	Espais connectors	Àrea interès fauna i flora	Zona interès fauna	Zones humides	Habitat Interès Comunitari	Afectació patrimoni geològic	Patrimoni
1.07.2	Camí de Vilamaniscle a Rabós	4,90	ES5120014 Albera		<i>Aquila fasciata</i> <i>Testudo hermanni</i> <i>Gasterosteus aculeatus</i> <i>Barbus meridionalis</i> <i>Lutra lutra</i>	<i>Mustela putorius</i>				
1.25.2	Camí de Castelló d'Empúries a Palau-saverdera	4,91	ES0000019 Aiguamolls Empordà		<i>Thalicttrum lucidum</i> <i>Ardeola ralloides</i>	<i>Mustela putorius</i>		92A0 Alberedes, salzedes 1410 Prats i jonqueres halòfils mediterrànies	Geotop 2180	
1.28.2	Camí de Roses a Cala Montjoi	6,80	ES5120007 Cap Creus		<i>Phalacrocorax aristotelis</i> <i>Hieraxetus fasciatus</i>	<i>Mauremys leprosa</i> , <i>Rana perezi</i> <i>Testudo hermanni</i>		9540 Pinedes mediterrànies 92A0 Alberedes, salzedes 5330 Matolais termòfils	Geotops 143,162 Geozona 164	Jaciment del Puig de les Aigües i del camí de la creu Sant Tomàs de Fluvià, Sant Martí de Canya i de Siurana
1.54.2	Camí de Sant Miquel de Fluvià a Siurana, per Sant Tomàs de Fluvià	4,62				<i>Mustela putorius</i>		9330 Suredes 9340 Alzinars		
1.59.2	Camí de la C-31 a Vilamacolum	0,80				<i>Mustela putorius</i>		9340 Alzinars 9540 Pinedes mediterrànies		
2.04.2	Camí de Belcaire d'Empordà a la Tallada d'Empordà	3,42		Dins BE-02 (1,7 km)	AIFF 909					
2.09.2	Camí de Torroella de Montgrí a la urbanització dels Griells	2,10	ES5120016 Montgrí, Medes, Baix Ter		AIFF 909	<i>Mustela putorius</i>	Vell Ter	1410 Prats i jonqueres halòfils mediterrànies		
2.27.2	Camí de Palau-sator a Gualta	3,70			AIFF 909	<i>Mustela putorius</i>				Correspon GR-92
2.28.2	Camí de la GI-651 a Palau-sator	0,46		Dins BE-06		<i>Mustela putorius</i>				
4.02.1	Camí del Mallol als Hostalets d'en Bas	5,09	ES5120021 Riu Fluvià		AIFF 735 <i>Lutra lutra</i>					Camps de sota can Masmitjà (arqueol)