

AGENDES 21 LOCALS DELS MUNICIPIS DE LLANÇÀ, COLERA I PORTBOU

DOCUMENT IV: ESTUDI DE CONNECTIVITAT

lavola

Serveis per a la sostenibilitat

Manlleu, desembre del 2010



Diputació de Girona



Ajuntament de
Colera



Ajuntament de Portbou

ESTUDI DE CONNECTIVITAT DELS MUNICIPIS DE LLANÇÀ, COLERA I PORTBOU

L'estudi de connectivitat dels municipis de Llançà, Colera i Portbou ha estat redactat per l'empresa lavola ajustant-se a l'ideari i plantejament programàtic del programa de suport de la Diputació de Girona en la redacció dels Plans d'Acció Local (PALS) per la Sostenibilitat.

DIRECCIÓ FACULTATIVA

Diputació de Girona

- Vicenç Sureda. Direcció Facultativa de la Diputació de Girona
- Olga Freixa. Direcció Facultativa de la Diputació de Girona

EQUIP REDACTOR



LA VOLA – Companyia de Serveis Ambientals, Empresa Consultora

- Jordi Codina. Coordinador tècnic. Biòleg
- Patricia Castro. Ambientòloga
- Sònia Casadevall. Ambientòloga
- Biel Quer. Politòleg
- Laura Llavina. Geògrafa

COMISSIÓ DE SEGUIMENT

- Vicenç Sureda. Direcció facultativa de la Diputació de Girona
- Olga Freixa. Direcció facultativa de la Diputació de Girona
- Joan Carles Mora. Regidor d'Esport, Comerç i Turisme (Ajuntament de Llançà)
- Josep Capellà. Assessor de l'Ajuntament de Llançà en turisme i desenvolupament local (Ajuntament de Llançà)
- Manel Tolsanas. Regidor d'Educació i Medi Ambient (Ajuntament de Llançà)
- Lluís Bosch Rebarter. Alcalde (Ajuntament de Colera)
- Marc Carré. Regidor de Medi Ambient (Ajuntament de Colera)
- Antoni Vega. Alcalde (Ajuntament de Portbou)
- Gerard García i Vergés. Regidor de Benestar Social i Salut, Joventut, Esports i Medi Ambient (Ajuntament de Portbou)
- Jordi Codina. Tècnic de lavola i coordinador dels treballs d'Agenda 21
- Patricia Castro. Tècnica de lavola. Equip redactor

1	INTRODUCCIÓ	5
1.1	JUSTIFICACIÓ I OBJECTIUS	5
1.2	ANTECEDENTS	6
2	CONNECTIVITAT ECOLÒGICA	7
2.1	ESTUDIS DE CONNECTIVITAT SUPRAMUNICIPALS	7
2.1.1	DIAGNOSI D'ESPAIS CONNECTORS DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA.....	7
2.1.2	CATÀLEG D'ESPAIS D'INTERÈS NATURAL I PAISATGÍSTIC DE LA COSTA BRAVA	8
2.1.3	MESURES DE REPERMEABILITZACIÓ ECOLÒGICA A TRAVÉS DE L'EIX VIARI BESALÚ – FIGUERES – LLANÇÀ	9
2.1.4	PLA DIRECTOR COMARCAL DE CONNECTIVITAT FUNCIONAL DE L'ALT EMPORDÀ	12
2.2	MATRIU TERRITORIAL	13
2.2.1	ESPAIS NATURALS PROTEGITS.....	13
2.2.2	PLANEJAMENT TERRITORIAL	14
2.2.3	PLANEJAMENT URBANÍSTIC MUNICIPAL.....	23
2.2.4	COBERTES DEL SÒL	31
2.2.5	XARXA HIDROGRÀFICA.....	35
2.2.6	INFRAESTRUCTURES I ALTRES ELEMENTS FRAGMENTADORS	36
2.2.7	SÍNTESI	38
2.3	ZONES ESTRATÈGIQUES PER LA CONNECTIVITAT	40
3	CONNECTIVITAT SOCIAL I PAISATGÍSTICA	50
3.1	XARXA DE CAMINS	50
3.1.1	CAMINS HISTÒRICO-CULTURALS	50
3.1.2	CAMINS PER A ÚS LÚDIC	52
3.2	PAISATGE	61
3.2.1	MIRADORS	61
3.2.2	ANÀLISI DE VISIBILITAT	62
3.3	ACTUACIONS DE MILLORA DE LA CONNECTIVITAT SOCIAL	67

1 INTRODUCCIÓ

Els municipis de Llançà, Colera i Portbou formen part, juntament amb Port de la Selva, de l'anomenada *Mar d'amunt*. Aquesta zona del litoral, situada entre la frontera amb França i el Cap de Creus, es caracteritza per un territori abrupte. El clima mediterrani i la reiterada presència d'incendis forestals condicionen la vegetació present, dominada pel matollar. La mar, en contacte amb el territori emergit, ha modelat una costa caracteritzada per penya-segats d'elevat valor ecològic i paisatgístic, únicament interromputs per les petites cales i platges, que aporten un valor cultural afegit a aquest paisatge tan singular i preuat.

La singularitat natural i paisatgística del territori dels tres municipis s'ha vist afectada pel fort creixement urbanístic que ha patit el litoral des de mitjans del segle XX. En efecte, els usos urbans i periurbans han implicat un elevat consum de sòl, tot fragmentant i degradant els espais rurals i naturals. Aquest creixement ha estat especialment notable en el cas de Llançà, on els assentaments humans s'han estès àmpliament en pràcticament tota la seva franja litoral, enfilant-se als vessants de primera línia de costa. Actualment, tot l'espai litoral que resta sense urbanitzar està protegit per l'ampliació de la xarxa natura 2000 que es va realitzar l'any 2006.

La presència de l'espai d'interès natural de l'Albera i del Parc Natural del Cap de Creus confereixen al territori no urbanitzat dels tres municipis un important paper en la connectivitat entre aquests espais protegits i com a zona tampó dels impactes humans sobre els seus valors.



1.1 JUSTIFICACIÓ I OBJECTIUS

El present estudi de connectivitat es redacta en el marc de l'Agenda 21 Local de Llançà, Colera i Portbou per encàrrec dels propis Ajuntaments i amb el suport tècnic i econòmic de la Diputació de Girona. La metodologia emprada segueix les directrius sobre estudis de connectivitat de la Diputació de Girona, establertes en la "Guia metodològica per a la millora de la connectivitat a la Demarcació de Girona" (Arvensis, 2004).

Aquest estudi té doble finalitat: la identificació dels espais d'interès connector des del punt de vista ecològic, definint mesures per tal de mantenir i potenciar aquesta funció connectora i l'avaluació de la connectivitat social i paisatgística, analitzant les xarxes de senders i rutes, miradors i elements d'interès, per definir una xarxa supramunicipal coherent.

En aquest sentit, els objectius concrets que es proposen són:

Connectivitat ecològica:

- **Analitza el territori** dels tres municipis, tant pel que fa a les seves característiques naturals i paisatgístiques com pels elements antròpics presents.
- Identificar i caracteritzar els **espais d'interès connector**, conèixer els impactes i amenaces que els afecten i definir uns objectius de qualitat.

Connectivitat social i paisatgística:

- Analitzar la connectivitat de les **xarxes de rutes i senders** de Llançà, Colera i Portbou.
- Avaluar la situació dels **camins històrics** i les carrerades.
- Estudiar l'**impacte paisatgístic** sobre els principals senders i miradors.

1.2 ANTECEDENTS

La creació de la figura del PEIN va significar un important pas en la protecció del territori i la reserva d'espais no aptes per a l'establiment d'assentaments humans i activitats no compatibles amb els valors de conservació. No obstant, ben aviat es va veure la necessitat de prendre mesures per tal que el desenvolupament urbà i d'infraestructures no convertís aquests espais protegits en zones aïllades entre sí. A partir d'aquest moment es comença a analitzar la connectivitat ecològica, amb l'objectiu de mantenir els fluxos biòtics entre els espais protegits i garantir la conservació de la biodiversitat existent.

Actualment, el concepte de connectivitat ha pres un sentit més ampli, no referint-se únicament a la connectivitat ecològica entre espais d'interès natural. S'entén que la connectivitat també fa referència a la continuïtat dels paisatges d'un territori (connectivitat paisatgística) i al grau d'accés de les persones al territori (connectivitat social).

En els últims anys s'ha fet un important avanç en l'estudi de la connectivitat en l'àmbit de la província de Girona. El present estudi pren el relleu dels treballs que s'han desenvolupat en aquesta matèria tot acotant l'anàlisi de la connectivitat a una escala local.

Els estudis de referència d'àmbit supramunicipal són:

- Diagnosi d'espais connectors de la Demarcació de Girona; Diputació de Girona (Arvensis, 2005).
- Catàleg d'espais d'interès natural i paisatgístic de la Costa Brava; Diputació de Girona (Associació de Naturalistes de Girona, 2006).
- Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres – Llançà (Xavier Mayor Farguell, juliol 2009).
- Resum del Pla Director comarcal de connectivitat funcional de l'Alt Empordà (ATC, 2010)
- Planejament territorial i sectorial.

2 CONNECTIVITAT ECOLÒGICA

Actualment és sabut i contrastat que per garantir la conservació de la biodiversitat és bàsic preservar no només els espais més valuosos des del punt de vista natural sinó que també cal garantir els principals fluxos ecològics entre aquests. Segons les teories de la conservació dels ecosistemes, per garantir la conservació dels fluxos naturals entre els espais d'interès cal planificar i gestionar la matriu territorial on es troben immersos aquests espais cercant el màxim de permeabilitat biològica, i reforçar la connectivitat entre els espais d'interès natural mitjançant eixos de connexió principals, potenciant alhora la connectivitat paisatgística del territori.

Es tracta de permetre la dispersió de les espècies i la seva interacció genètica, ja que és una exigència de la legislació¹ i una de les estratègies principals a nivell internacional i comunitari per a la conservació de la diversitat biològica.

2.1 ESTUDIS DE CONNECTIVITAT SUPRAMUNICIPALS

Existeixen diversos estudis i documents de referència que analitzen la connectivitat ecològica i paisatgística de l'àmbit d'estudi. Tot seguit se'n resumeixen les directrius principals.



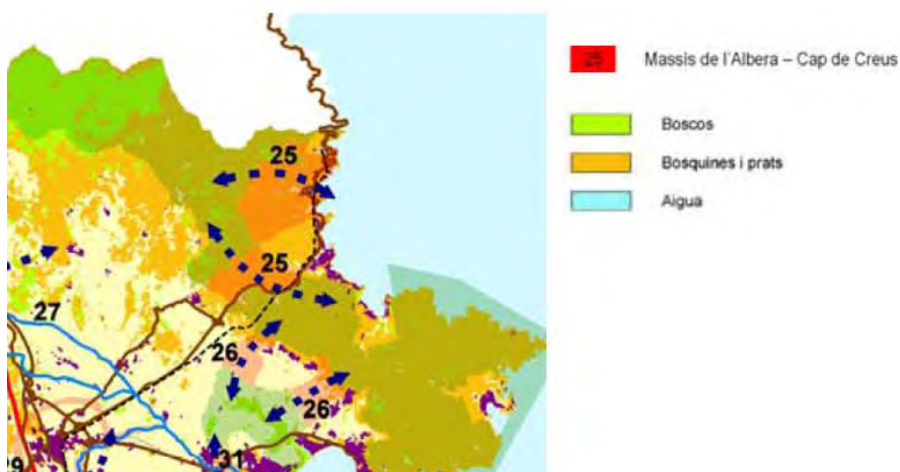
2.1.1 DIAGNOSI D'ESPais CONNECTORS DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA

El primer treball a considerar és la **Diagnosi d'Espais Connectors de la Demarcació de Girona** [Diputació de Girona, 2005]. Aquest estudi és previ a la incorporació dels espais de la Xarxa Natura 2000 al PEIN i identifica com a connectors entre espais naturals protegits zones que actualment ja tenen el mateix rang de protecció.

