

DIPUTACIÓ DE GIRONA
Àrea d'Acció Territorial
Servei de Xarxa Viària Local

Assumpte: Condicionament d'un tram de la carretera GIV-6226, de N-II a Vilaür per Garrigàs. Variant d'Arenys d'Empordà i nou pont sobre el riu Fluvià.

En Llorenç Pascua Subiranas amb DNI [REDACTED] actuant en nom i representació de la IAEDEN-Salvem l'Empordà associació amb NIF [REDACTED] i domicili social al C/ Sant Vicenç, 30 1er 17600 Figueres i en representació de la plataforma cívica Salvem l'Empordà compareix i com millor procedeixi en dret,

EXPOSA

Que l'entitat i la plataforma que representa té com a objectius l'estudi, la defensa i la conservació del medi ambient i del territori.

Que com sigui aquests objectius interessin al bé comú i com a tal estan reconeguts a l'article 45 de la Constitució Espanyola.

Que la Sala Segona del Tribunal Suprem, en sentència dictada el 30 de novembre de 1990, en vista el recurs del sumari 12/85 de la Secció Tercera de la Audiència Provincial de Barcelona, reconegué el dret a gaudir del medi ambient com a dret fonamental dels ciutadans espanyols.

Aquesta entitat defensa que "la integració de la conservació de la natura en el procés de presa de decisions socioeconòmiques és indispensable, i que hi ha una clara interdependència entre el manteniment de la integritat dels sistemes naturals i culturals i la provisió d'opcions socials i econòmiques atractives i amb futur. No es podrà avançar cap a la sostenibilitat si no s'assoleix una relació equilibrada entre les necessitats socials, l'activitat econòmica i el funcionament dels ecosistemes, que proveeixen els serveis ambientals essencials, dels quals depèn no sols la qualitat de vida, sinó fins i tot la pròpia existència humana" (Josep M^a Mallarach a Revista de Girona).

Que després de consultar el projecte, volem fer les següents al·legacions dins el termini establert,

AL-LEGACIONS

PRIMER: MANCA D'ESTUDI D'ALTERNATIVES

Al estudiar la documentació ens hem trobat amb una manca de justificació endèmica de tot el projecte.

Per un costat es defensa que la variant i el nou pont són necessaris perquè per l'àmbit hi passen 536 vehicles/dia, dels quals un 8,43% són vehicles pesants, és a dir, uns 43, i el qual actual s'inunda quan hi ha precipitacions per sobre del normal. Per aquests motius es projecta una obra d'un cost aproximat de 4.260.412,69 € per a la construcció d'una variant d'entre 1,9 i 2,1 km dels quals es desenvoluparan en forma de pont 240m com a màxim. Un pont que tindrà una amplada d'uns 9m i una altura sobre el riu de 24m. Tot això amb pendents que oscil·len entre un 6 i un 7,5% depenent de l'alternativa escollida.

Parlant amb els veïns de la zona afectada tota aquesta obra es veu desmesurada i temen que la construcció de la variant generi encara més trànsit del que hi ha actualment a la zona. Tant ells com nosaltres veiem necessari estudiar una alternativa 0 en la qual, amb millores sobre les infraestructures actuals, s'aconsegueixi evitar inundacions OCASIONALS del qual actual i al mateix temps es millori la seguretat viària. Al nostre criteri aquesta alternativa 0 hauria d'avaluar aquestes consideracions:

1- Prohibir el pas de camions pesants pel nucli urbà d'Arenys d'Empordà.

Aquesta mesura està àmpliament estesa pel territori (com a exemple proper tindriem Vilamalla) i és la més adequada en casos on les carreteres i nuclis urbans no estan adaptades pel trànsit d'aquests vehicles. Aquesta prohibició però hauria de tenir com excepció la maquinària agrícola atesa la naturalesa rural de la zona. Aquesta prohibició no tindria un efecte significatiu sobre els vehicles que actualment passen per la zona, atès que paral·lelament a l'eix nord-sud de la carretera GIV-6226 tenim la N-II i l'AP-7. L'increment de temps entre aquestes dues rutes alternatives no és gaire important (no més de 5min de diferència) i evitaria que vehicles d'aquestes dimensions passin per dins del nucli urbà, molt estret en un dels seus punts (Imatge 1).



