

**AL-LEGACIONS, EN PERÍODE D'INFORMACIÓ PÚBLICA, A L'APROVACIÓ TÈCNICA INICIAL, EN DATA 28-07-08, PER LA DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES, DE L'ESTUDI INFORMATIU I L'ESTUDI D'IMPACTE AMBIENTAL "MILLORA GENERAL. VARIANT DE LA BISBAL D'EMPORDÀ I CORÇÀ. CARRETERA C-66, PK 4+500 AL 20+500. TRAM: FORALLAC-LA PERA"**

## **AL-LEGACIONS**

**PRIMERA.- Raons tècniques.** Les alternatives nord (nord 1-4) tenen un traçat tècnicament més favorable que les alternatives sud. Pel nord el traçat és més curt i més recte i l'únic punt d'orografia complicada es resol amb un túnel. Això permet dissenyar una autovia amb radis més amplis, més visibilitat i millor adequació a les normatives de la Llei de Carreteres. En conjunt els traçats nord són més adients per a una autovia i amb més garanties per a la seguretat vial.

D'acord amb l'anàlisi comparativa des del punt de vista tècnic realitzat a l'**annex 1**, podem constatar de forma objectiva, en base a la quantificació i ponderació dels paràmetres tècnics considerats, que l'alternativa nord és significativament millor des del punt de vista tècnic que les dues opcions sud.

També, com veiem a les taules presentades d'aquest **annex 1**, com per gairebé tots els indicadors extrets dels traçats estudiats, l'alternativa nord és la més racional. Per tant, sigui quina sigui la ponderació que es faci d'aquests elements, el resultat seguirà essent el mateix: l'alternativa nord és la més recomanable des del punt de vista tècnic, amb una diferència molt significativa respecte de les dues alternatives sud. Aquests resultats es veuen plenament recolzats per l'informe tècnic realitzat per l'enginyer Sr. Jordi Quera que s'adjunta a l'**annex 6**

**SEGONA.- Raons de mobilitat.** Les alternatives nord són més eficaces d'acord amb els objectius del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC). Són més curtes, connecten directament amb les carreteres comarcals de més trànsit: la C-252 de l'eix Corçà-Figueres que el Pla Director Territorial de l'Empordà vol potenciar, i la GI-644 a Torroella de Montgrí que, en particular, a l'estiu suporta un trànsit intens. Cal destacar que la rotonda de connexió de la C-66 i la C-252 es va construir al nord de Corçà preveient la futura autovia pel nord de la Bisbal.

Per contra, les alternatives sud, si bé entronquen amb les carreteres de Monells i de Santa Pallaia que són carreteres locals sense trànsit pesant,

per necessiten vials de nova construcció connectar amb la C-252 i la C-644 . La longitud d'aquests vials des de les rodones actuals fins l'autovia és de l'ordre de 1Km. Això vol dir un increment de recorregut injustificat i un encariment en temps i carburant per a la majoria dels usuaris. Uns aspectes molt rellevants per al transport per carretera, tal com manifesta l'**Associació de Transportistes Assetrans** en el document que s'adjunta com **annex 8** en aquestes alegacions.

D'acord amb les anàlisi comparatives contingudes a l'**annex 2**, objectivament es pot constatar a la vista dels paràmetres funcionals i de mobilitat considerats, que l'alternativa nord és significativament més adient del punt de vista funcional i de mobilitat generada que no pas les dues alternatives sud. A més, sigui quina sigui la possible ponderació d'aquests paràmetres, la solució més adient des del punt de vista de la funcionalitat de la via i la seva mobilitat generada, seguiria essent l'opció nord perquè aquesta té a favor la majoria dels paràmetres.

Aquestes conclusions també es veuen recolzades en l'anàlisi realitzada pel Dr. Enginyer Jordi Quera abans esmentat i que s'adjunta a l'**annex 6**.