Concretament, a la zona d'estudi s'identifica l'espai connector entre el Massís de l'Albera i el Cap de Creus.

¹ http://mediambient.gencat.cat/cat/el_medi/natura/connectivitat/ [Normativa, plans i directrius d'àmbit català i estatal].

Figura 2.1.1. Espai connector entre el Massís de l'Albera i el Cap de Creus



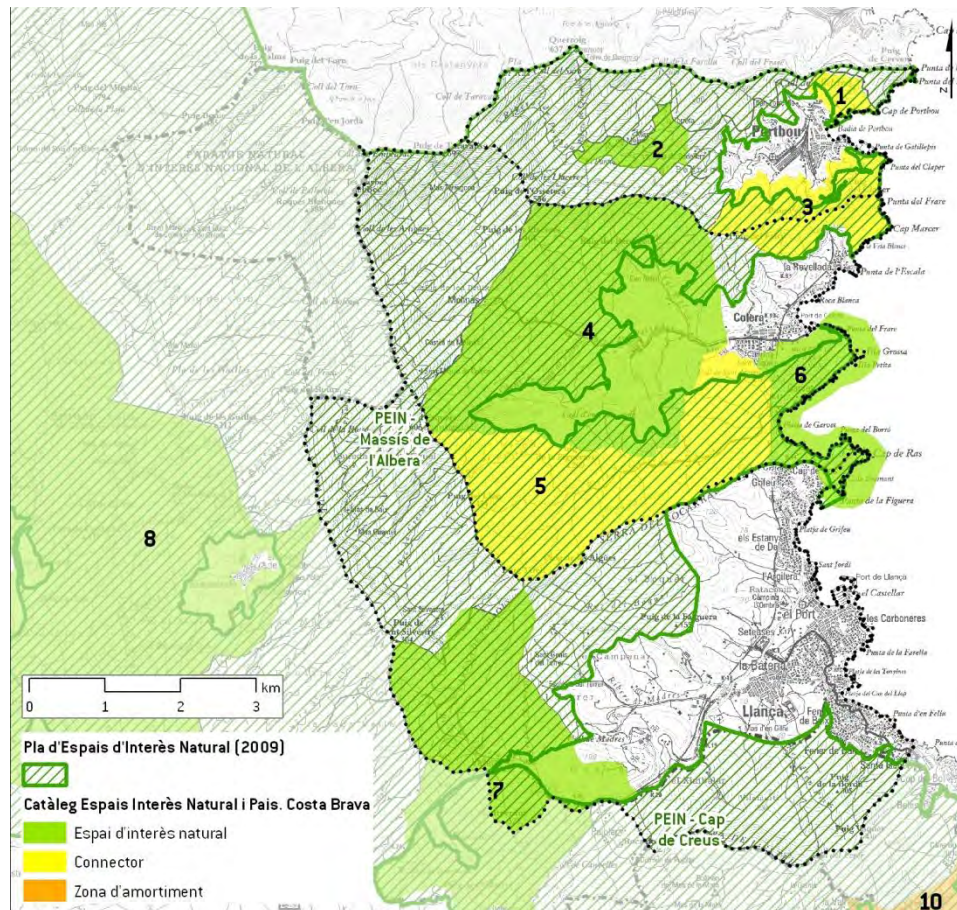
Font: Diagnosi d'Espais Connectors de la Demarcació de Girona (Diputació de Girona, 2005)

2.1.2 CATÀLEG D'ESPAIS D'INTERÈS NATURAL I PAISATGÍSTIC DE LA COSTA BRAVA

El Catàleg d'espais d'interès natural i paisatgístic de la Costa Brava (Diputació de Girona, 2006) és un inventari i estudi aprofundit del litoral de les comarques gironines, que cerca aquells espais que per les seves condicions naturals i paisatgístiques remarcuin la singularitat del territori i requereixin una major atenció.

El catàleg diferencia espais d'interès natural, **connectors ecològics** i zones d'amortiment. Actualment, i després de l'ampliació del PEIN de l'any 2006, tots aquests connectors estan protegits per aquest pla de rang superior.

Figura 2.1.2. Espais d'interès natural i paisatgístic



Font: Catàleg d'espais d'interès natural i paisatgístic de la costa brava [Associació Naturalistes Girona] i bases cartogràfiques del DMAH

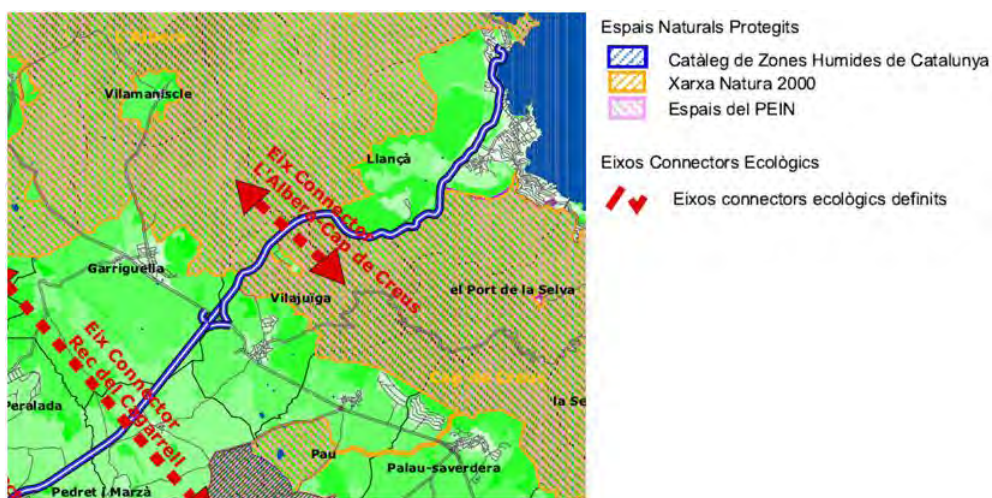
2.1.3 MESURES DE REPERMEABILITZACIÓ ECOLÒGICA A TRAVÉS DE L'EIX VIARI BESALÚ – FIGUERES – LLANÇÀ

Arrel del projecte de desdoblament de la carretera N-260 (futura A-26), la Diputació de Girona va encarregar un estudi de **Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres – Llançà** (juliol 2009). L'objectiu de l'estudi és determinar els principals punts estratègics i les accions més rellevants necessàries per tal d'assegurar la permeabilitat ecològica i superar l'efecte de barrera que causa la infraestructura.

En l'àmbit de l'agenda 21 aquest estudi proposa mesures per garantir la connectivitat ecològica entre els espais de l'Albera i el Cap de Creus, en l'**eix connector L'Albera - Cap de Creus**. Aquest eix se situa als termes municipals de Vilajuïga, Garriguella i Llançà i presenta una permeabilitat ecològica molt elevada i pràcticament contínua. Els dos espais protegits estan pràcticament

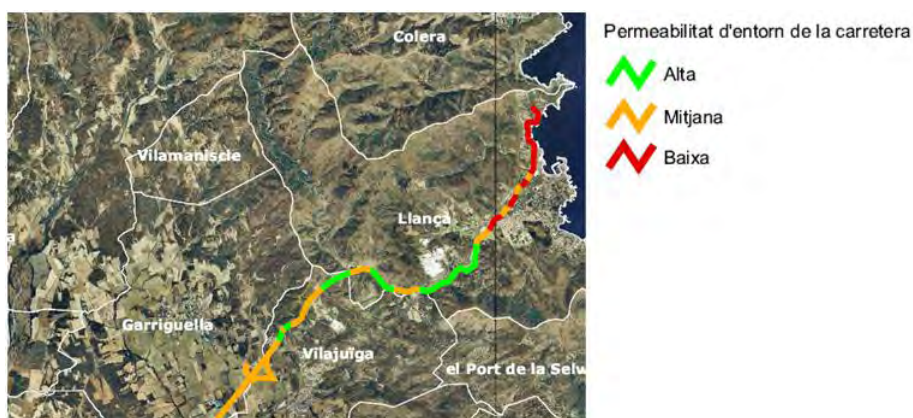
units pels matollars (estepars i brolles) silicícules; només els separa la carretera N-260 i la línia de ferrocarril que discorre paral·lela a aquesta (els principals elements fragmentadors). L'eix de connectivitat ecològica també es veu fortament limitat per l'emplaçament de la Pedrera de Llança.

Figura 2.1.3. Eix Connector L'Albera – Cap de Creus



Font: Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres - Llança (Diputació de Girona, juliol 2009)

Figura 2.1.4. Permeabilitat a l'entorn de la carretera N-260



Font: Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres - Llança (Diputació de Girona, juliol 2009)

Aquest estudi inclou dues fitxes on es resumeixen les actuacions necessàries per garantir la connectivitat en el municipi de Llança. A la taula i la figura que es presenten tot seguit s'indiquen quines són aquestes mesures i el seu emplaçament.

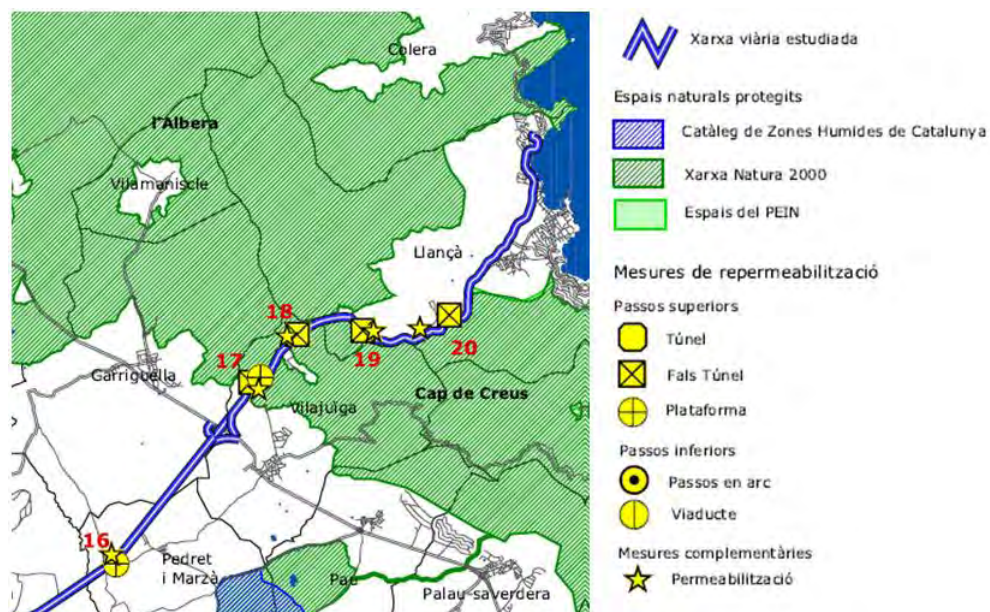
Taula 2.1.1. Mesures de repermeabilització ecològica (Llançà)

Fitxa	Punt actuació	Mesura *	Prioritat d'actuació	Justificació
19	Llançà 1	FT + PF + PV	Alta (Execució a curt termini)	Com a punt d'alta importància estratègica per a la connectivitat ecològica, entre els espais de l'Albera i del Cap de Creus, seria recomanable la disposició d'un fals túnel d'una amplada no inferior als 100 m per tal d'unir els espais de la Baga del Montperdut i de Clarà. No obstant, la situació de la riera de Valleta en dificulta la construcció. En substitució es proposen mesures de repermeabilització alternatives com ara ampliar el pas inferior de la riera de la Valleta, que és molt limitat, per tal d'augmentar el seu grau de permeabilitat ecològica. Addicionalment, caldria prendre mesures de permeabilització de vores per reforçar el paper clau de la riera de Valleta en la connectivitat ecològica.
20	Llançà 2	FT + PV	Moderada (Execució a mig termini)	Aquest punt d'actuació és relativament important per a la connectivitat ecològica a causa de la proximitat dels espais protegits de l'Albera i el Cap de Creus, per la seva estructuració ecològica, que es troba força desenvolupada en general i per l'elevada permeabilitat d'entorn que es presenta a les zones adjacents a la carretera. Tot i així, la presència de la pedrera de Llançà en limita les possibles actuacions. Per tot es proposa la implantació d'un fals túnel, a nivell del Molí, aprofitant que la via de tren ja es disposa per un túnel. Addicionalment, es considera molt important la revegetació de la plana situada a l'oest de la pedrera per tal de reforçar l'eix connector en aquest punt.

