

Expedient 2024/7498

A LA DIPUTACIÓ DE GIRONA

Assumpte: Estudi informatiu previ i estudi d'impacte ambiental condicionament tram ctra. GIP-5129 amb nou pont sobre el Manol

En amb DNI actuant en nom i representació de associació amb NIF i domicili social , Entitat constituïda i degudament inscrita al Registre d'Entitat Jurídiques i Associacions del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, Secció 1a i degudament inscrita al Registre d'Associacions compareix i **D I U:**

Que mitjançant el present escrit interposen les **AL·LEGACIONS** contra l'Acord de Ple adoptat per la Diputació de Girona en data 16 de Juny de 2024 aprovant inicialment l'estudi informatiu previ i estudi d'impacte ambiental condicionament tram ctra. GIP-5129 amb nou pont sobre el Manol.

Escrit d'al·legacions que s'interposa a l'empara d'allò establert als articles 123 i 124 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de procediment administratiu comú i 77 de la Llei 26/2010 de 3 d'agost de règim jurídic de les Administracions Públiques de Catalunya que es fonamenta en les següents

AL·LEGACIONS

Primera: SOBRE LES CARACTERÍSTIQUES DEL PROJECTE D'OBRES APROVAT.

El Projecte d'obres del nou tram de Carretera GIP-5129 aprovat definitivament sota el títol enganyós i ambigu "*Condicionament d'un tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà amb nou pont sobre el Manol*" i publicat l'Edicte sota el títol "*Projecte de condicionament d'un tram de*

la GIP-5129", comporta l'execució d'una nova infraestructura viària amb les següents característiques:

1. No es tracta d'un "Condicionament d'un tram preexistent", sinó que en realitat consisteix en l'execució d'una nova variant, amb nou traçat de 1'1 kilòmetres de longitud.
2. Es preveu la construcció d'un Pont de 10m d'alçada, 120m de longitud i 9'30m d'amplada sobre el riu Manol.
3. L'amplada mitja de la carretera antiga era de 5m i en el nou Projecte es preveuen 8m d'amplada (2 carrils de 3m i vorals de 1m a banda i banda).
4. Nova intersecció amb la N-260
5. Ampliació de la resta de traçat de la carretera entre el nou tram i la població de Borrassà.
6. **Projecció d'una nova rotonda a la N-260.**
7. Instal·lació de nous sistemes de contenció de vehicles.
8. Terraplens propers a 6m d'alçada i grans desmunts executats en terrenys sensiblement planers.
9. Pressupost total de l'obra: entre 5 i 7 milions d'euros depenent de l'alternativa
10. Afectacions per expropiació d'entre 142 i 146.000 euros

El fet de que es tracta, en realitat, d'una nova carretera, s'evidencia ben clarament a la pàgina 7 i 8 de la Memòria General del Projecte, on s'incorporen dues fotografies aèries amb el traçat actual i el nou traçat grafiat en verd, per a les dues alternatives proposades, on es pot comprovar que no tenen cap punt de coincidència.

Segona: MOTIUS PEL QUAL EL PROJECTE DEL NOU PONT I NOU TRAÇAT DEL TRAM DE CARRETERA GIP-5129 NO S'ADAPTA A LA LEGISLACIÓ VIGENT

Els motius d'impugnació de l'Acord d'aprovació definitiva adoptat pel

Ple de la Diputació de Girona en data 15 de Juny de 2021 i del Projecte de condicionament del tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà amb nou Pont sobre el Manol permeten sostenir la seva contrarietat a dret, són els següents:

1. Manca de transparència en la tramitació del Projecte en no haver explicitat la construcció de la nova variant i haver ocultat l'impacte real de l'obra.

Nul·litat de tot allò actuat en haver generat indefensió.

2. **Inexistència de documentació ambiental integrant del Projecte i manca d'anàlisi adequat dels impactes i afectacions ambientals i paisatgístiques del mateix.**
3. **Manca de sotmetiment del Projecte a avaluació ambiental. Nul·litat de ple dret de tot allò actuat, per infracció de la Llei d'avaluació ambiental 21/2013 de 19 de Desembre, que en el seu Annex II Grup 7 lletra i exigeix avaluació ambiental en relació a Projectes de noves variants.**
4. **Manca de previsió del nou tram de carretera com a variant de Vilafant en el planejament urbanístic vigent del municipi de Vilafant.**
5. **Infracció del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines i de les Directrius de Paisatge.**
6. Desproporció de les obres aprovades i manca d'anàlisi de l'opció de mantenir el traçat de la carretera amb la sola substitució del gual pel pont sobre el Manol en el mateix punt.
7. **Impacte ambiental i paisatgístic crític, que hauria de comportar descartar el nou traçat de Variant i cercar altres alternatives de menor impacte i, en particular, la relativa al manteniment del traçat actual.**
8. Afectacions greus als recorreguts i itineraris ambientals vinculats a Vilafant i al riu Manol.
9. Afectacions greus a elements dotats de protecció, al sòl agrícola i a una explotació agrària prioritària.
10. **Innecessarietat de l'obra amb la dimensió, cost i forma projectades i aprovades.**

Enumerats els motius d'oposició, passem al seu desenvolupament de forma detallada.