Imatge 1: Pas d'un vehicle pesant per dins del poble.

2- Millorar la seguretat del tram urbà per mitjà de semàfors o ressaltos.

Un altre problema que presenta la carretera és l'elevada velocitat d'alguns vehicles al circular per ella. Més concretament la part urbana del municipi. A aquest excés de velocitat s'ha de sumar la manca de respecte de l'ordre de pas en el tram més estret. Tot això fa que el tram urbà de la GI-6226 sigui perillós pels veïns d'Arenys, especialment aquells que viuen a tocar de la carretera (s'observa a la Imatge 1 una manca de voreres o distància prudencial entre les cases i la carretera). Aquesta situació té però també una solució bastant simple i al mateix econòmica, posar un semàfor que reguli el trànsit al punt més estret i col·locar estratègicament ressaltos al llarg de la travessia urbana per evitar excessos de velocitat. Si encara així no hi hagués suficient es podria plantejar de col·locar un radar a les entrades del poble per evitar els excessos de velocitat.

3- Incrementar l'alçada del gual per evitar la seva inundació quan plou més del compte.

Un dels principals problemes que presenta l'actual disseny de la carretera GI-6226 és la presència d'un gual entre Arenys d'Empordà i Vilaür que passa per sobre del riu Fluvià. Com bé s'esmenta aquest gual s'inunda OCASIONALMENT quan hi ha un episodi de pluges per sobre del normal i talla la circulació de la GI-6226. Cal recordar que malgrat aquest tall hi ha vies alternatives per arribar a cadascuna de les poblacions que es troben a la ribera nord i a la sud. Sembla curiós que dins del projecte en cap moment es plantegi incrementar l'alçada del gual per evitar aquests ocasionals episodis d'inundació. Aquesta mesura permetria al mateix temps estalviar diners i recursos al aprofitar una infraestructura ja present i evitar malmetre els ecosistemes riu amunt. Aquesta mesura és especialment important considerar-la atès que el pont projectat afecta directament espais de la Xarxa Natura 2000, espècies amenaçades com al bavosa de riu i la saboga i Zones d'Interès Faunístic i Florístic. Per tant, abans de realitzar la construcció d'un pont de 240m amb alçades de 24m sobre el riu i afectació a hàbitats i espècies protegides per diversa legislació, s'hauria d'estudiar la possibilitat d'actuar a una zona ja impactada i per tant aprofitar el gual ja construït i elevar-lo fins a una alçada que permeti que al seva inundabilitat sigui només en casos excepcionals.

Amb aquestes 3 mesures que plantegem creiem que bona part de la problemàtica de la zona quedaria resolta i s'adequaria el projecte a la realitat local. **Per tant demanem que s'estudii aquesta alternativa i es reevalui tot el projecte.**

També seria important fer una anàlisi de la mobilitat a l'espai atès que, coneixent l'origen i destí de tots els vehicles pesants que hi circulen, es podria adequar molt millor el projecte a les necessitats locals.

SEGONA: IMPORTANCIA DE LES VIES RURALS AMB ENCANT

Cal esmentar que la via que es preveu alterar és un tipus de carretera amb un valor especial al conjunt de Catalunya. Són carreteres petites i rurals que permeten un gaudi diferent del viatge. Permeten al conductor i acompanyants gaudir del paisatge d'una manera més lenta i relaxada, podent apreciar la tranquil·litat de la zona i fugir de la resta de vies ràpides de la zona com la N-II o la AP-7. S'ha de tenir en compte que també bona part del turisme que nodreix l'economia local busca aquesta tranquil·litat i ruralitat tant característica de l'Alt Empordà.