*FT: Fals túnel; PF: Pont fluvial; PV: Permeabilització de vores

Font: Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres - Llançà (Diputació de Girona, juliol 2009)

Figura 2.1.5. Emplaçament de les mesures de repermeabilització ecològica (Llançà)

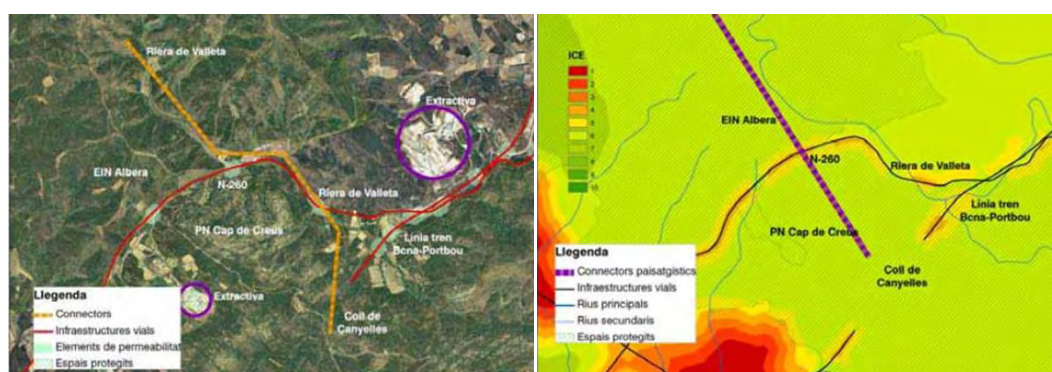


Font: Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres - Llançà (Diputació de Girona, juliol 2009)

2.1.4 PLA DIRECTOR COMARCAL DE CONNECTIVITAT FUNCIONAL DE L'ALT EMPORDÀ

El **Pla Director Comarcal de connectivitat funcional de l'Alt Empordà** (ATC, 2010), que forma part dels treballs de l'Agenda 21 comarcal, identifica un espai d'interès connector dins l'àmbit d'estudi.

Figura 2.1.6. Connector paisatgístic entre el massís de l'Albera i Cap de Creus



Segons l'estudi, el **connector paisatgístic entre el massís de l'Albera i Cap de Creus** (espai 6), correspon a l'espai situat entre els municipis de Vilajuïga i Llançà, que coincideix aproximadament amb la zona de contacte entre l'espai PEIN de l'Albera i el Parc Natural del Cap de Creus. L'espai és creuat per la carretera N-260 (Figueres-Llançà) i per la línia de ferrocarril (Figueres-Portbou), en direcció SONE.

La riera de Valleta, que transcorre paral·lela a la carretera, creua en diferents punts les dues infraestructures. Alhora, alguns còrrecs afluent de la riera de la Valleta també creuen les esmentades infraestructures.

Els passos transversals a la N-260 i al ferrocarril són en general poc permeables, consistents en obres de drenatge o petits viaductes per sobre la riera de Valleta. L'únic pas amb garanties de permeabilitat és el túnel de Canyelles del ferrocarril, de més de 1200 metres de llargada, que permet la connectivitat multifuncional per la zona del Coll de Canyelles.

L'estudi preveu les següents actuacions per garantir la connectivitat en aquest espai:

- Ampliació del viaducte de la N-260 per sobre la riera de Valleta fins a 200 metres com a mínim.
- Senyalització advertidora reforçada a la N-260.

2.2 MATRIU TERRITORIAL

La matriu territorial està formada per tota aquella informació bàsica sobre el territori que incideix sobre la connectivitat. El seu abast són els municipis de Llançà, Colera i Portbou i està formada bàsicament per les següents capes d'informació:

- Els Espais Naturals Protegits del l'Albera i el Cap de Creus
- Els sòls de protecció del planejament territorial
- La catalogació urbanística dels municipis
- El mapa de cobertes del sòl del territori
- Les infraestructures que travessen el territori estudiat

Amb aquests elements s'obté la caracterització del territori a analitzar i gestionar. Els apartats següents analitzen les característiques de cada un d'aquests.

Al mapa 10 de l'annex cartogràfic s'analitza la connectivitat ecològica incorporant totes les capes d'informació de la matriu territorial

2.2.1 ESPAIS NATURALS PROTEGITS



La major part de la superfície no urbanitzable dels municipis de l'àmbit de l'Agenda 21 es troba protegida per la legislació sectorial.

El sector occidental del territori avaluat forma part de l'**Albera**, que en els municipis de Llançà, Colera i Portbou està protegida pel **Pla d'Espais d'Interès Natural**² i per la **Xarxa Natura 2000**³, i limita amb el Paratge Natural d'Interès Nacional de l'Albera.

El sud del terme municipal de Llançà, a banda de la protecció derivada del PEIN i de la Xarxa Natura 2000, té una figura de protecció de rang superior: el **Parc Natural del Cap de Creus**⁴.

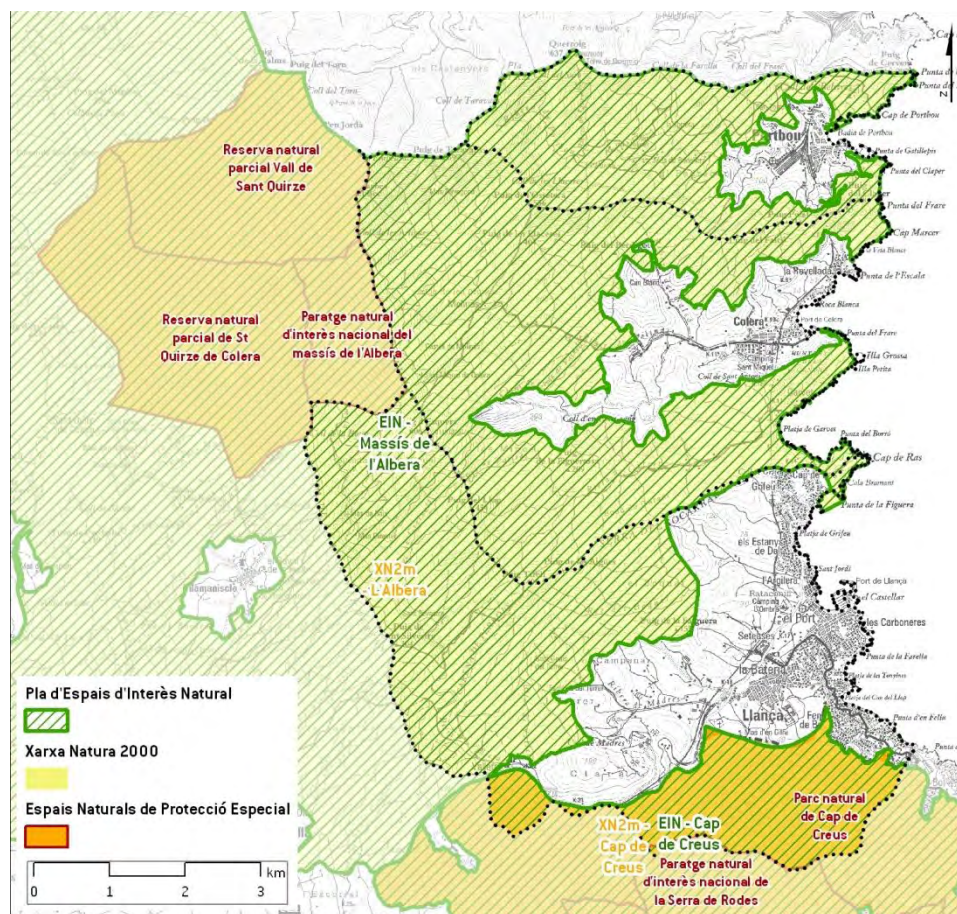
El territori estudiat té un important paper en la connectivitat ecològica entre aquests dos espais naturals protegits.

² Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural [DOGC 1714, 1/03/1993]

³ Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària (LIC) [DOGC 4735, 6/10/2006]

⁴ Llei 4/1998, de 12 de març, de protecció del Cap de Creus [DOGC 2611, 1/4/1998]

Figura 2.2.1. Espais Naturals Protegits



Font: lavola a partir de les bases cartogràfiques del DMAH

2.2.2 PLANEJAMENT TERRITORIAL

La Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial (modificada per la Llei 31/2002) defineix els següents instruments de planejament territorial:

- El Pla territorial general de Catalunya, que comprèn l'àmbit de Catalunya.
- Els plans territorials parcials, que comprenen com a mínim una comarca.
- Els plans directors territorials, que comprenen altres àmbits.
- Els plans territorials sectorials, que comprenen l'àmbit de Catalunya i estan destinats a ordenar un aspecte de la realitat territorial.

La Llei d'urbanisme [Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol] preveu la figura de plans directors urbanístics que, de conformitat amb el planejament territorial, estableixen directrius més precises per a l'ordenació d'un territori d'abast supramunicipal.

En aquest apartat s'analitzen els instruments de planejament territorial i sectorial vigents amb incidència sobre la connectivitat als municipis de Llançà, Colera i Portbou.

Planejament territorial	Pla director territorial de l'Empordà (PDTE) Pla territorial de les Comarques Gironines (PTCG)
Planejament urbanístic	Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) Pla director urbanístic dels àmbits del sistema costaner integrats per sectors de sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat (PDUSC-2)

2.2.2.1 Plans territorials

El **Pla director territorial de l'Empordà (PDTE)** va ser aprovat definitivament el 3 d'octubre de 2006 pel Govern de Catalunya⁵, donat que l'àmbit requeria d'una ordenació urgent a l'espera del Pla territorial de les Comarques Gironines. En el moment que es redacta el present document les seves propostes s'han integrat en el Pla territorial de les Comarques Gironines aprovat inicialment.