**TERCERA. Impacte ambiental.** Les alternatives sud són relativament més impactants per a les persones i el mediambient en comparació amb les nord. Les nord pel fet transcórrer per una zona menys poblada, afecten un menor nombre de persones. També, pel fet de ser més curtes, consumeixen menys territori i una menor proporció d'espais amb valor natural i de connexió. Les nord passen més allunyades de l'espai PEIN i de l'espai protegit per la xarxa natura 2000, afecten menys rieres i creuen un nombre més baix de camins.

D'acord amb l'anàlisi comparativa des del punt de vista ambiental realitzat a l'**annex 3** -- tant si és a partir dels documents històrics i antecedents presentats, com de l'anàlisi ambiental de les alternatives plantejades pel tram la Bisbal i Corçà en l'estudi informatiu -- podem constatar que, l'alternativa nord és significativament millor ambientalment que qualsevol de les dues alternatives sud, i això tant des del punt de vista dels aspectes humans, físics, o biològics considerats per fer la valoració.

Des del punt de vista de l'afecció als espais naturals d'especial protecció, el fet que l'alternativa nord és la única que no n'afecta cap i s'allunya de tots ells, que es troben al sud de la Bisbal, seria raó ambiental, i fins i tot legal, suficient per a invalidar qualsevol de les dues alternatives sud havent-t'hi una alternativa com és la nord, millor tècnica, funcional i econòmicament i no afecta cap espai de protecció especial.

**QUARTA. Reserves d'argila de Vaca Morta.** El traçat de les alternatives sud a la banda est de Corçà, tant la Sud-1 com la Sud-2 afecten directament

les naus d'algunes indústries terrisseres, terreres en explotació, dificultaria els treballs d'extracció en un radi molt gran i afectaria les reserves d'argila.

En resum, el pas d'una autovia per la muntanya de VacaMorta i Can Fuertes posa en perill l'activitat terrissera present i futura.

Una activitat que, avui a la comarca de la Bisbal dóna feina a més de 600 persones.

L'extensió i profunditat dels jaciments en aquesta zona ha estat avaluada pel Dr. Carles Roquè del Departament de Geologia de la UdG en un estudi realitzat a petició del Consell Comarcal del Baix Empordà coordinat pel Dr. David Brusi, que s'aporta en aquest pleg d'allegacions com a document **annex 4**. Com es pot deduir dels plànols i seccions geològiques aportades, tant el traçat Sud-1 com el Sud-2 tindrien una incidència directa molt severa en l'activitat extractora, sobretot considerant la impossibilitat d'extraccions a gran profunditat en proximitat d'una autovia.

A més a més, volem remarcar que en aquesta zona hi ha un polvorí que resultaria afectat per l'alternativa Sud-1, el trasllat del qual consta en el pressupost econòmic.

**CINQUENA.- Raons urbanístiques i de qualitat de vida:** Per als pobles de Corçà, la Bisbal i Vulpellac, l'afectació visual de l'autovia pel nord és molt baixa i afecta un petit nombre de disseminats; passa allunyada més d'1Km de Casavells, mentre passa amb un túnel per sota del nucli de Castell d'Empordà, l'impacte del qual es veuria molt disminuït amb un allargament dels extrems amb fals túnel. La viabilitat d'aquesta mesura es veu recolzada en el dictamen del Dr. Arquitecte Antoni Aguilar que s'aporta a l'**annex 5**.

A Corçà, pel sud es destrueix de manera total el nucli rural d'Anyells, passa a menys de 250 m. de Santa Cristina, on viu la majoria de la població, i s'afecten els masos de Rissec i les indústries terreres. Queden malparats Cruïlles, especialment el nucli de Puigventós que queda separat del poble, i una zona d'edificacions en sòl urbà a nivell de l'encreuament amb la carretera C-644. A la Bisbal, el creixement dels anys 80 ha estat pel sud i els terrenys per on havia de passar la variant sud de la Bisbal de l'any 1994 prevista al Pla General - una carretera comarcal i no pas una autovia -, es troben gairebé urbanitzats. A Forallac, l'alternativa Sud-1 és la més nociva pel nucli de Fonteta i la Sud 2, a més a més, destrueix totalment el nucli de Sant Climent de Peralta.