Tercera: EL TÍTOL DEL PROJECTE HA GENERAT INDEFENSIÓ EN OCULTAR EL NOU TRAÇAT DE LA NOVA VARIANT I NO PERMETRE EL CONEIXEMENT DE L'ABAST DE L'OBRA. MANCA DE TRANSPARÈNCIA, I NUL·LITAT DE TOT ALLÒ ACTUAT.

Procedeix invocar en aquesta al·legació la producció d'una greu irregularitat derivada de la manca de transparència de l'actuació de la Diputació de Girona en el cas que ens ocupa.

Manca de transparència que ha portat a un resultat material d'indefensió a tots els ciutadans, Entitats, Associacions i veïns, que no han pogut conèixer ni s'han assabentat de la real dimensió de l'obra, de la seva magnitud i impactes.

Producció d'indefensió i de desconeixement generalitzat de la veritable naturalesa de l'obra ocasionat pel títol esbiaixat del Projecte, pel títol dels Edictes publicats al BOP, DOGC i web i taulell d'Anuncis limitats a publicitar el Projecte com de simple "*condicionament d'un tram de la carretera GIP 5129*".

En aquest sentit, s'ha ocultat i no s'ha divulgat que el Projecte contempla una nova variant de Vilafant, amb l'execució d'un nou traçat en més d'un kilòmetre de longitud.

I el propi Edicte, en el seu títol, publicitant el simple condicionament, no permet copsar la magnitud de l'actuació, fet que ha condicionat la possibilitat d'exercitar el dret de participació dels ciutadans i que ha viciat de nul·litat tot el procediment que s'ha seguit.

Extrem que ha de comportar retrotraure les Actuacions i repetir, íntegrament, el procediment per la nova tramitació del Projecte sense ocultar que es tracta de la nova construcció d'una variant amb un nou Pont sobre el riu Manol i ampliació de la resta de carretera.

En cas contrari es perpetrà un veritable frau en la tramitació i aprovació d'aquesta obra.

Quarta: INEXISTÈNCIA DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ AMBIENTAL

De l'anàlisi de la documentació aportada, es comprova fàcilment la inexistència de l'estudi d'avaluació ambiental. No hi figura cap de la següent documentació:

- 1. Estudi d'impacte i integració paisatgística.**
- 2. Documentació ambiental indispensable relativa a les afectacions del Projecte pel que fa al medi natural.**
- 3. Afectacions al bosc de ribera.**
- 4. Afectacions a espècies protegides.**
- 5. Afectacions a Xarxa Natura 2000.**
- 6. Afectacions al Pla de conservació de la Llúdriga.**
- 7. Mesures correctores d'impactes i mesures compensatòries.**
- 8. Programa de vigilància ambiental.**
- 9. Estudi d'inundabilitat.**

Documentació que és indispensable, als efectes de poder valorar, amb el degut coneixement de causa l'impacte de les obres i del Projecte en tràmit.

Res figura sobre anàlisi d'afectacions al medi natural. Essent fins i tot sorprenent quan s'indica com a *"Imp. Compatible"* la seva afectació en relació al *"medi hídric"*. *Tampoc es parla, en cap moment, de la possible afectació als hàbitats d'interès comunitari (HIC).*

Especialment quan la realitat és que s'afecta un hàbitat d'interès comunitari, un espai considerat amb valor connector prioritari pel PTPCG i un hàbitat reconegut al Pla de conservació de la llúdriga, entre d'altres valors, cal que l'avaluació ambiental contingui elements primordials.

Cinquena: MANCA D'AVALUACIÓ AMBIENTAL I INEXISTÈNCIA DE DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL EN EL PROJECTE

El Projecte de nova variant de Vilafant de la Carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà no s'adapta a la legislació, ja que li manca l'avaluació ambiental del Projecte.

Avaluació ambiental del Projecte que s'ha d'efectuar, de manera obligada, per raó de:

- Construir un nou tram de variant de la població de Vilafant de més d'un kilòmetre de longitud, que constitueix una nova carretera.
- Construir un Pont de més de 100m de longitud.
- Afectar un connector natural d'interès prioritari contemplat al PTPCG.
- Afectar l'àmbit territorial del Pla de conservació de la llúdriga.

L'Estudi Informatiu Prèvi, comporta, en conseqüència, la construcció d'una nova variant de població, i creiem que s'ha de considerar inclòs en el Grup 7 i de l'Annex II de la Llei 21/2013, que inclou entre els Projectes sotmesos a avaluació ambiental.

En aquest sentit, l'Annex II, Grup 7 "Projectes d'infraestructures" lletra i) de la Llei d'avaluació ambiental 21/2013 disposa que entre els Projectes sotmesos a l'avaluació ambiental simplificada regulada en el títol II capítol II Secció 2^a, cal incloure:

Grup 7. Projectes d'infraestructures.

a) Projectes d'urbanitzacions de polígons industrials.

b) Projectes situats fora d'àrees urbanitzades d'urbanitzacions, inclosa la construcció de centres comercials i aparcaments i que en superfície ocupin més d'1 ha.