En aquest sentit al 2018, dins el seminari internacional *La carretera en el paisatge*, la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat i l'Observatori del Paisatge van iniciar un projecte de catalogació de carreteres amb interès turístic atès el seu elevat valor patrimonial i com a autèntics punts dinàmics d'observació i gaudi del paisatge. Aquest projecte està encara desenvolupant-se i preveu l'elaboració de dos documents, un que assenti les bases per la catalogació de les carreteres d'interès paisatgístic i un altre on es vegi desenvolupat aquest catàleg i les mesures a adoptar. El primer informe, titulat *Carreteres, paisatge i turisme: Bases per a la definició d'un model per a Catalunya*, determina que les vies secundàries especialment són les que tenen major valor patrimonial i paisatge:

Algunes carreteres —en especial les secundàries— tenen un elevat valor patrimonial, tant perquè conserven poc alterats elements constructius originals com pel fet que històricament han articulat el territori i han contribuït a afaiçonar-lo (vegeu el destacat "Les carreteres com a elements històrics i patrimonials"). El valor patrimonial també pot venir donat pel fet que les carreteres van ser testimonis o escenaris d'episodis històrics rellevants, o perquè algun personatge històric hi va passar en algun moment determinat, o bé perquè adquireixen nous significats quan s'hi han rodat determinats anuncis o pel·lícules, entre altres motius.

També existeixen carreteres o elements d'aquestes carreteres que no formen part dels catàlegs de patrimoni tradicionalment basats en la preservació i conservació de les peces de caràcter extraordinari, però que tenen un reconeixement social cada cop major, i per això viuen processos de patrimonialització accelerats, on la població local adquireix un paper cada cop més rellevant a l'hora d'atorgar-los el valor de patrimoni. Al moment de donar valor a aquests paisatges i a aquest patrimoni ordinari, prevalen la memòria personal, les experiències viscudes, o la vinculació a aquests llocs de les generacions passades.


A més, la morfologia, la geometria, la velocitat o la intensitat de trànsit, per exemple, incideixen en l'experiència paisatgística i de gaudi, i, per tant, són aspectes que cal tenir en compte a l'hora d'abordar la gestió de carreteres amb una especial relació amb el paisatge. Així, tal com s'explica més endavant, la lògica de les antigues carreteres buscava necessàriament l'adaptació a la morfologia del territori (relleus, pendents, etc.) i, per tant, s'hi integraven. En el cas de les modernes infraestructures viàries, la intensa evolució en les tècniques constructives de les últimes dècades les ha portat a ser, pràcticament, independents de les característiques físiques dels territoris per on passen.


Totes aquestes funcions fan aflorar alguns valors contemporanis amb els quals es poden connectar determinats tipus de carreteres, tals com la tranquil·litat, la contemplació, la descoberta, el coneixement, la sensibilitat, el civisme, etc. També hem de veure cada vegada més les carreteres com a espais públics contemporanis per a generar energia i per a estimular una transició energètica basada en les energies renovables, sobretot amb la ubicació de panells fotovoltaics en els seus marges i pèrgoles.

Dins dit document, es fa esment també d'un projecte desenvolupat per la nostra entitat sobre carreteres d'interès paisatgístic de l'Alt Empordà. Aquest esment s'emmarca al *Capítol 2: Carreteres, paisatge i turisme a Catalunya, avui*, on es fa un esment a iniciatives o documents de recull on es tracti el valor de les carreteres com a vectors de dinamització del turisme i potenciadores del gaudi del paisatge. En aquest sentit recullen del nostre catàleg *Carreteres d'interès paisatgístic de l'Alt Empordà* els objectius i aspectes rellevants que es tracten:

CARRETERES D'INTERÈS PAISATGÍSTIC ALT EMPORDÀ


Inventari de carreteres d'interès paisatgístic a l'Alt Empordà elaborat per l'associació IAEDEN amb la finalitat de posar en valor el patrimoni paisatgístic i el mateix valor de les carreteres locals.