El **Pla territorial de les Comarques Gironines (PTCG)**, aprovat inicialment, s'estructura en els tres sistemes bàsics del territori: el sistema d'espais oberts, el sistema d'assentaments i el sistema d'infraestructures de mobilitat.



El sistema d'espais oberts comprèn tot aquell sòl classificat com sòl no urbanitzable dels municipis que formen el seu àmbit, i en funció del seu nivell de protecció, es distingeixen les tres categories següents:

- El *sòl de protecció especial* té valors intrínsecs que aconsellen mantenir-lo de manera indefinida com no urbanitzable i establir limitacions a les edificacions i els usos que la legislació urbanística hi admet. S'inclouen en aquesta categoria els espais o elements d'interès natural o paisatgístic protegits per les corresponents legislacions sectorials, sigui el Pla d'Espais d'Interès Natural, la Xarxa Natura 2000 i, quan és el cas, el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC).
- El *sòl de protecció territorial* és aquell amb valors però de menys quantia, i que la seva localització o topografia aconsella restringir la implantació d'activitats o usos intensius només a casos excepcionals de comprovat valor estratègic. Aquests sòl són protegits pel seu interès agrari i/o paisatgístic, pel seu potencial interès estratègic o per la preservació de corredors d'infraestructures.
- Els *sòls de protecció preventiva* inclou la resta de sòl no urbanitzable sotmès a les limitacions pròpies d'aquest règim, dintre del qual el planejament urbanístic general podrà classificar aquelles àrees que hagin o puguin urbanitzar-se en desenvolupament dels plans municipals.

⁵ Publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 4744, de 20 d'octubre de 2006

En el sistema d'assentaments, el Pla assenyala estratègies per al desenvolupament dels nuclis i àrees urbanes existents en el territori.

Pel que fa als sistemes d'infraestructures de mobilitat –carreteres i ferrocarrils- entre els plans territorials parcials i els plans sectorials específics s'han d'establir relacions de coherència i complementarietat.

Pels municipis de Llançà, Colera i Portbou, el **sòl de protecció especial** del sistema d'espais oberts incorpora els espais delimitats pel PEIN, la Xarxa Natura 2000 i el PDUSC, i es complementa amb els sòls no urbanitzables de transició entre aquests espais i els tres nuclis urbans. *Així, a banda dels espais naturals protegits, pràcticament la resta del sòl no urbanitzable gaudeix d'un important grau de protecció, que ha de garantir la conservació d'aquests espais com a connectors ecològics.*

En el municipi de Llançà, a la zona on hi ha una activitat extractiva en actiu, també s'hi delimita **sòl de protecció territorial** d'interès agrari o paisatgístic, i com a **sòl de protecció preventiva**, s'hi delimiten les hortes adjacents al nucli.

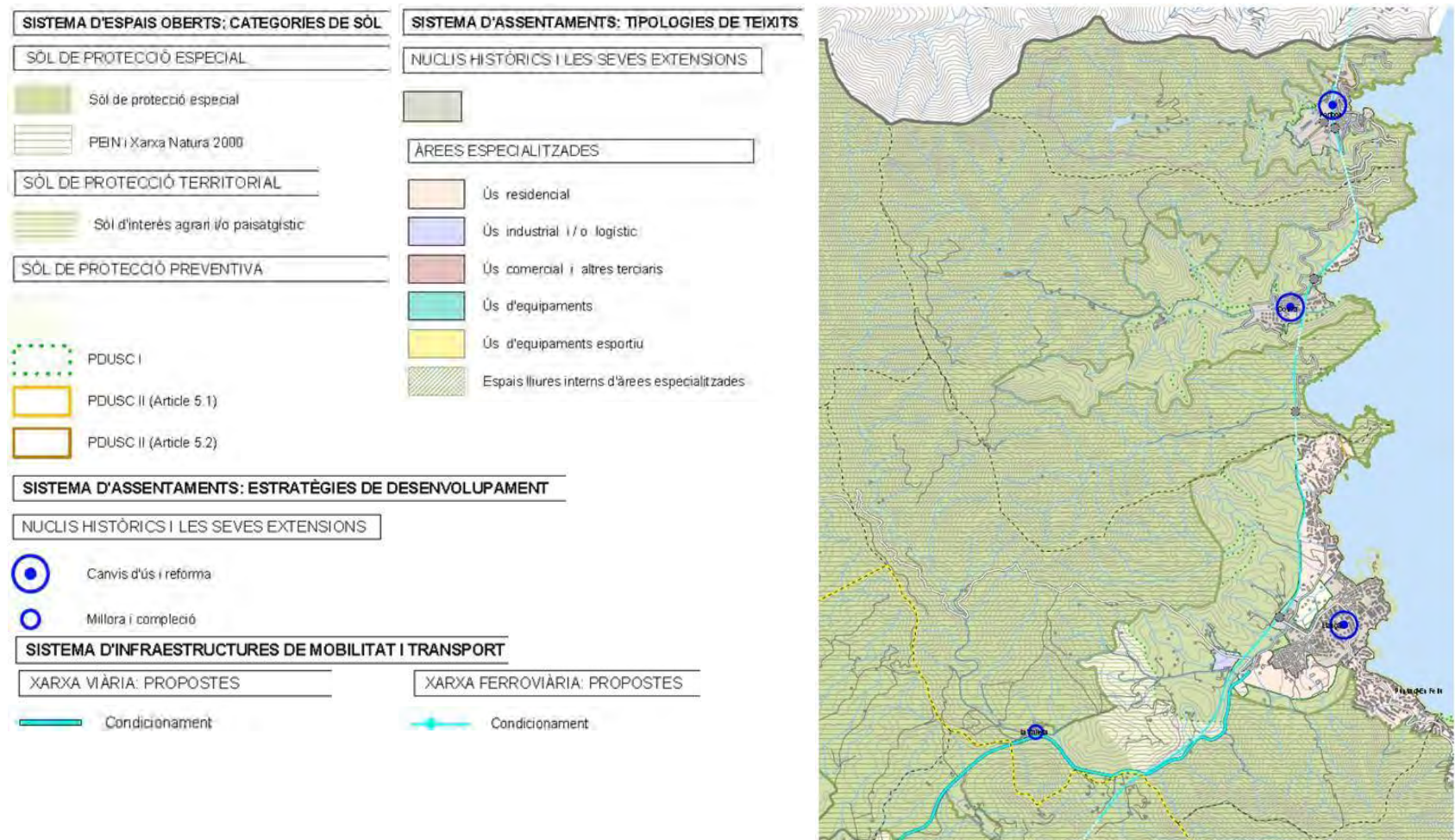
Pel que fa als **assentaments**, el Pla categoritza els tres nuclis en l'estratègia de canvi d'ús i reforma interior. Aquesta estratègia s'estableix per aquelles àrees que han exhaurit o estan en vies d'exhaurir les disponibilitats de sòl adequat per a l'extensió de la urbanització, però que, per la seva localització i la seva significació poden millorar el seu paper com a àrees urbanes en l'estructura territorial.

En el cas de Llançà pel nucli de la Valleta s'estableix l'estratègia de millora urbana i compleció, que es determina per aquells nuclis de petita dimensió que no tenen capacitat per a estructurar extensions urbanes, o que no disposen de sòl físicament apte per a la urbanització, o que tenen un molt baix nivell d'accessibilitat. L'objectiu és la recuperació i millora d'aquests nuclis com a patrimoni urbanístic del territori, i sovint com a peces significatives del paisatge.

En relació a les **infraestructures de mobilitat** el Pla proposa el condicionament de la xarxa ferroviària al seu pas pels tres municipis, i en el cas de Llançà també el condicionament de la carretera N-260. Per tant, *caldrà preveure mesures que garanteixin la permeabilitat d'aquestes infraestructures quan es desenvolupin els projectes de condicionament d'aquestes infraestructures de comunicació.*

ESTUDI DE CONNECTIVAT DELS MUNICIPIS DE LLANÇÀ, COLERA I PORTBOU

Figura 2.2.2 Proposta de l'avantprojecte del PTCG als municipis de Llançà, Colera i Portbou



Font: Departament de Política territorial i Obres Públiques

2.2.2.2 Pla director urbanístic del sistema costaner

El Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC, 2005) pretén, en qualitat d'objectiu general, la no consolidació, amb urbanització o amb edificació, dels espais costaners encara no transformats, classificats com a sòl no urbanitzable o sòl urbanitzable no delimitat.

El Pla director estableix diversos graus o gradients d'afectació. Així, el màxim nivell correspon al sòl no urbanitzable i al sòl urbanitzable no delimitat, com a màxims exponents de sòl lliure, que encara no ha sofert un procés de transformació urbanística significatiu. Pel que respecta al sòl urbanitzable delimitat i al sòl urbà, opta per una acurada protecció del domini públic marítim-terrestre i pel desenvolupament menys agressiu possible del medi costaner.

D'aquesta manera s'estableixen dues unitats territorials de regulació (UTR) amb terrenys inclosos o no dintre de la franja de 500 m:

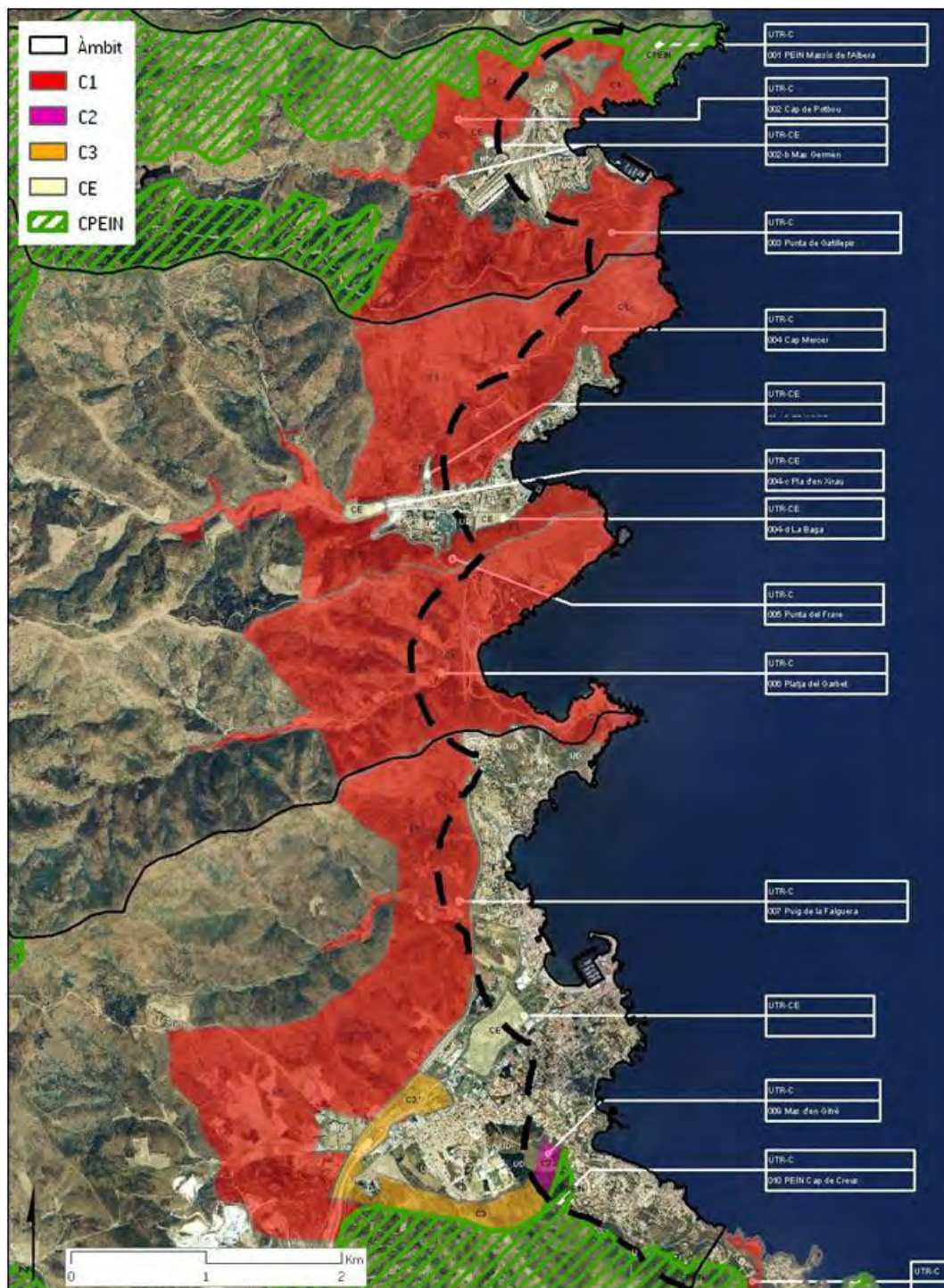
- unitat territorial de regulació de **sòl costaner** (UTR-C) que necessàriament han de passar a ser classificades com a sòl no urbanitzable pel planejament general municipal, i
- unitat territorial de regulació de **sòl costaner especial** (UTR-CE) que no ha de passar necessàriament a ser no urbanitzable.