En definitiva, la construcció de l'autovia pel sud afectaria severament la qualitat de vida de les persones que hi viuen, les de sempre i les que els darrers anys s'hi han instal·lat perquè així ho ha disposat el planejament urbanístic promogut pels mateixos ajuntaments. Ens preguntem quin sentit té ara posar una barrera tant potent com és una autovia que deteriora la qualitat de vida de la conurbació formada al sud de la Bisbal més que no pas resoldre qüestions de mobilitat domèstica.

Aquestes afirmacions es recolzen en el dictamen tècnic del Dr. Arquitecte Antoni Aguilar i Piera, expert en temes urbanístics i gran

coneixedor del Pla General de La Bisbal i del desenvolupament urbanístic de la zona que s'aporta a l'annex 5 .

**SISENA.- Raons econòmiques.** Les alternatives nord son més econòmiques amb un cost estimat, incloses les mesures correctores i les expropiacions, que va de 113 a 121 m€. L'alternativa sud més barata té un cost de 133M€ i la més cara 158M€. El moviment de terres que és un aspecte de determina una part important del cost final presenta una millor compensació en les alternatives nord. També les expropiacions son més econòmiques amb l'alternativa nord. No obstant això, el cost de les expropiacions de les opcions sud podria ser més elevat, segons s'acredita a l'annex 6.

**SETENA- Enllaç i afectació del nucli de Sant Climent de Peralta.-** Totes les alternatives col·loquen a Sant Climent de Peralta un enllaç que per situació i dimensions és totalment desproporcionat. L'alternativa Sud.2 suposa la destrucció total d'aquest nucli rural, afectant directament més del 40% de les masies en un territori assenyalat pel Departament de Medi Ambient com d'alta sensibilitat ambiental (paratge de la Rabetlla) inclòs en el PEIN. Les opcions nord castiguen molt menys aquest nucli i permeten millors solucions alternatives.

**VUITENA.- Raons d'impacte hidrològic.**

La Direcció General de Carreteres en l'ordre d'estudi de l'any 2002 descarta les alternatives situades al sud de La Bisbal en base a tres consideracions: l'increment de recorregut, la mala connectivitat amb les carreteres de l'Empordà i la influència negativa sobre la inundabilitat de l'Aigüeta. Diu textualment “- *A la zona de l'Aigüeta on la inundabilitat afecta a zones méshabitades les alternatives nord no tenen pràcticament incidència, mentre l'opció sud té una influència negativa important, en el sentit d'eleva la cota d'inundació i dificultar l'escolament aigües avall cap a la depuradora* “. En el seu moment l'Agència Catalana de l'Aigua **ACA** va emetre un dictamen avalant aquesta afirmació, el qual s'adjunta a l'annex 7

També d'acord amb l'estudi d'impacte ambiental que ara es presenta, els diferents paràmetres hidrològics - Afectació directe de l'aqüífer i aigües subterrànies, Risc de contaminació de l'aqüífer, Afectació de rius i rieres, Afectació d'aigües d'escorrentia, Risc d'inundacions- sigui quina sigui la possible ponderació que es faci, són favorables al nord.

**NOVENA.- Impacte en el patrimoni paisatgístic i cultural.** Les opcions sud afecten greument elements del patrimoni empordanès com són, entre d'altres: Can Savall a Planils, mas del s.XV, registrat com a BCIN, on el