1
2
3


← divers →



← divers →



Comarca de l'Alt Empordà



Carreteres locals

→ Inici: 2018

Promotor
IAEDEN-Salvem l'Empordà.

Objectius
Identificar les carreteres que requereixen un tractament especial, justificar-ne els motius i elaborar una eina que pugui ajudar a planificar el territori de manera que es vetlli per la conservació del patrimoni natural i paisatgístic de la comarca.

El paisatge i la carretera en el projecte
El valor de les carreteres locals en relació amb el paisatge constitueixen l'eix central de l'estudi.


Aspectes rellevants
Es posa de manifest que l'ampliació d'una carretera en general comporta "més velocitat, més contaminació, més freqüentació, més atropellaments de fauna i pitjors condicions per anar a peu o en bicicleta". Alhora, es defensa que bona part d'aquestes ampliacions es duen a terme irreflexivament, sense necessitats objectives que ho justifiquin, ni tan sols reclamacions de la població. Ans al contrari, es constata que sectors com el turístic s'hi mostren obertament en contra i destaquen el valor de la carretera com a actiu turístic i la necessitat de preservar-la.

L'estudi considera que sempre que les necessitats funcionals estiguin resoltes per una altra via, determinades carreteres locals, especialment si travessen territoris protegits per la seva vàlua natural o cultural, haurien de ser considerades d'especial protecció en virtut del seu valor i interès paisatgístic.

En aquest sentit, l'estudi estableix tres categories:

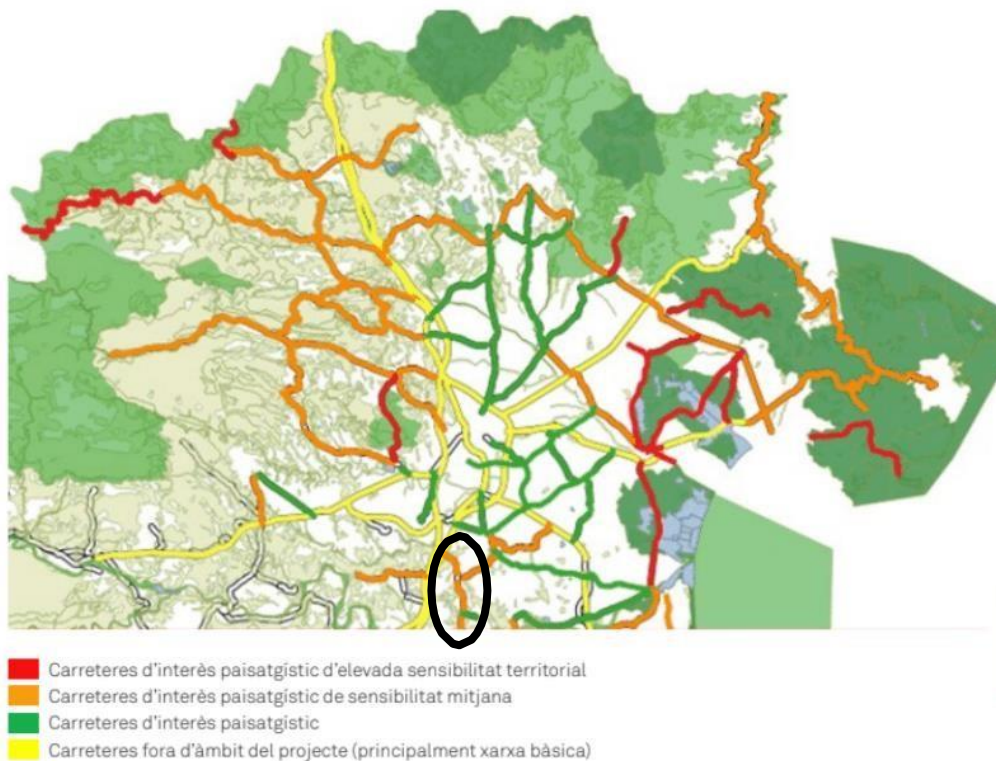
1. Carreteres d'interès paisatgístic d'elevada sensibilitat territorial (aquelles que transcorren per zones protegides i on, en aquests casos, les intervencions haurien de ser mínimes i molt acurades, gairebé de microcirurgia i només si resulta absolutament imprescindible)
2. Carreteres d'interès paisatgístic de sensibilitat mitjana
3. Carreteres d'interès paisatgístic