En les unitats territorials de regulació de sòl costaner (UTR-C), el PDUSC únicament preveu sòl no urbanitzable costaner (NU-C) i les diverses subcategories d'aquest sòl:

- sòl no urbanitzable subjecte al **PEIN** (NU-CPEIN, codi gràfic CPEIN), i
- tres subcategories més assenyalades pels números 1 (NU-C1, codi gràfic C1), 2 (NU-C2, codi gràfic C2) i 3 (NU-C3, codi gràfic C3) en funció del seu grau de protecció major.

A la imatge següent es pot observar que en l'àmbit supramunicipal, el Pla delimita 14 unitats territorials de regulació, de les quals 9 són de sòl costaner (UTR-C) i 5 són de sòl costaner especial (UTR-CE). El sòl no urbanitzable costaner és majoritàriament del tipus 1, però als municipis de Portbou i Llançà es delimita també sòl subjecte al PEIN, i en el cas de Llançà també del tipus 2 i 3.

Figura 2.2.3 PDUSC en l'àmbit supramunicipal



Font: PDUSC, Departament de Política Territorial i Obres Públiques

El sòl no urbanitzable subjecte al **PEIN** resta sotmès al règim d'ús establert per la seva normativa específica aplicable i pel règim d'ús corresponent al sòl no urbanitzable costaner 1 en tot allò que comporti un superior nivell de protecció.

La classificació de **sòl no urbanitzable costaner 1** és la més estricta pel que fa a limitacions en l'ocupació del sòl. Així, la normativa del PDUSC hi admet únicament els usos “vinculants directament i substancialment a la naturalesa rústica dels terrenys”, és a dir, agrícoles, ramaderes i forestals, així com les obres, instal·lacions o construccions, inclòs l'habitatge familiar, directament relacionades, a més de les activitats o els equipaments d'interès públic (definides a l'apartat 4 de l'article 47 de la Llei d'urbanisme) que s'hagin d'emplaçar en el medi rural, sempre sota els criteris de preservació d'aquest sòl i de màxima integració ambiental. També s'hi admetrà la reconstrucció i l'ús per a habitatge familiar de masies i cases rurals existents, sempre que estiguin expressament reconegudes en el corresponent Catàleg de masies i cases rurals municipal. Pel que fa a les activitats extractives, solament s'admeten aquelles situades fora de la franja de 500 m des de la ribera del mar i s'hauran de sotmetre a la legislació sobre mesures addicionals de protecció dels espais naturals afectats per activitats extractives.

El **sòl no urbanitzable costaner 2 i 3** es diferencien perquè el primer se situa dins la franja de 500 m comptadors des de la ribera del mar i, per la seva posició, ha de veure regulats els seus usos per garantir l'acompliment dels objectius del PDUSC. En canvi, el sòl no urbanitzable costaner 3 es troba fora de la franja de 500 m, però dins l'àmbit d'influència de l'espai costaner, la protecció del qual resulta necessària per l'acompliment dels objectius del Pla en el conjunt dels espais preservats. En el sòl no urbanitzable costaner 2 s'hi admeten els usos i construccions admeses al sòl no urbanitzable costaner 1, incloent les construccions i instal·lacions destinades a càmpings autoritzades pel planejament urbanístic general municipal, prèvia redacció d'un pla especial urbanístic. Les activitats extractives s'hauran de sotmetre a la legislació sobre mesures addicionals de protecció dels espais naturals afectats per activitats extractives. Al sòl no urbanitzable costaner 3 li correspon el règim d'ús del sòl no urbanitzable regulat per la Llei d'urbanisme i pel corresponent planejament urbanístic general municipal.

El Pla director urbanístic dels àmbits del sistema costaner integrats per sectors del sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat

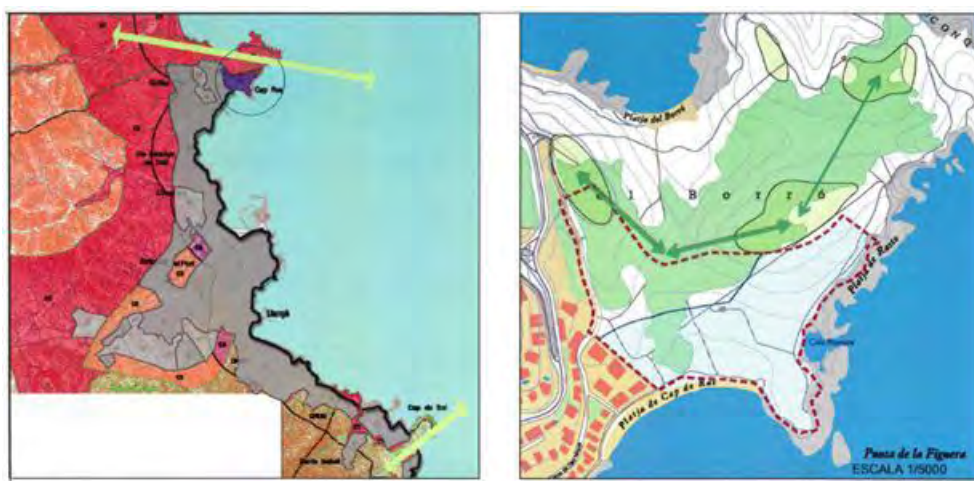
El desembre de 2005 es va aprovar el Pla director urbanístic dels àmbits del sistema costaner integrats per sectors de sòl urbanitzable delimitat sense el pla parcial aprovat (PDUSC-2). Aquest pla té per objectiu identificar determinats espais costaners classificats pel planejament general vigent com a sòl urbanitzable delimitat, sense pla parcial aprovat definitivament, i establir-ne les determinacions sobre el seu desenvolupament urbanístic sostenible i la correcta utilització dels espais litorals. El PDUSC-2 inclou en el seu àmbit un sector d'ordenació ubicat al municipi de Llançà i un altre a Portbou.

Llançà

El PDUSC-2 delimita el **Sector 02 Canyelles (Cap de Ras)**, que el planejament vigent qualifica com SUP 9. El límit nord del sector el configura la UTR-C Platja del Garbet, sòl no urbanitzable costaner 1 (NU-C1) que té continuïtat en sentit nord i sud i connecta la costa amb l'interior. Per la seva situació a l'extrem de l'àrea urbana i la baixa densitat, es considera que el sector no té una funció bàsica en l'estructura del municipi i que es tracta d'un complement de l'àrea de segona residència existent. A més el límit nord de l'àmbit és el final d'una seqüència de punts alts (cims) de la Serra del Socarrador que culmina en el Cap de Ras; i preservar els cims d'aquesta Serra lliures d'ocupació garantirà la connexió costa-interior. Així mateix, dins el sector es conforma un eix verd en sentit est-oest que cal preservar del creixement urbà sobre el litoral.

Així, el PDUSC-2 determina que per coherència amb el PDUSC el planejament urbanístic municipal haurà de reclassificar el sector com a sòl no urbanitzable costaner 1 (NU-C1). A la vegada preveu resituar en altres indrets l'aprofitament urbanístic del sector, delimitant sectors discontinus de sòl urbanitzable delimitat que comportarien la cessió obligatòria i gratuïta com a sistema d'espais lliures l'àmbit conformat per aquest sector.

Figura 2.2.4 PDUSC-2 al municipi de Llançà: Sector 02 Canyelles (Cap de Ras)



Font: PDUSC-2, Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Portbou

El PDUSC-2 delimita el **Sector 01 Coma Morisca**, un dels sectors de sòl urbanitzable delimitat pel planejament vigent: Sector Coma Morisca (clau 16).

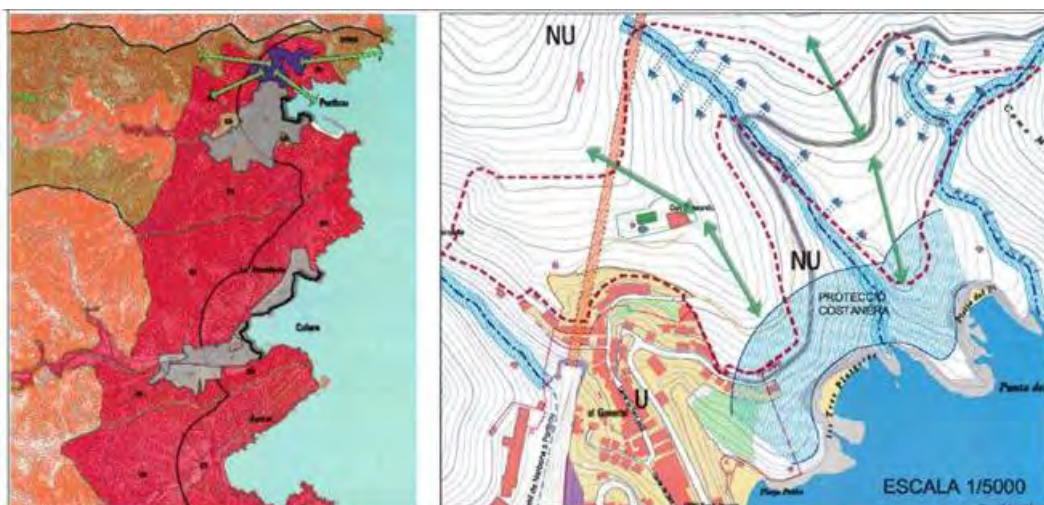
Excepte en el seu límit sud, el sector es troba envoltat per la UTR-C Cap de Portbou de sòl no urbanitzable costaner 1 (NU-C1), la qual té continuïtat amb l'àmbit PEIN Massís de l'Albera.