*i) **Construcció de variants de població i carreteres convencionals no incloses a l'annex I.***

Essent clar que el Projecte aprovat constitueix la

construcció d'una variant de Vilafant.

Això comporta que s'havia de seguir el procediment establert per l'avaluació ambiental simplificada i regulat als articles 45 a 48 i concordants de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental. I en particular, el següent:

1. Petició davant l'òrgan substantiu de la sol·licitud d'inici de l'avaluació d'impacte ambiental acompanyada del Document ambiental amb el contingut mínim de l'article 45, amb motivació, descripció de les obres, descripció de la ubicació del Projecte i les afectacions ambientals i la sensibilitat del territori afectat, exposició de les alternatives principals, inclosa l'alternativa 0, descripció d'aspectes mediambientals afectats, significativament i avaluació de possibles efectes, Mesures preventives, correctores i compensatòries, Programa de vigilància.
2. Tràmit de consulta a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades en termini de 20 dies.
3. Formulació d'informe d'impacte ambiental en termini de 3 mesos.
4. Publicació de l'informe d'impacte ambiental al DOGC.
5. Autorització o no del Projecte, en funció de l'Informe d'impacte ambiental i demés consideracions i final publicació.

Res de tot això s'ha efectuat en el cas que ens ocupa, de manera que és evident que s'està incorrent en un supòsit de nul·litat de ple dret, que invalida tot allò actuat.

Essent inadmissible, que un Projecte amb impacte significatiu mediambiental, es tramiti, aprovi i executi amb incompliment dels requisits d'avaluació ambiental, i tot això ho faci com a promotor una Administració Pública com ho és la Diputació de Girona, que hauria de ser respectuosa amb el medi ambient amb el compliment dels requisits legals procedimentals.

Essent evident que ens trobem davant la construcció d'una Nova Variant de Vilafant, amb un tram completament nou, amb traçat diferent de més d'un kilòmetre de longitud. I tot això en un sòl de gran fragilitat i sensibilitat ambiental. Nova variant

que s'ha de sotmetre a avaluació ambiental de conformitat amb l'Annex 2 Grup 7 lletra i) de la Llei invocada.

**Sisena: INEXISTÈNCIA D'ESTUDI D'IMPACTE I
INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA I
D'INFORME DE L'ÒRGAN DE PAISATGE.**

Les mancances de la documentació integrant del Projecte són tan greus, que ni tan sols consta redactat un Estudi d'impacte i integració paisatgística.

Extrem determinant d'una nova irregularitat.

D'aquesta forma s'han incomplert, infringit i vulnerat les següents normes:

- Article 20 del Decret 343/2006 de 19 de Setembre pel qual es desenvolupa la Llei 8/2005 de 8 de Juny de protecció, gestió i ordenances del paisatge i es regulen els estudis i informes d'impacte i integració paisatgística.
- Articles 2.6.6 i 7 de les Normes d'Ordenació i del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines.
- Article 4.1.2 de les Directrius de Paisatge del PTPCG que exigeix EIIP en relació a les infraestructures i instal·lacions que hagin de tenir una *“presència visual significativa en el territori”*.
- Articles 47 i concordants del Decret Legislatiu 1/2010 de 3 d'agost pel que s'aprovà el Text Refós de la Llei d'Urbanisme.
- Article 4.3 apartat 5 de les Directrius de Paisatge del PTPCG que exigeix Estudi d'impacte i integració paisatgística i informe de paisatge en relació a *“totes les construccions visibles que se situïn en les proximitats de les riberes fluvials”*. Essent evident que el Projecte de construcció d'un Pont sobre el Manol ho requereix.

I que aquest estudi és indispensable pel posterior informe de l'òrgan de paisatge de la Generalitat de Catalunya, tal i com s'especifica en l'article 22 del Decret 343/2006 de 19 de Setembre, que disposa:

ARTICLE 22 DECRET 343/2006: Informe d'impacte i integració paisatgística.

“22.1 L'Informe d'impacte i integració paisatgística, té per objecte avaluar la idoneïtat i suficiència dels criteris o les mesures adoptades en els estudis a que fan referència l'article 19 i següents d'aquest decret, per integrar en el paisatge les actuacions, usos, obres o activitats a realitzar.

22.2 Correspon emetre aquest informe amb caràcter preceptiu a la direcció general competent en matèria de paisatge, excepte quan la comissió territorial d'urbanisme que pertoqui hagi d'intervenir en el procediment d'aprovació de l'actuació. En aquest supòsit, correspon a la comissió territorial d'urbanisme avaluar la idoneïtat i la suficiència dels criteris o les mesures adoptades a l'estudi d'impacte i integració paisatgística requerit i fixar o indicar les mesures escaients per millorar la implantació de l'actuació en el paisatge.

22.3 L'informe preceptiu de la direcció general competent en matèria de paisatge ha de ser emès a petició de l'ajuntament o d'altres administracions on s'hagi presentat el conjunt de la documentació necessària per obtenir l'aprovació de l'actuació específica.

22.4 L'emissió d'aquest informe s'ha de fer en el termini màxim d'un mes, transcorregut el qual, si no ha estat emès, se seguiran les actuacions.”