El treball és una iniciativa d'una associació local i toca aspectes molt rellevants, com ara que les característiques físiques de les carreteres tenen relació directa amb la qualitat paisatgística de l'espai que travessen, i que aquestes característiques condicionen –i poden arribar a determinar– la qualitat de l'experiència dels qui les recorren en relació amb la percepció i el gaudi del paisatge.



Mapa de l'inventari

Partint d'aquest treball, si observem el mapa que es va elaborar (imatge 2), trobem que la carretera que es preveu modificar està catalogada com a **carretera d'interès paisatgístic de sensibilitat mitjana**. Pel que fa a les carreteres d'interès paisatgístic de sensibilitat mitjana, s'hi distingeixen bàsicament dues tipologies a la comarca: les que es troben a l'oest de l'autopista AP-7 i de la nacional A-2 i les que es troben a la plana agrícola de la comarca. En el primer cas, tenen una sensibilitat especial per l'elevada densitat d'hàbitats d'interès prioritari segons la normativa europea, i en el cas de la plana, són **carreteres que connecten nuclis petits que tenen una significança paisatgística remarcable**, sent aquest últim cas el de la carretera objecte d'aquest expedient.



Imatge 2: Mapa de carreteres d'interès paisatgístic de l'Alt Empordà, essent marcada amb una el·lipse negra la GI-6226.

I no només ho diem nosaltres, sinó que pels criteris que es marca el propi document de la Generalitat es podria considerar la GI-6226 com a carretera d'interès paisatgístic, especialment el tram a modificar:

4.2

Factors definidors de les carreteres d'interès paisatgístic

Pels propòsits d'aquest document, a continuació es presenten els elements que es consideren més rellevants a l'hora d'identificar, seleccionar i distingir potencials carreteres d'interès paisatgístic.

Pel que fa al paisatge:

- Escala i realitat paisatgística
- Diversitat de paisatges i riquesa de valors

Pel que fa a la via:

- Baixa velocitat
- Baixa intensitat de trànsit
- Existència de vies alternatives per al trànsit habitual
- Dimensió històrica i patrimonial de la via

Pel que fa al context social i territorial:

- Interès social pel paisatge
- Experiències prèvies en matèria de paisatge i carreteres

Baixa velocitat

La velocitat (i també la intensitat de trànsit o la tranquil·litat, a banda de la morfologia i la geometria) és un factor cabdal que incideix i condiciona l'experiència paisatgística. Per aconseguir que aquesta experiència tingui un mínim de profunditat, es necessita lentitud, calma i facilitats per aturar-se. És a dir, més lentitud suposa copsar el paisatge amb més intensitat, més satisfacció i, a més a més, té una relació directa amb una major concentració de la despesa dels visitants en les àrees al voltant del paisatge protagonista.

En conseqüència, es considera que la velocitat recomanable a les carreteres d'interès paisatgístic no hauria de superar els 60 quilòmetres per hora.

Baixa intensitat de trànsit

És una altra característica rellevant. Com en el cas de la velocitat, la intensitat de trànsit també incideix i condiciona l'experiència paisatgística. Una elevada intensitat de trànsit afecta la conducció i dificulta la possibilitat de fer aturades. No és casualitat, per exemple, que una intensitat mitjana diària de trànsit inferior a 1.000 vehicles sigui la recomanable a l'hora de triar vies per als itineraris cicloturístics francesos coneguts com a *véloroutes*.