Aquest és pràcticament l'únic sector de sòl urbanitzable de certa entitat del municipi, i per aquesta raó el PDUSC-2 contempla mantenir certes possibilitats de creixement del municipi en

aquest sector, però introduint les següents limitacions amb l'objectiu de garantir la integració al medi de les noves construccions i de la urbanització:

- limitar l'espai ocupable per la urbanització a la meitat oest del sector, i
- reduir l'edificabilitat ($0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2$) i la densitat (15 habitatges/ha) previstes pel planejament vigent.

Figura 2.2.5 PDUSC-2 al municipi de Portbou: Sector 01 Coma Morisca



Font: PDUSC-2, Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Així la proposta del PDUSC-2 per aquest sector es concreta en les determinacions següents, que hauran de ser incorporades en el futur desenvolupament del sector:

- Protegir de l'edificació la zona est de l'àmbit continguda entre el Rec d'en Nasi i el Il·lit fluvial que creua l'àmbit pel centre en sentit nord-sud, així com l'extrem oest del sector pel seu excessiu pendent.
- Conservar com a zona de protecció el carener central de l'àmbit.
- Protegir ambdós marges dels Il·lits fluvials.
- Fixar l'edificabilitat bruta del sector en $0,09 \text{ m}^2/\text{m}^2$ i la densitat bruta en 7 habitatges/ha.

2.2.3 PLANEJAMENT URBANÍSTIC MUNICIPAL

2.2.3.1 Estat de desenvolupament del planejament urbanístic i perspectives futures

Llançà

El planejament municipal vigent al municipi de Llançà és el Text refós del Pla general d'ordenació urbana aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Llançà amb data de 6 de maig de 2002⁶.

El planejament vigent a Llançà delimita 10 **sectors de sòl urbanitzable (SUP)**, 7 d'ells d'ús principalment residencial, els altres dos d'ús industrial i un més desclassificat pel Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) (veure apartat 0) al qual s'ha d'adequar la normativa urbanística vigent.

Tal i com es pot observar a la taula següent 3 dels 9 sectors de sòl urbanitzable es consideren desenvolupats però en diferent grau, el sector 1 només amb el corresponent Pla parcial (PP) aprovat, el sector 3 urbanitzat però a mig construir, i el sector 5 ja urbanitzat però sense construir; que en superfície, equival al 29,7% del sòl urbanitzable previst i per tant encara queda per desenvolupar el 70,3% (veure Figura 2.2.6). Aquest sectors se situen en forma de nous creixements previstos en continu urbà amb nucli en gran part de mitja densitat (SUP-2,4 i 8) i un de baixa densitat (SUP-10); acotats pel traçat de la carretera N-260 com a límit oest del nucli, excepte en el cas dels usos industrials previstos a l'altra banda de la mateixa infraestructura on ara ja s'ubiquen usos similars.

⁶ Aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona a data de 28 de maig de 2002 i publicat al DOGC a data de 17 de juliol de 2002.

Taula 2.2.1 Sectors de sòl urbanitzable segons planejament vigent i estat actual a Llançà

Sector	Ús global i tipologia	Superfície (m²)	Nombre d'habitatges (màxim) i població	Estat actual	Observacions
SUP-1 LA SELVA	Desenvolupament urbà intensitat II (R2)	48.719	-	Desenvolupat	PP aprovat definitivament
SUP-2 GARDISSÓ	Desenvolupament urbà intensitat II (R2) (PB+2)	36.108	126 habitatges i 504 habitants	No desenvolupat	PP redacció
SUP-3 LES ESPLANES	Desenvolupament urbà intensitat I (R1)	118.131		Desenvolupat	PP aprovat, sector urbanitzat i amb algunes edificacions construïdes
	Desenvolupament urbà intensitat (R2)				
SUP-4 COMTE JOFRE	Desenvolupament urbà intensitat (R2) (PB+2)	85.851	300 habitatges i 1200 habitants	No desenvolupat	
SUP-5 LA CREU	Desenvolupament urbà intensitat I (R1)	20.240		Desenvolupat	PP aprovat, sector urbanitzat però sense construir
SUP-6 MAS D'EN GIFRE	Desenvolupament industrial. 5	34.237		No desenvolupat	PP aprovat inicialment
SUP-7 ZONA INDUSTRIAL MADRES	Desenvolupament industrial. 5	97.962		No desenvolupat	PP redacció
SUP-8 ESTANYS	Desenvolupament urbà intensitat II (R2) (PB+2)	138.721	485 habitatges i 1940 habitants	No desenvolupat	
SUP-9 CANYELLES	Desenvolupament urbà intensitat IV (R4)	58.504		Desclassificat pel PDUSC	
S.U.P.10 GRIFEU-CAP RAS	Desenvolupament urbà intensitat III (R3) (Ciutat jardí)	50.800	76 habitatges i 304 habitants	No desenvolupat	PP en redacció
Total		630.769			
Subtotal		187.090 (29,7%)	Desenvolupat		
		443.679 (70,3%)	No desenvolupat		

Font: lavola a partir del planejament vigent i la informació facilitada pels serveis tècnics de l'Ajuntament

Figura 2.2.6 Sectors de sòl urbanitzable, Unitats d'actuació i Plans especials segons planejament a Llançà



Font: lavola a partir del planejament vigent, la informació facilitada per l'Ajuntament i ortofotomapa (ICC)

D'altra banda, el planejament vigent delimita 4 plans especials, 3 d'ells en sòl urbà i un quart en sòl urbanitzable programat. Com es resumeix a la taula següent, l'objectiu és urbanitzar els sectors i obtenir les cessions corresponents. D'aquests plans un es considera desenvolupat en tant que disposa de corresponent pla i projecte d'urbanització aprovat, i un altre els té en redacció. Els PE 2 i 3, que encara no s'han desenvolupat, corresponen a una de les poques franges del litoral de Llança sense urbanitzar. Per tant, *són zones d'interès paisatgístic de transició entre la línia de costa i el Parc Natural del Cap de creus que poden resultar amenaçades*.

Taula 2.2.2 Plans especials segons planejament vigent i estat actual a Llança

Sector	Situació inicial	Objectiu i ús global	Superfície (m²)	Habitatges previstos i població	Estat actual	Observacions
PE.1 PERPINYÀ	13 habitatges construïts als anys 60	Urbanitzar el sector i obtenir la cessió de zones verdes i àrees d'equipament. Ciutat jardí	34.354	37 habitatges i 148 habitants	No desenvolupat	
P.E. 2 ROSES	Habitatges construïts als anys 60	Reurbanitzar el sector i obtenir la cessió de zones verdes i equipaments previstos. Ciutat jardí	41.283	41 habitatges i 164 habitants	No desenvolupat	
P.E. 3 SUPER FENER	9 habitatges i algun bloc d'apartaments, construïts als anys 60	Reurbanitzar el sector i obtenir la cessió de zones verdes i equipaments. Ciutat jardí	80.291		Desenvolupat	PE i projecte d'urbanització aprovats
P.E. 4 PALANDRIU	Sòl urbanitzable programat	Disposar d'una important àrea d'aparcament per descongestionar el trànsit en el barri del Port. Es podrà també desenvolupar l'activitat del mercat setmanal. Eixample urbà	35.314	326 habitatges i 1304 habitants	No desenvolupat	PE i projecte d'urbanització en redacció

Font: lavola a partir del planejament vigent i la informació facilitada pels serveis tècnics de l'Ajuntament

Colera

El planejament vigent al municipi de Colera és el Pla general d'ordenació urbana aprovat definitivament l'any 1985 (PGOU, 1985), del qual es disposa d'un Text refós aprovat pel Ple de l'Ajuntament el 9 de novembre de 2005⁷ (PGOU, 2005).

Inicialment el PGOU delimitava 5 sectors de **sòl urbanitzable programat**, però durant el temps de vigència del mateix s'han realitzat modificacions puntuals i s'han desenvolupat alguns dels

⁷ Aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona a data de 8 de febrer de 2006 i publicat al DOGC a data de 26 de maig de 2006.

sectors previstos. En aquest sentit, a la figura següent es resumeix l'estat actual d'aquests sectors de sòl urbanitzable. Així es pot concloure que s'ha desenvolupat el 94% del sòl urbanitzable previst, i que només resta per desenvolupar el Sector I Marge dret de la Riera de Molinàs, del qual està en procés de redacció el corresponent Pla parcial.

Figura 2.2.7 Sectors de sòl urbanitzable segons planejament vigent i estat actual a Colera



lavola

Sector	Superfície (m²)	Estat actual	Observacions
I Marge dret de la riera de Molinàs	18.864	No desenvolupat	PP en fase de redacció
II Murtra	24.942	Desenvolupat	Urbanitzat no construït
III Sant Miquel	74.063	Desenvolupat	Consolidat
IV La Rovellada	131.400	Desenvolupat	Consolidat i en procés d'urbanització
V La Jeannetta	15.800	Desenvolupat	Consolidat
VI Càmping Sant Miquel de Colera	29.999	Desenvolupat	Sòl urbà no consolidat, pendent de desenvolupament mitjançant Pla de Millora Urbana
Total	295.068		
Subtotal	276.204 (94%)	Desenvolupat	
	18.864 (6%)	No desenvolupat	

Font: lavola a partir del planejament vigent, la informació facilitada pels serveis tècnics de l'Ajuntament i ortofotomapa (ICC)

Portbou

El planejament vigent al municipi de Portbou són les Normes Subsidiàries de Planejament aprovades el 25 de juny de 1986⁸, de les quals es disposa del Text refós de la normativa aprovat pel Ple municipal en sessió de 20 d'abril de 2006⁹.

El planejament vigent delimita 3 sectors de sòl urbanitzable, dels quals fins el moment no s'ha desenvolupat cap (veure més endavant). En el cas del **sector 16, d'interès per la connectivitat entre les Alberes i el litoral, tot i que hi ha un pla parcial aprovat inicialment, cal esmentar que s'ha d'adaptar a les determinacions del PDUSC, que no el desclassifica però sí que preveu un replantejament del seu desenvolupament**.

En el cas del sector 17 apuntar que està en tràmit una Modificació puntual (MP 5) que amplia la superfície del sector fins a 92.717 m², i classifica com a sòl urbanitzable inclosos en aquest sector els terrenys que el PDSUC classifica com a sòl costaner especial (CE 002b Mas Germen).

Figura 2.2.8 Sectors de sòl urbanitzable i polígons d'actuació segons planejament vigent a Portbou



Font: lavola a partir del planejament vigent, la informació facilitada pels serveis tècnics de l'Ajuntament i ortofotomapa (ICC)

⁸ Publicades al DOGC amb data de 3 de desembre de 1986.

⁹ Publicades al DOGC amb data de 4 de juliol de 2006.

Taula 2.2.3 Sectors de sòl urbanitzable segons planejament vigent i estat actual a Portbou

Sector	Superfície (m ²)	Estat actual	Observacions
Clau 15 Eixample sud	15.340	No desenvolupat	
Clau 16 Coma Morisca	156.000	No desenvolupat	PP aprovat inicialment, però cal adequar a les determinacions del PDUSC
Clau 17 Mas germen	49.730	No desenvolupat	Està en tràmit la MP 5, que amplia la superfície del sector 92.717 m ²
Total	221.070	No desenvolupat	

Font: lavola a partir del planejament vigent i la informació facilitada pels serveis tècnics de l'Ajuntament

2.2.3.2 Sòl no urbanitzable

Llançà



El planejament vigent al municipi de Llançà delimita com a sòl no urbanitzable aquell en el que es volen mantenir les condicions naturals i el caràcter rural; i es defineixen les 5 zones següents: protecció natural i paisatgística (PNP), agrícola de secà (SAS), agrícola de regadiu (SAR), rural (SR) i extractiva (SE).