Tanmateix, s'ha vulnerat la Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge (Llei 8/2005 de 8 de Juny), que al seu article 2 disposa:

ARTICLE 2 LLEI 8/2005: Principis.

“Els principis que han d'inspirar l'actuació dels poders públics en matèria de paisatge són:

a) Afavorir l'evolució harmònica del paisatge d'acord amb els conceptes d'utilització racional del territori, de desenvolupament urbanístic sostenible i de funcionalitat dels ecosistemes.

b) Preservar, amb l'adopció de mesures protectores del paisatge, el dret dels ciutadans a viure en un entorn culturalment significatiu.

c) Reconèixer que el paisatge és un element de benestar individual i col·lectiu que, a més de valors estètics i ambientals, té una dimensió econòmica, cultural, social, patrimonial i identitària.

d) Considerar les conseqüències sobre el paisatge de qualsevol actuació d'ordenació i gestió del territori i valorar els efectes de l'edificació sobre el paisatge.

(...)”

Essent del tot inexplicable, que una actuació de la pròpia Diputació de Girona, hagi oblidat analitzar els efectes de l'obra projectada sobre el paisatge. I essent

indiscutible que cal aturar la tramitació del Projecte, acordar la seva nul·litat i ordenar la retroacció de les actuacions per reestudiar els seus impactes i efectes.

Setena: AFECTACIÓ A L'ÀMBIT D'ESPECIAL INTERÈS CONNECTOR DELS PLANS AL·LUVIALS DEL RIU MANOL – RIERA D'ALGUEMA.

Procedeix, en aquest punt, indicar que el Projecte afecta l'àmbit d'especial interès connector, identificat al Plànol 0.5i ISA – C1 del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines, com a Eix AE10, connector dels Plans al·luvials del riu Manol i la riera d'Àlguema.

Sector del riu Manol que és àrea d'interès faunístic per la presència de la llúdriga.

I extrem que havia de comportar una especial cura amb l'estudi del Projecte i en la seva redacció i consideració.

Res de tot això s'ha fet en el cas que aquí ens ocupa, raó per la qual refer la documentació.

Vuitena: AFECTACIÓ A UNA ÀREA D'INTERÈS FAUNÍSTIC. INCOMPLIMENT DEL PLA DE CONSERVACIÓ DE LA LLÚDRIGA APROVAT PER ORDRE MAB/138/2002 DE 23 DE MARÇ.

El Projecte Tècnic aprovat, suposa l'afectació directa a una àrea d'interès faunístic per la presència de la llúdriga i a l'àmbit territorial del Pla de Conservació de la llúdriga, aprovat per **Ordre MAB/138/2002 de 22 de Març**.

Als marges del riu es desenvolupa l'hàbitat d'interès comunitari de caràcter no prioritari d'alberedes, salzedes, i altres boscos de ribera (codi HIC92A0).

Els especial valors naturals afectats pel Projecte, havien de ser determinants del seu sotmetiment a avaluació ambiental.

Novena: AFECTACIONS A MASIES CATALOGADES DEL MUNICIPI I A ELEMENTS NATURALS CATALOGATS.

El Projecte d'obra aprovat provoca afectacions a un seguit d'elements catalogats i dotats d'especial protecció. Entre d'altres els següents:

- Masia de Can Massanet (E4).
- Masia El Molí (E21)
- Elements naturals catalogats:
 - Alzina de Can Massanet (N1).
 - Bosc de ribera del Manol (N2).

I comporta també afectació greu a la connectivitat biològica i als recorreguts ambientals creats i que serveixen pel lleure del municipi. Recorreguts ambientals vinculats al Manol i a Vilafant, que haurien de ser preservats segons el propi POUM del municipi.

I recorreguts que el propi Ajuntament de Vilafant publicita a la seva web a l'apartat de Medi Ambient com a itinerari saludable destacant l'itinerari del Parc del Manol que passa just per la zona afectada i que la nova carretera i el pont projectat l'afecten directament en diversos punts.

I el propi Ajuntament de Vilafant amb un quadríptic realça la importància del reservori de flora i fauna que conté aquesta zona afectada pel Projecte.

Onzena: MANCA DE PREVISIÓ DE LA VARIANT EN EL PLANEJAMENT VIGENT DEL MUNICIPI DE VILAFANT.

Procedeix en aquest punt invocar que la variant de Vilafant no està prevista ni regulada en el planejament urbanístic vigent de Vilafant.

Es tracta d'un traçat nou, que únicament es contempla en el nou POUM que es troba tot just en fase de tramitació, sense haver arribat a l'aprovació provisional, i que no ha estat encara aprovat ni es troba en vigor.

És per això que entenem que, **en el moment actual, aquesta nova**

variant no és compatible amb el planejament vigent, de manera que no es podia aprovar en la forma que s'ha fet.

I invoquem que es té dret a formular oposició a aquest traçat, a l'empara d'allò establert a l'article 31.5 del Reglament General de Carreteres, aprovat per Decret 293/2003 de 18 de Novembre, que disposa:

ARTICLE 31.5 DECRET 293/2003: Informació pública.