Un exemple de carretera interessant però amb una excessiva intensitat de trànsit és la carretera C-31 de les costes de Garraf. Es tracta d'una via amb un indubtable interès paisatgístic amb una morfologia que la fa especialment atractiva. Ara bé, tot i disposar d'una via alternativa (C-32, l'autopista Pau Casals), continua mantenint una intensitat de trànsit tan elevada que no li hauria de permetre formar part de la selecció de carreteres d'interès paisatgístic. Segons dades del 2015, la C-31 suporta 18.800 vehicles diaris, dels quals 830 són pesants. Ara bé, un canvi substancial en la intensitat de trànsit (la possible gratuïtat de l'autopista ho podria aconseguir) permetria recuperar el gran potencial de la via com a carretera d'interès paisatgístic.

La baixa intensitat de trànsit, unida a la morfologia que solen presentar aquestes carreteres i que condiciona velocitats reduïdes, fa que, sovint, siguin vies també molt interessants i adequades per al trànsit de bicicletes i la pràctica del cicloturisme. En aquest sentit, hi ha un veritable canvi de paradigma pel que fa a la utilització del cotxe com a principal mitjà de transport. Els canvis accelerats que estan tenint lloc a les ciutats – principal origen de turistes i visitants – en aquest àmbit tindran efectes en les mentalitats i en la pràctica del lleure, tal com ja succeeix en diversos països del nord d'Europa. És per aquesta raó que cal començar a atendre de manera destacada tot allò relacionat amb aquest sistema de mobilitat, i en aquest replantejament la bicicleta guanyarà pes.

Existència de vies alternatives per al trànsit habitual

L'existència de vies i itineraris alternatius no és un element imprescindible; ara bé, sempre que sigui possible, permetrà evitar disfuncions significatives en la mobilitat obligada i ajudarà a mantenir baixes intensitats de trànsit. A més, el fet d'identificar i de destacar antigues vies com a carreteres d'interès paisatgístic pot ajudar a recuperar i dotar de noves funcionalitats carreteres abandonades o infrautilitzades.

Dimensió històrica i patrimonial de la via

Les carreteres són, en general, poc valorades com a elements patrimonials. No és habitual la seva consideració com a part del patrimoni paisatgístic, ni que comptin amb una protecció específica de les infraestructures (com sí que passa a Suïssa, Noruega i Singapur, per exemple, analitzats en el capítol 3). Però algunes carreteres, especialment les més antigues i poc transformades, tenen un elevat valor patrimonial, tant perquè conserven poc alterats elements constructius originals com pel fet que històricament han articulats i contribuït a afaïonar el territori. L'adaptació a la morfologia del territori, per

Capítol 4

exemple, revela molta informació sobre les peculiaritats del territori, tant des d'un punt de vista geomorfològic com geològic, però també des d'un punt de vista històric, antropològic i urbanístic.

Interès social pel paisatge

A Catalunya hi ha diversos territoris que estan apostant pel paisatge com a actiu de dinamització territorial o com a via per generar autoestima i qualitat de vida. Ho fan a través de les cartes de paisatge, els plans de paisatge o altres tipus d'iniciatives. Doncs bé, sovint les carreteres d'interès paisatgístic esdevenen accions de futur en les seves respectives estratègies. Una comarca com el Priorat –el paisatge agrari de la qual té

Aquest últim punt és especialment adequat per la comarca de l'Alt Empordà, atès que gran part del seu potencial turístic està enfocada en el paisatge verge, rural i salvatge dels seus municipis. Mantenir i potenciar el gaudi i respecte d'aquest és essencial pel tipus de turisme que ve i per tant trobar l'equilibri entre les necessitats de la població local i aprofundir en el potencial natural i paisatgístic del territori ha de ser la clau del futur de la comarca, especialment pel que a mobilitat respecta.