En relació als **camins**, s'estableixen unes determinacions relatives a la conservació de la xarxa de camins rurals existents; es prohibeix l'obertura de nous camins que no estiguin previstos pel mateix Pla o el planejament derivat; i la modificació se subjecta a llicència municipal.

Pel que fa a les **tanques** només s'especifica que la seva construcció no podrà agredir el medi on s'emplacen; a la vegada que els **conreus** se subjecten a la normativa sectorial aplicable i als Plans especials que es redactin per a la seva protecció.

En termes generals, es permeten les **noves construccions** destinades a les explotacions agrícoles, les construccions i instal·lacions d'obres públiques, així com les edificacions i instal·lacions d'utilitat pública o interès social que s'hagin d'emplaçar al medi rural, i no siguin incompatibles amb els usos permesos en cada una de les zones. Específicament es regulen les condicions que han de complir les noves construccions ramaderes, magatzems, construccions d'utilitat pública i d'interès social, construccions i instal·lacions d'obres públiques i habitatges.

Colera

Es defineix com a sòl no urbanitzable aquell que pels seus valors ha de ser objecte de conservació i protecció, i es classifica en: rústec (clau 16), agrícola (clau 17), zona pública susceptible de replantació (clau 18), zona especial (clau 19) i zona de protecció d'elements d'interès (clau 20).

En termes generals s'accepten els **usos i edificacions existents** i legalment establerts, i només s'admeten ampliacions contigües amb un màxim del 50% existent i que hauran de mantenir una distància com a mínim de 12 metres al límit de parcel·la. Es prohibeix l'obertura de nous **camins**, si no estan vinculats a la conservació o relacionats amb els usos actuals, i en cas contrari seran objecte d'un Pla especial.

Es delimiten els terrenys situats a menys de 30 metres a partir de l'eix dels cursos de **rius, rieres i torrents**, que es protegeixen de l'edificació, dels moviments de terres i de les alteracions de la vegetació. Paral·lelament, es protegeixen els **camins rurals** delimitant els terrenys situats a menys de 10 metres de distància, i les **zones de captació o fluència natural d'aigua** en un radi de 25 metres.

Portbou

El planejament vigent delimita el **sòl no urbanitzable (clau 8)** com aquell que queda exclòs del desenvolupament urbà pel seu interès agrícola, ramader, forestal o paisatgístic.

Pel que fa a les edificacions, només es permeten les instal·lacions vinculades a les explotacions agrícoles, ramaderes i forestals, incloent l'habitatge unifamiliar corresponent, així com la construcció d'edificacions i instal·lacions d'utilització pública o interès social acreditant la seva necessitat.

Per la seva vinculació a l'entorn no urbanitzable, destacar que el planejament vigent estableix la **protecció dels cursos d'aigua i dels camins rurals**.

Així, en el conjunt de sòls que el planejament vigent qualifica com a sistemes es delimita el Sistema costaner i de protecció de cursos d'aigua (clau 1), en el que s'inclou el Subsistema de protecció de cursos d'aigua (subclau 1b) que comprèn el llit de la ribera (segons delimitació grafiada) on a banda del que correspon al llit del curs d'aigua no s'admet cap ús.

El planejament vigent també estableix que els **camins rurals** existents, de propietat pública o privada i que donen accés a les finques, s'han de conservar, i es prohibeix l'obertura de nous camins excepte aquells relacionats amb les explotacions agràries, ramaderes o forestals. Pel que fa a les **tanques** al llarg dels camins, es determina que s'hauran de separar com a mínim cinc metres del seu eix. Alhora els prohibeix la pavimentació de camins amb materials no tradicionals, i només s'admet el formigonat, gabions o similars en punts d'encreuament amb cursos d'aigua.

2.2.4 COBERTES DEL SÒL

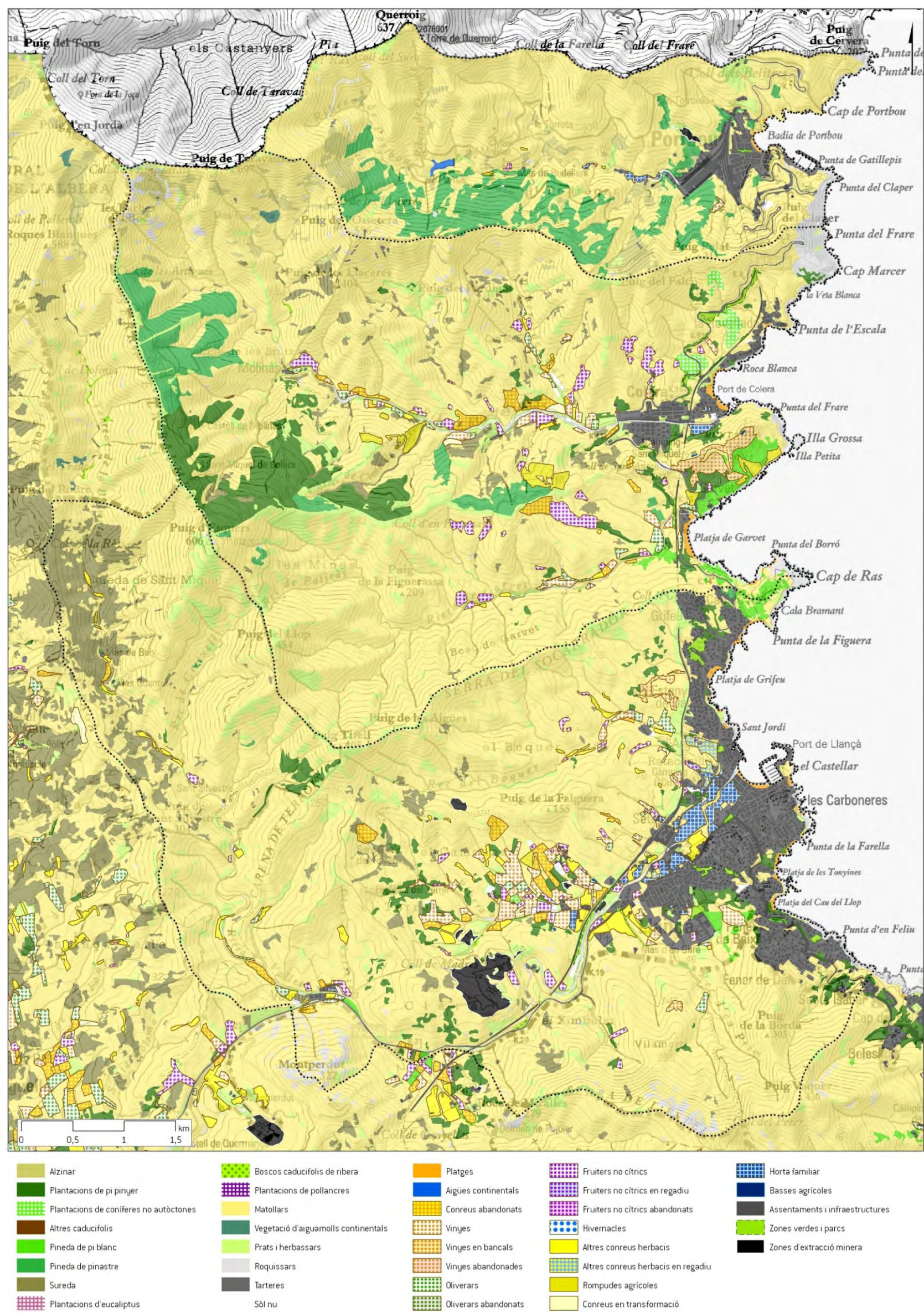
A continuació es procedeix a analitzar les cobertes del sòl en els municipis de Llançà, Colera i Portbou, a partir de la tercera versió Mapa de Cobertes del Sòl de Catalunya (MCSC), realitzat pel Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals (CREAF) de la Universitat Autònoma de Barcelona.

A la figura següent, es pot apreciar clarament com en l'àmbit supramunicipal els **matollars** són la principal coberta del sòl, ocupant al voltant de les tres quartes parts de l'àmbit. A la resta del territori s'ha de destacar la presència de boscos (sobretot plantacions de coníferes), els prats i herbassars, les superfícies urbanitzades i els conreus (majoritàriament llenyosos fora de l'àmbit urbà i hortes als nuclis de Llançà i Colera. Per tant es pot parlar *d'una matriu de matollar, esquitxada per clapes més o menys contínues de la resta de cobertes*.

La superfície ocupada per **conreus** és reduïda i desigual en els tres municipis. A Portbou és pràcticament inexistent, mentre que a Colera i Llançà hi dominen els conreus llenyosos, principalment de vinya. A Llançà és interessant la heterogeneïtat en els cultius, però també hi destaca la presència notable de conreus abandonats.

Pel que fa a les cobertes **urbanes**, s'aprecia com resten vinculades a la zona costanera. No obstant, a Portbou i Colera les zones urbanitzades es corresponen amb un nucli urbà, mentre que en el cas de Llançà s'observa un continu urbà resseguint la línia de costa gairebé de nord a sud.

Figura 2.2.9. Mapa de cobertes del sòl

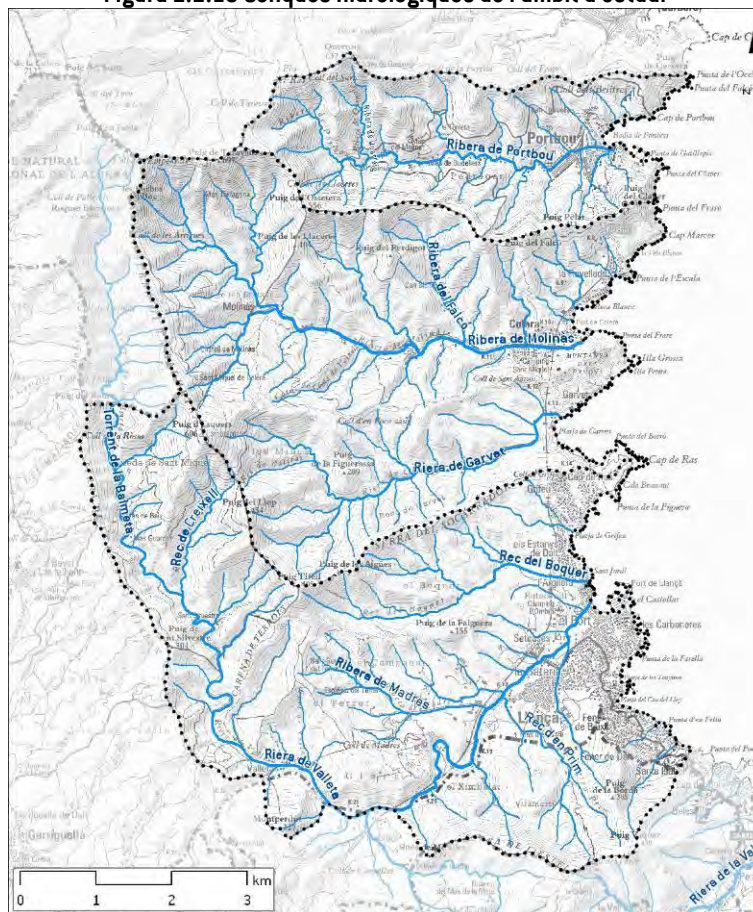


Font. Mapa de cobertes del sòl de Catalunya. 3a edició (CREAF, 2010)

2.2.5 XARXA HIDROGRÀFICA

Els municipis de Llançà, Colera i Portbou formen part de les conques internes de Catalunya. Concretament, els seus cursos fluvials, que aboquen directament al mar, presenten conques hidrogràfiques d'àrea reduïda, agrupades com a conca principal a les **Rieres del Cap de Creus**. Són cursos que descendeixen amb un pendent considerable i de curt recorregut, a causa de la proximitat entre el massís muntanyós i el mar. Tot i així, *són cursos que juguen un paper important pel que fa a la connectivitat ecològica i paisatgística entre les zones forestals del massís de l'Albera i els espais naturals del litoral*.