“31.5 Si una carretera no és prevista en el planejament urbanístic vigent o és incompatible amb les determinacions d'aquest planejament i els ens locals afectats manifesten llur disconformitat amb l'estudi o el projecte, que necessàriament ha d'ésser motivada, l'expedient ha d'ésser elevat al Govern, que ha de decidir si és procedent aprovar-lo i executar-lo, i en aquest cas ha d'ordenar la modificació o la revisió del planejament urbanístic afectat.”

Dotzena: INSUFICIENT JUSTIFICACIÓ DE L'OBRA.

No consta cap document que avalui la mobilitat de la zona i que justifiqui la necessitat real de construcció d'una variant amb un traçat diferent de l'actual. Sí que es pot veure al document l'anàlisi de la mobilitat de la zona, però no es percep la motivació d'aquesta. Quin és el criteri que estableix que 1.339 vehicle són suficients per a construir una nova variant en comptes de modificar el gual existent amb un pont per sobre el Manol, que seria l'obra de menor impacte.

De manera que la infraestructura no compta amb la imprescindible motivació o justificació de la seva necessitat. Fet que suposa infringir el deure de motivació dels actes administratius establert als articles 35 i concordants de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de règim jurídic de les Administracions Públiques i de l'article 22.1 lletres a) i c) de la Llei 26/2010 de 3 d'agost de les Administracions Públiques de Catalunya que disposa:

ARTICLE 22 LLEI 26/2010: Dret a una bona administració.

*“1. El dret dels ciutadans a una bona administració inclou:
a) El dret que l'actuació administrativa sigui proporcional a la finalitat perseguida.*

(...)

*c) **El dret que les decisions de les administracions públiques estiguin motivades**, en els supòsits establerts legalment, amb una referència succinta als fets i als fonaments jurídics, amb la identificació de les normes aplicables i amb la indicació del règim de recursos que escaigui.*

(...)”

Tanmateix, procedeix indicar que en els darrers 10 anys l'aigua, únicament, ha passat 3 vegades per sobre del gual, en 3 episodis de tempesta, no situant-se aquest punt en les àrees d'inundació greu pel riu. Concretament foren: novembre de 2011, novembre de 2018 i gener de 2020. D'altra banda, existien alternatives de mobilitat per aquests supòsits, que no comporten en cap cas aïllament. Extrem que ha de comportar motivar al màxim la necessitat de l'obra atesos els greus impactes ambientals i l'intens valor de l'àrea afectada.

Tretzena: INFRACCIÓ DE LES DIRECTRIUS DE PAISATGE DEL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES.

El Projecte de la Diputació de Girona infringeix de forma frontal i directa les Directrius del paisatge del PTPCG.

Les Directrius de Paisatge del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines opten sempre per:

- L'acompanyament d'arbrat o de vegetació dels elements lineals d'infraestructures (l'article 3.5.4 de les Directrius).
- Minimitzar els moviments de terres, desmunts i afectació al sistema de drenatge natural (article 2.1).
- Evitar l'afectació de torrents (article 2.2).
- Conservar el valor patrimonial de trames viàries per relligar petits nuclis amb una integració harmònica amb el paisatge de la Plana de l'Empordà (article 3.5.5).
- Conservar les tanques arbrades.

- Garantir la funció de les vies com a “itinerari de percepció de paisatge”.
- Tenir cura de la correcta i discreta inserció i adaptació de la via en el paisatge (article 3.5.7).
- La Directriu de Qualitat Paisatgística OQP3 de l’article 3.5 estableix:

**ARTICLE 3.5 DIRECTRIU QUALITAT PAISATGÍSTICA
OQP3: Directrius OQP3**

“Unes infraestructures lineals (xarxa viària i ferroviària, línies elèctriques, etc.) i de telecomunicacions integrades en el paisatge i que millorin la interconnexió del territori sense comprometre la continuïtat i la permeabilitat ecològica i social respecte a les seves característiques ambientals i paisatgístiques”.

- L’article 3.5 punt 5 disposa:

**ARTICLE 3.5.5 DIRECTRIU QUALITAT PAISATGÍSTICA
OQP3: Directrius OQP3**

“5. Conservar el valor patrimonial de les trames viàries d’arrel històrica de traça menuda però molt capil·lar, que relliga petits nuclis de població, amb una integració harmònica amb el paisatge. Es tracta de les trames viàries de les següents àrees:

- Vall d’en Bas
- Plana de la Selva
- Empordanet
- **Plana de l’Empordà**

Per tal de mantenir aquestes característiques i dimensions convindrà en alguns trams regular expressament la limitació de velocitat permesa”

Precepte que es vulnera en el present cas.

- L’article 3.5 punt 7 disposa:

**ARTICLE 3.5.7 DIRECTRIU QUALITAT PAISATGÍSTICA
OQP3: Directrius OQP3**

“7. Considerar la funció que tenen els projectes viaris com a itinerari de percepció del paisatge, a més de tenir cura de la correcta, i discreta, inserció i adaptació de la via en el paisatge. A les Comarques Gironines tenen aquesta funció els itineraris motoritzats citats en l’objectiu de qualitat paisatgística 16 (article 3.18).”

Amb el Projecte de nova variant de Vilafant i construcció d’un nou pont a la carretera GIP 5129 no es compleix el deure de la “correcta i discreta inserció i

adaptació de la via en el paisatge”.