tram sud hi passa proper amb el conseqüent impacte paisatgístic; el veïnat d'Anyells, greument afectat si s'executa l'opció sud, atès que es proposa un viaducte que ha de passar a diversos metres d'alçada sobre algunes de les quinze masies que es troben escampades en aquest indret; l'ermita de Santa Cristina a Corçà, temple romànic dels ss. X-XII, enmig d'un entorn natural intacte que la converteixen en una mostra única del llegat arquitectònic i cultural empordanès, amb un jaciment romà inexplorat al seu voltant; les opcions sud s'hi apropen a pocs metres i deixarien l'ermita enterrada per talussos, alhora que la separien del veïnat de Corçà que duu el seu nom; el monestir de Sant Miquel de Cruïlles dels ss.XI-XII, registrat com a BCIN, amb una afectació notable del seu entorn en trobar-se en un punt elevat; el Convent de Sant Sebastià a la Bisbal, que data del 1580 i que va ser reformat posteriorment al llarg dels segles XVII i XVIII essent actualment un important exemple a la ciutat dels estils renaixement i barroc; les dependències més notables de l'edifici corresponen al refectori, d'estil gòtic tardà, i el claustre neoclàssic de dos pisos de mitjan segle XVIII; el poble de Fonteta, que quedaria molt afectat tant si l'autovia passés al nord com al sud. I finalment tot l'entorn de masies situades a peu de Gavarres en espai PEIN o al límit, que formen els veïnats d'Abellars, del pla de Negallops, del pla de la Rabetlla i Sant Climent de Peralta i que no citem per que superen la vintena, i que quedarien severament afectades.

És cert que pel nord l'autovia també té un gran impacte i afecta patrimoni, especialment el jaciment de Puig Rodò a Corçà i algunes masies històriques al pla de les Ballesses i la plana de Castell. Però es ponderi comes ponderi l'afectació de patrimoni històric el resultat sempre és favorable al nord.

### **DESENA.- Afirmacions del propi estudi informatiu EI-VG-02099-A2 i de l'estudi d'impacte ambiental IA-VG-02099-A2.**

Per bé que l'estudi informatiu no es decanta explícitament per cap de les opcions, conté afirmacions rotundes a favor del nord. A títol d'exemple, l'apartat 12 de la memòria "Valoració funcional, econòmica i medioambiental de les alternatives" remarca que les alternatives nord són més curtes i amb millor connectivitat amb les carreteres principals, que són més econòmiques i que no afecten zones d'especial protecció.

Malgrat que l'estudi informatiu no ha complert amb l'exigència legal de presentar una anàlisi multicriteri de les alternatives, l'**annex 1** conté resumida una anàlisi multicriteri amb tots els paràmetres estudiats extrets del mateix estudi informatiu i del seu estudi d'impacte ambiental. Val a dir que, per a tots quatre criteris, l'alternativa nord segueix essent la més recomanable. Qualsevulla ponderació diferent que es faci dels quatre criteris utilitzats per l'anàlisi no alterarà la conclusió d'aquest: sempre l'alternativa

nord és millor i la més racional, amb diferències significatives sobre les altres dues alternatives sud.

En tot cas, podem fer la següent ponderació més objectiva dels tres criteris utilitzats, donant més pes als criteris tècnics i funcionals (per la raó que essent la concepció d'una via ràpida d'acord amb el Pla de Transports de Catalunya, és aquest criteri el prioritari), i després prioritzem el criteri ambiental sobre l'econòmic al qual només donem el pes del 10%. Seguint aquesta ponderació resulta el següent:

ANÀLISI MULTICRITERI	PONDERACIÓ	NORD	SUD-1	SUD-2
Criteris tècnics	0,35	0,35	0,56	0,48
Criteris funcionals i de mobilitat	0,35	0,35	0,41	0,42
Criteris econòmics	0,10	0,10	0,13	0,14
Criteris ambientals	0,20	0,20	0,22	0,25
<b>TOTAL:</b>	<b>1,00</b>	<b>1,00</b>	<b>1,32</b>	<b>1,28</b>

En definitiva, sigui quin sigui el criteri de ponderació que preferim escollir, sempre l'alternativa nord de la variant de Corçà i la Bisbal serà la millor, per la senzilla raó que és sempre significativament millor que les dues alternatives sud, des de qualsevol criteri (paràmetres físics, biològics i humans en l'anàlisi ambiental, o criteris físics, funcionals o econòmics).