Dins de les recomanacions del document envers les carreteres d'interès paisatgístic trobem que:

Intervenció global a la carretera i en el seu entorn

El següent pas és l'elaboració d'un projecte d'intervenció global que concreti les actuacions a dur a terme a la carretera i en el seu entorn amb la finalitat de reforçar el caràcter del paisatge i de la carretera, tot garantint la coherència del conjunt del traçat. A continuació només s'enumeren els aspectes i criteris més destacats que l'administració responsable de l'elaboració del projecte (sigui la Generalitat, les diputacions o els consells comarcals) ha tenir en compte, sense entrar en el detall en els tipus d'actuacions, que dependran de cada lloc i de les característiques de cada paisatge. Per tant, qualsevol intervenció s'ha d'adequar a la realitat paisatgística de cada lloc:

1. Actuacions **sobre la carretera** dirigides a assegurar uns nivells adequats de seguretat i confort, així com de manteniment de la infraestructura. La consideració de carretera d'interès paisatgístic hauria de procurar evitar o condicionar transformacions que n'alteressin substancialment el caràcter, tals com l'ampliació de la calçada, la construcció de nous vorals o la supressió de curves, entre d'altres.

Directrius de preservació dels elements substancials de la via com a carretera d'interès paisatgístic i del seu entorn

La catalogació d'una carretera o tram com d'interès paisatgístic i el posterior pla d'intervenció haurien de comportar també l'elaboració d'un conjunt de directrius dirigides a la preservació dels elements que es considerin substancials de la carretera i del seu entorn. Així, per exemple, possibles projectes que comportin l'eixamplament de la calçada, l'eliminació de tanques tradicionals o la generació de nous talussos, haurien de ser avaluats amb molta cura i s'hauria de considerar, fins i tot, desestimar-los, en alguns casos, si comporten una pèrdua substancial dels valors que converteixen la carretera en una via d'interès paisatgístic.

És per totes aquestes raons que considerem que la carretera objecte d'aquest expedient s'ha de considerar com a una carretera d'interès paisatgístic i per tant que el projecte que aquí se'ns presenta va en contra dels valors i característiques a preservar d'aquest tipus de vies. A més a més, com s'ha fet esment a l'al·legació PRIMERA, hi ha mesures alternatives que permetrien solucionar la problemàtica actual de la via i al mateix temps conservar el seu potencial com a via de gaudi del paisatge. **Per tot això demanem que es consideri una via d'interès paisatgístic i el projecte exposat s'ajusti a aquesta realitat, tot modificant i revaluant la proposta presentada.**

Malgrat que encara no hi hagi cap normativa que reculli aquestes figures, això no ha de ser un impediment per a una gestió racional del territori i especialment les carreteres petites i rurals amb encant. De fet, dins de l'estratègia iniciada per la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat, seria convenient que, ateses les evidències presentades sobre el valor paisatgístic de la GI-6226, les mesures proposades no es desenvolupessin o bé s'ajustessin a la realitat esmentada a fi de no perjudicar el desenvolupament del projecte del Departament de Territori i Sostenibilitat a l'Alt Empordà.

Per tot plegat,

SOL·LICITEM

- Que tinguin en compte totes les al·legacions fetes en aquest document.
- S'avaluï l'alternativa proposada i es reformuli el projecte tenint en compte aquesta i la valoració de la GI-6226 com a via d'interès paisatgístic.
- Que aquesta entitat sigui considerada com a interessada i, d'acord amb el que disposa l'article 35,a) de la llei 30/1992, de 26 de novembre, modificada per la llei 4/1999, de 13 de gener, la llei 55/1999, de 29 de desembre, (d'incorporació de la Directiva 90/313/CEE a l'ordenament intern espanyol).

Figueres, 8 de gener de 2021

Signat
President de la IAEDEN-Salvem l'Empordà