Extrems que han de comportar el replantejament del projecte.

Catorzena: REGULACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES AL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES.

Les infraestructures lineals, incloses la xarxa viària, apareixen regulades a les Normes d'ordenació i a les Directrius de Paisatge del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines, aprovat per Acord de Govern 157/2010 de 14 de Setembre, en els següents termes:

- Article 2.7, que disposa:

ARTICLE 2.7 DIRECTRIUS DE PAISATGE: Infraestructures lineals.

*“1. **Les infraestructures lineals —xarxa viària i ferroviària, conduccions de gas i d'electricitat, etc.—, a causa dels seus requeriments de traçat i connexió, sovint independents de les referències del territori perceptible, són una potencial intrusió en el paisatge, agreujada per la seva envergadura física. És un criteri general, vàlid per a tots els traçats d'infraestructures lineals, el de minimitzar la fragmentació física del territori i els canvis de configuració dels terrenys necessaris per a la seva construcció. Cal preveure que el respecte al paisatge pot comportar la construcció de major longitud de túnels, falsos túnels i viaductes que la que requereix un traçat que respongui només a criteris funcionals.***

*2. **Els projectes de les infraestructures lineals de totes classes han d'adoptar les solucions adequades per a minimitzar-ne i/o esmorteir-ne la presència en el paisatge rural, llevat dels casos en què poden aportar interès al paisatge com els següents:***

- *Ponts i viaductes viaris o ferroviaris i altres artefactes singulars que, mitjançant un projecte de qualitat, poden tenir un caràcter monumental.*
- *Conduccions d'aigua a cel obert susceptibles d'ésser integrades com a elements d'interès paisatgístic.*
- *Trams viaris constitutius de passeigs arbrats.*

*3. **Els projectes viaris, a més de tenir cura de la correcta i discreta inserció de la via en el paisatge, han de considerar-ne també la funció com a itinerari de percepció del paisatge.** Tanmateix, aquest objectiu no és argument per a una major presència de la infraestructura, llevat dels casos on*

l'interès de l'itinerari visual pogués justificar-ho.

4. L'acompanyament d'arbrat, o vegetació en general, dels elements lineals d'infraestructures és, llevat de casos excepcionals o d'impediments per normativa sectorial, una recomanació amb valor general.

(...)”.

I pel que fa a les Normes d'ordenació del PTPCG, l'article 2.7 apartats 6 i 7 disposen:

ARTICLE 2.7 NORMES D'ORDENACIÓ PTPCG:

“6. Els nous elements d'infraestructures que s'hagin d'ubicar necessàriament en sòl de protecció especial, com també la millora dels que hi ha en aquesta classe de sòl, han d'adoptar solucions que minimitzin els desmunts i terraplens, i han d'evitar interferir els connectors ecològics, corredors hidrogràfics, i els elements singulars del patrimoni natural (hàbitats d'interès, zones humides i espais d'interès geològic) i cultural. Quan el sòl de protecció especial es destini a activitats agràries, caldrà adoptar també solucions que minimitzin l'impacte a les explotacions agràries i les seves infraestructures. L'estudi d'impacte ambiental quan sigui requerit per la naturalesa de l'obra ha de tenir en compte la circumstància de la seva ubicació en sòl de protecció especial. Quan no es requereixi l'estudi d'impacte ambiental és preceptiva la realització, dins l'estudi d'impacte i integració paisatgística que disposen els articles 4.1 i 4.2 de les Directrius de Paisatge, d'una valoració de la inserció de la infraestructura en l'entorn territorial que expressi el compliment de les condicions esmentades sense perjudici del que s'assenyala a l'apartat 8.

7. L'anàlisi i valoració de la inserció de les edificacions o infraestructures en l'entorn territorial ha de demostrar que les construccions i els usos que es proposen no afecten de forma substancial els valors de l'àrea de sòl de protecció especial on s'ubicarien. L'estudi ha de considerar les següents variables, amb especial atenció a les relacionades amb els valors a protegir i el possible impacte de l'activitat.

- a) Vegetació i hàbitats de l'entorn*
- b) Fauna de l'entorn*
- c) Valor edafològic*
- d) Funcions de connector biològic*
- e) Estabilitat del sòl*
- f) Funcions hidrològiques*
- g) Connectivitat territorial*
- h) Gestió dels residus*
- i) Accessibilitat i necessitat de serveis*
- j) Increment de la freqüentació*
- k) Patrimoni cultural i històric*

- l) Patrimoni geològic*
- m) Zones humides*
- n) Paisatge*
- o) Qualitat atmosfèrica*
- p) Millora esperada de l'espai protegit*
- q) Valor productiu agrari*

En tot cas, les dimensions de l'àrea de sòl –superfície, amplada,...- seran determinants en la valoració dels efectes de les edificacions o infraestructures en l'entorn territorial.”