**ONZENA.- Mesures correctores.** L'objectiu de les mesures correctores és minimitzar l'impacte ambiental. En aquests sentit a petició dels Ajuntaments, el CILMA (Diputació de Girona) va encarregar a tècnics independents una valoració de les alternatives i la proposta de mesures correctores. Aquest estudi, disponible publicament als Ajuntaments o al propi CILMA, analitza les propostes i conclou com no pot ser d'altra manera que el traçat nord és el de menor impacte relatiu i el que permet incorporar amb més facilitat mesures correctores. Entre aquestes proposa un fals túnel a Puig Rodó amb atenció a la cota del jaciment romà; l'estudi d'una sortida centre a la Bisbal des del nord, connexió que també demanem per la seva viabilitat; l'allargament del túnel de Puig de Sant Ramon i l'acostament del traçat a la riera de Vulpellac. La viabilitat d'aquestes propostes i concretament la possibilitat d'una sortida centre a la Bisbal pel nord es veu confirmada en l'estudi tècnic de l'enginyer Sr. Jordi Quera que presentem a l'**annex 6**, amb l'acompanyament d'un plànol on es grafia la connexió Bisbal-Centre perfectament possible.

En virtut de les al·legacions exposades, formula les següents,

## **CONCLUSIONS I PROPOSTES**

1a.- Tractant-se d'un tram de l'eix d'accés a la Costa Brava integrat en la xarxa primària de Catalunya de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, d'acord amb les mateixes previsions del Pla de Transports de Catalunya, les raons tècniques, de seguretat i de connectivitat són prioritàries per triar l'alternativa. L'estalvi de temps global i de consum de carburant pels usuaris és molt més significatiu amb les alternatives nord. Així mateix les alternatives nord són les més adients per als criteris de sostenibilitat avui imprescindible compliment tenint en compte els compromisos de l'Estat en relació al protocol de Kioto i el compliment de les normatives europees.

2a.- L'impacte en la qualitat de vida de les persones, i en el medi ambient és més sever amb les alternatives sud. Al nord s'afecta directa i indirectament un menor nombre de persones. Minimitzar les afectacions a les persones i els seus bens és la primera premisa d'una obra pública.

A més, les alternatives nord son compatibles amb el manteniment de les reserves d'argila de Vaca Morta, un aspecte fonamental tenint en compte que es tracta de la principal activitat d'una comarca terrissera com és la Bisbal, i que es pot posar en perill molts llocs de treball.

3a.- Des del punt de vista de l'afecció als espais naturals d'especial protecció, el fet que l'alternativa nord és la única que no n'afecta cap i s'allunya de tots ells, seria raó ambiental i, fins i tot, legal suficients per a invalidar qualsevulla de les dues opcions sud, havent-hi una altra alternativa com és la nord, àdhuc millor tècnicament, funcionalment i econòmicament que, d'altra banda, no afecta cap espai de protecció especial. També en relació al patrimoni cultural l'afecció és menor al nord que no pas al sud.

4a.-L'enllaç de Sant Climent de Peralta per dimensions i situació és totalment desproporcionat.

5a.- Les afirmacions del propi estudi (EI-GV-02-099-A2) i del seu estudi d'impacte ambiental són molt rotundes a favor del nord per motius tècnics, funcionals, de mobilitat, econòmics i medioambientals.

**Per tot l'exposat, a la Conselleria, respectuosament**

**DEMANEM :**

**QUE L'OPCIÓ ESCOLLIDA FINALMENT SIGUI LA NORD, EN LA VERSIÓ DEL MILLOR TRAÇAT POSSIBLE D'ENTRE LES PROPOSTES QUE CONTÉ L'ESTUDI INFORMATIU, I AMB TOTS ELS CANVIS I LES MESURES CORRECTORES QUE PROPOSEM L'AVAL DE LES QUALS ADJUNTEM I/O CITEM EN LES PRESENTS ALLEGACIONS**