- En el cas que ens ocupa:
 - No es minimitza la fragmentació física del territori, sinó que s'amplia i incrementa.
 - No es manté la traça històrica de la carretera entre Vilafant i Borrassà.
 - No es minimitzen els canvis de configuració del terreny, sinó que es fan nous talussos i de dimensions superiors als 5m, en una zona bàsicament planera.
 - No es minimitza ni esmorteix la presència de la carretera en el paisatge, per manca de marges arbrats. Ja que la carretera actual no té arbres en el seu traçat.
 - No es té cura de la correcta i discreta inserció en el paisatge i afecta el bosc de ribera.
 - No s'evita interferir els connectors ecològics, corredors hidrogràfics ni *“els elements singulars del patrimoni natural”* (hàbitats d'interès).
 - No s'efectua estudi d'impacte ambiental ni estudi d'impacte i integració paisatgística, ni estudi d'inserció de l'obra en el territori.

D'altra banda, entenem que es produeix la infracció de l'article 2.22 regulador dels *“Àmbits d'interès especial per la connectivitat”*, que estableix el següent:

ARTICLE 2.22 NORMES ORDENACIÓ PTPCG: Àmbits d'interès especial per a la connectivitat.

1. Els àmbits d'interès especial per a la connectivitat són aquells sectors del territori amb unes característiques morfològiques, una estructura d'hàbitats i una localització que afavoreixen la continuïtat dels fluxos biològics i ecològics, com és facilitar els moviments d'un ampli ventall d'espècies a través del territori i mantenir la continuïtat de determinats processos

ecològics.

També inclouen els elements del paisatge, generalment d'estructura contínua i lineal, que, amb independència del valor dels seus hàbitats naturals, tenen un interès per permetre els desplaçaments de determinades espècies entre diferents espais naturals d'una certa dimensió.

2. El Pla identifica els àmbits d'interès especial per a la connectivitat en el plànol O.5 en tant que és un objectiu del Pla garantir al màxim la permeabilitat ecològica entre les àrees d'interès natural.

*3. **En àmbits d'interès especial per a la connectivitat, s'ha de mantenir la classificació de no urbanitzable i evitar-hi implantacions que puguin afectar significativament a la seva funció connectora** o bé, mitjançant el planejament urbanístic, incorporar aquests sòls als sistemes d'espais lliures públics per tal de garantir la seva funció connectora, tot mantenint una franja lliure amb la dimensió mínima suficient de noves construccions, i s'ha de procurar la permeabilització dels usos i les construccions existents.*

*4. **Els plans i projectes que afectin les àrees identificades com a punts crítics per la connectivitat a l'Informe de sostenibilitat ambiental, han de ser coherents amb les mesures de protecció i millora de la connectivitat recollides a l'informe de sostenibilitat ambiental, sense perjudici d'altres mesures contemplades en el Pla i, en qualsevol cas, han de preservar i en la mesura del possible millora la funció connectora d'aquests punts crítics.***

*5. **Les infraestructures lineals que travessin àmbits d'interès especial per a la connectivitat han de prendre mesures específiques per a garantir el manteniment de la permeabilitat ecològica:***

*a. Els projectes d'implantació de noves infraestructures o d'ampliació de les existents que interfereixin amb connectors biològics i corredors fluvials **en garanteixen el manteniment de la funcionalitat ecològica, i avaluaran específicament el seu grau de fragmentació i les possibilitats de millora dels punts conflictius de la xarxa existent.** A tal efecte, s'estudiaran els possibles impactes **acumulatius i sinèrgics negatius**, considerant les vies existents d'altres elements amb efecte barrera. En aquests casos, caldrà establir solucions conjuntes de permeabilització de les vies. Quan per tal de garantir l'efectivitat de les mesures proposades calgués alguna actuació de permeabilització o desfragmentació en les infraestructures o instal·lacions ja existents, aquestes han de ser integrades en el nou projecte i executades pel promotor de la nova infraestructura.*

b. Les administracions públiques competents han d'adoptar mesures específiques per a la millora progressiva de la permeabilitat ecològica dels trams de les infraestructures existents que travessen àmbits d'interès especial per a la connectivitat. Caldrà avaluar la incidència de la mortalitat de

fauna per atropellament i col·lisió amb vehicles, així com l'efectivitat dels passos de fauna existents i ampliar-los o construir-ne de nous si aquests es demostrin insuficients.

(...)

6. Quan als trams de cursos d'aigua que travessen sòls de protecció especial d'interès connector:

a. En les infraestructures hidràuliques que es construeixin dintre d'àmbits d'interès especial per a la connectivitat s'hi han d'aplicar mesures preventives i correctores adients per assegurar la permeabilitat de les infraestructures, tant en sentit transversal com longitudinal respecte del curs d'aigua, i el manteniment de l'hàbitat i la funcionalitat fluvial.

b. Les actuacions de millora o adequació dels recs, canals i rieres han de preveure la naturalització dels seus marges per permetre i potenciar la seva funció connectora.

7. En els espais d'ús agrari que estiguin dintre d'àmbits d'interès especial per a la connectivitat convindrà afavorir la preservació dels elements d'interès connectiu en coherència amb el que s'enuncia a l'article 2.7, apartat 9.

En les concentracions parcel·làries s'ha de preservar la funcionalitat connectiva ja sigui mantenint els elements de l'estructura agrària original d'interès connectiu o creant nous elements amb aquesta finalitat".

Prescripcions que no han estat tingudes en compte en el cas que ens ocupa.

I es produeix també la infracció de l'article 2.7.6 i 2.7.7 sobre deure d'aportar EIA o EIIP i de garantir l'anàlisi i valoració de la inserció de la infraestructura en l'entorn territorial i **"demostrar"** que no s'afecta de manera substancial els valors de l'àrea.

Així com es vulnera l'article 4.6 de les Normes d'Ordenació reguladors de les condicions generals per la implantació de noves infraestructures i per l'ampliació de les existents, que disposa:

ARTICLE 4.6 NORMES D'ORDENACIÓ PTPCG:

Condicions generals per a la implantació de noves infraestructures i per a l'ampliació de les existents

*"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 el 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 es 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).“

Extrems que han de portar replantejar el projecte.

Quinzena: ES REQUEREIX D'UN INFORME DE L'AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA.

És imprescindible, pel projecte que ens ocupa, que es demani un informe per part de l'Agència Catalana de l'Aigua. Sinó, considerem que es cometrà una irregularitat greu atesa l'evident afectació a un curs hídric, a zona de domini públic hidràulic, als marges del riu Manol i al bosc de ribera, així com a una zona potencialment inundable. Especialment en preveure's la construcció d'un pont amb suports en zona de domini públic, i la substitució del gual preexistent així com l'afectació a bosc de ribera.

Setzena: POSSIBILITAT DE MANTENIR EL TRAÇAT I SUBSTITUIR EL GUAL AMB UN PONT O OPTAR PER ALTRES ALTERNATIVES.

Finalment, no ens resta més que indicar, que sembla obvi que, - pel supòsit de que es consideri indispensable, per motius de seguretat, substituint l'actual gual sobre el riu Manol-, allò més senzill i procedent seria avaluar la seva substitució per un pont, en el mateix punt i sense necessitat de construir una variant nova amb un nou traçat amb noves afectacions i impactes. O fins i tot, en el cas de que fos necessari, per motius de seguretat, fer un nou traçat, es podria aprofitar els camins existents que van a parar a la rotodona d'Avinyonet de Puigventós, variant que tindria menys impacte. El que és clar és que no s'ha fet un anàlisi de les alternatives que tindrien menys impacte, i fins i tot s'afirma erròniament que l'alternativa 0 és la que té tindria l'impacte més sever. Afectar l'entorn de Can Massanet i construir un nou pont sobre el riu Manol provoca un impacte sobre un indret que avui es troba molt ben conservat,

que actua com a espai connector, que alberga bosc de ribera i que té una importància agrícola. Com així també, el dit pont tindria un impacte paisatgístic important.

És imprescindible que alguna de les alternatives proposades sigui la d'esquivar el riu Manol en direcció oest i que se'n avalui la seva viabilitat. Així com la construcció d'un pont on es troba al gual actual, alternativa menys costosa, amb menor impacte ambiental i paisatgístic, i que no ha estat valorada per la Diputació de Girona. Qualsevol estudi que no comporti cap d'aquestes alternatives, no és un estudi que hagi valorat alternatives reals per minimitzar l'impacte.

Extrem determinant de l'error en què s'ha incorregut.

Per tot això, **A LA DIPUTACIÓ DE GIRONA**
SOL·LICITEM:

Ens tingueu per presentat aquest escrit amb les còpies i documents que s'acompanyen, tingueu per interposat, en temps i forma, recurs potestatiu de reposició contra l'Acord de Ple adoptat el 15 de Juny de 2021 pel que s'aprovà definitivament el Projecte de Condicionament d'un tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà, amb pont nou sobre el Manol, i en mèrits de tot allò que ha quedat dit, ordeneu:

1. Declarar la nul·litat de ple dret, i deixar sense efecte, o, subsidiàriament, anul·lar, l'informe previ ateses les greus irregularitats comeses amb la redacció i tramitació del Projecte, la insuficiència de la seva documentació, manca d'avaluació ambiental i paisatgística i pels impactes crítics i incompatibles que el mateix provoca al territori.
2. Ordenar reestudiar el Projecte, tot efectuant anàlisi d'alternatives de traçat entre les que s'avaluin les següents:
 - Mantenir el traçat de la carretera preexistent, i únicament preveure la substitució del gual per un pont i condicionament d'amplada.
 - Alternativa 0.
3. Ordenar analitzar els impactes ambientals i paisatgístics de l'obra que no s'han efectuat i elaborar la documentació ambiental i el preceptiu EIIP, així com incorporar l'Estudi d'intensitat de trànsit i l'Estudi de mobilitat.

4. En tot cas, retrotraure les actuacions sotmetent el procediment a avaluació ambiental, i a informe per part dels organismes competents, inclosos: l'ACA, l'òrgan de paisatge, la secció de biodiversitat i medi natural i Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona.
5. Que la IAEDEN sigui declarada com a interessada del projecte d'acord el que disposa l'article 35 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).

Signat: Llorenç Pascua Subiranas en nom i representació de la IAEDEN i Salvem l'Empordà

DIPUTACIÓ DE GIRONA
Pujada de Sant Martí,
5 17004 Girona