Figura 2.2.10 Conques hidrològiques de l'àmbit d'estudi



Font: lavola, a partir de la base cartogràfica digital del DMAH

La **riera de la Valleta**, de caràcter estacional en alguns trams, porta aigua pràcticament sempre. Neix dins el terme de Rabós d'Empordà (serra de la Balmeta, als vessants meridionals de l'Albera) i desguassa directament al mar al Port de Llançà. *Aquesta riera i els seus afluents*

tenen gran rellevància com a eixos connectors entre l'Albera i el Cap de Creus. També és una via de migració habitual per travessar els Pirineus per part d'aus migratòries.

La **riera de Molinàs**, de règim torrencial, *és una de rieres ecològicament més ben preservades de la Costa Brava nord*, ja que ha patit poca pressió humana i no rep massa activitat turística. Neix a la serra de l'Albera envoltada i transcorre uns 5 quilòmetres en sentit est abans de desembocar a la mar en el nucli urbà. El paisatge que l'acompanya en aquest trajecte és de gran valor paisatgístic i ecològic, amb presència de garriga, alzinar litoral, pastures, i horts abandonats, entre altres elements de patrimoni natural i arquitectònic.

La **riera de Garbet**, també de règim torrencial, es troba situada a la meitat sud del terme municipal, al límit amb Llançà. Es tracta d'una torrentera que desguassa a la platja del mateix nom.

La xarxa hidrogràfica de la zona es completa amb la **riera de Portbou** i els seus afluents, que drenen les aigües de les serres que delimiten el terme municipal del mateix nom. Es tracta d'una rambla mediterrània de règim torrencial, generalment seca, que porta aigua quan es produeixen fortes precipitacions de llevant. L'embassament de Portbou, construït entre els anys 1973 i el 1975, garanteix l'abastament d'aigua potable del municipi. Es considera que aquesta infraestructura no és una barrera important sobre la connectivitat fluvial, ja que es troba situada en un curs de curt recorregut.

2.2.6 INFRAESTRUCTURES I ALTRES ELEMENTS FRAGMENTADORS

La fragmentació dels espais naturals dificulta el pas de les espècies entre ells. Ve originada sobretot per l'efecte barrera que tenen les infraestructures lineals, però també per tot tipus d'impactes repartits pel territori que provoquen la pèrdua d'hàbitats i la transformació del medi. En aquest apartat s'analitzen les infraestructures i les activitats amb efecte barrera: activitats extractives, xarxa viària, xarxa ferroviària, línies elèctriques, parcs eòlics, etc.

2.2.6.1 Xarxa viària

La principal artèria viària interurbana de l'àmbit d'estudi és la **carretera N-260**. Aquesta via és competència de l'Estat espanyol i és coneguda amb el nom d'eix pirinenc, degut al seu recorregut paral·lel als Pirineus. La carretera connecta els municipis de Llançà, Colera i Portbou i segueix cap a la frontera francesa en direcció nord (a Portbou) i cap a Figueres en direcció sud-oest. *Aquesta via és, juntament a la línia de ferrocarril, el principal element fragmentador del territori.*

Segons el *Registre de col·lisions amb ungulats a les carreteres catalanes*, en el període 2000-2006 hi ha haver 7 accidents causats per ungulats en aquesta via dins el territori analitzat. D'aquests *6 es van produir en el tram corresponent a l'espai connector entre l'Albera i el Cap de Creus i un al nord del nucli urbà de Portbou* (veure mapa 10 de l'annex cartogràfic).

El PITC (Pla d'Infraestructures i Transport de Catalunya) preveu el **desdoblament** de la N-260 en el tram entre Figueres i Llançà, passant a ser la carretera A-26. *Aquesta obra pot incrementar el grau de fragmentació entre els espais naturals del Massís de l'Albera i del Cap de Creus, ja que en creua el principal espai connector* (veure mapa 10 de l'annex cartogràfic).

D'altra banda, en analitzar la xarxa viària de Llançà cal tenir en compte la **carretera GI-612**. Aquesta carretera connecta el nucli urbà i la carretera N-260 amb el Port de la Selva, seguint un traçat sinuós que ressegueix la línia de costa. Aquesta via no suposa cap barrera rellevant per la connectivitat ecològica dins l'àmbit d'estudi.

2.2.6.2 Xarxa ferroviària

Paral·lela a la carretera N-260 hi transcorre el traçat de la línia de ferrocarril *Barcelona – Girona – Figueres – Portbou – Cerbère*. Actualment és l'eix ferroviari de connexió entre Catalunya i França, tan pel que fa al transport de passatgers com de mercaderies. Es desconeix quin serà el seu futur quan entri en funcionament la línia del tren de gran velocitat.

L'estació de Portbou ocupa una important superfície del nucli urbà, donada la infraestructura dedicada al canvi de contenidors dels trens de mercaderies. Aquesta situació pot canviar quan s'adapti el traçat de la via a l'ample europeu i ja no sigui necessària la infraestructura.

La infraestructura ferroviària de l'àmbit d'estudi no té grans problemàtiques en relació a la connectivitat ecològica, donat que *la presència de túnels i viaductes en els principals espais connectors garanteix la seva permeabilitat*.

2.2.6.3 Línies elèctriques

En el territori estudiat hi ha poques línies elèctriques que puguin resultar un obstacle per la connectivitat. Només destaca l'existència d'una línia elèctrica d'alta tensió dins el terme municipal de Llançà. Aquesta parteix de la subestació transformadora d'aquest municipi i segueix paral·lela al ferrocarril en direcció sud (veure mapa 10 de l'annex cartogràfic).

2.2.6.4 Parcs eòlics

Dins l'àmbit d'estudi hi ha projectats **2 parcs eòlics (Tramuntana i Molinàs)** que sumen un total de 30 aerogeneradors, situats diferents zones dels termes municipals de Colera i Portbou. Es preveu que l'evacuació de l'energia produïda es faci de manera conjunta, des de la subestació transformadora de Sant Silvestre, situada al terme municipal de Llançà. Per tant, també serà necessària la construcció d'una nova **línia elèctrica** per a aquesta l'evacuació.

El seu emplaçament a la part superior de les carenes i les dimensions dels aparells fan que la seva visibilitat sigui important i que, per tant, es generi **impacte visual** sobre el paisatge actual.

També cal tenir en compte l'impacte sobre l'avifauna, sobretot per les espècies planejadores de grans dimensions, amb major risc de col·lisió.

L'emplaçament dels aerogeneradors es pot consultar al mapa 10 de l'annex cartogràfic.

2.2.6.5 Activitats extractives

Al municipi de **Llançà** hi ha una explotació extractiva en actiu, *La Carmina*, explotada per l'empresa *Feldespatos Llançà, SA*. Aquesta té una superfície total de 406.773 m² (40,7 ha) i es troba ubicada al sector situat entre la Riera de la Vallera i la ribera de Madres, a la zona coneguda com el Ximbalar. El recurs explotat són els feldespatos, sent el segon productor més important d'Europa.

Les activitats extractives es caracteritzen per l'impacte visual que provoquen. *La Carmina*, tot i tenir unes dimensions considerables, té l'avantatge que és poc visible des dels indrets més freqüentats (nuclis de població, principals vies de comunicació, etc.). Tanmateix, és completament visible des de les zones topogràficament més elevades.

Un altre impacte d'aquest tipus d'instal·lacions són les ***molèsties a la fauna (soroll, generació de pols, etc) i l'ocupació del territori, afectant la connectivitat ecològica.***

En quant a l'impacte paisatgístic, cal garantir la restauració de la zona un cop finalitzada l'activitat.

2.2.7 SÍNTESI

A grans trets, no hi ha greus problemes de connectivitat en l'àmbit dels municipis de Llançà, Colera i Portbou, ja sigui a nivell intern de municipi o envers als espais veïns.

Com s'ha mencionat anteriorment, des de l'any 2006 pràcticament la major part del sòl no urbanitzable està protegit per figures de rang superior, la Xarxa natura 2000 i el Pla d'Espais d'Interès Natural. A partir d'aquest moment, ***el principal espai connector de la zona, situat entre el Paratge Natural d'Interès Nacional de l'Albera i el Parc Natural del Cap de Creus, va quedar protegit.*** La resta també té un alt grau de protecció, ja que el planejament territorial el classifica com a sòl de protecció especial. Només hi ha dues zones amb menor protecció, el sector de l'activitat extractiva de Llançà (sòl de protecció territorial) i la zona d'hortes del mateix municipi (sòl de protecció preventiva).

A nivell intern, els principals **connectors ecològics** són els corredors fluvials (riera de Portbou, riera de Molinàs, riera de Garbet i riera de la Valleta) i els careners que uneixen les zones muntanyoses interiors amb els espais naturals litorals. La fragmentació entre els espais del litoral i les muntanyes interiors es deu a les dues **vies de comunicació** principals (línia del ferrocarril i carretera N-260) i a la **urbanització del litoral** (sobretot a les nombroses urbanitzacions de Llançà i a la urbanització de la Rovellada –a Colera–).

Els túnels existents en els traçats de la via del tren i la carretera nacional permeten la permeabilització d'aquestes infraestructures i són punts estratègics de connectivitat entre els espais litorals i els espais interiors. Tot i així, en alguns trams aquestes infraestructures transcorren en superfície i poden comprometre la connectivitat.

En quant al planejament urbanístic, a Llançà està previst desenvolupar dos plans especials (1 i 2) que han de consolidar la urbanització del sud del litoral Llançanenc. Aquesta zona és la única franja costanera de transició entre el mar i el Parc Natural del Cap de Creus que no s'ha urbanitzat intensament. A Portbou, el planejament preveu un sector de sòl urbanitzable (16) al nord del nucli urbà, en la zona de connectivitat entre l'Albera i Cap Falcó. El Pla director del sistema costaner en desclassifica la meitat est, però la resta correspon a un espai poc alterat que valdria la pena conservar.

Dels corredors fluvials s'ha de destacar la riera de Valleta, que és el principal element connector entre l'àmbit dels horts de Llançà, el mar i l'espai inclòs en el parc natural del Cap de Creus.

La **connectivitat paisatgística** és molt bona entre la unitat forestal i l'agrícola, ja que té una continuïtat completa. En canvi, igual que en el cas de la connectivitat ecològica, és al litoral on el grau de degradació és superior donada la ocupació dels penya-segats litorals i la primera línia de costa per nombroses edificacions. Els tres ports esportius i l'estació de Portbou, també són elements característics que trenquen amb el paisatge de l'entorn. Tot i així, hi ha espais que encara es troben en bon estat de conservació (Cap Ras, Garbet, la punta del Frare o tot l'espai situat al nord el nucli de Portbou).

2.3 ZONES ESTRATÈGIQUES PER LA CONNECTIVITAT

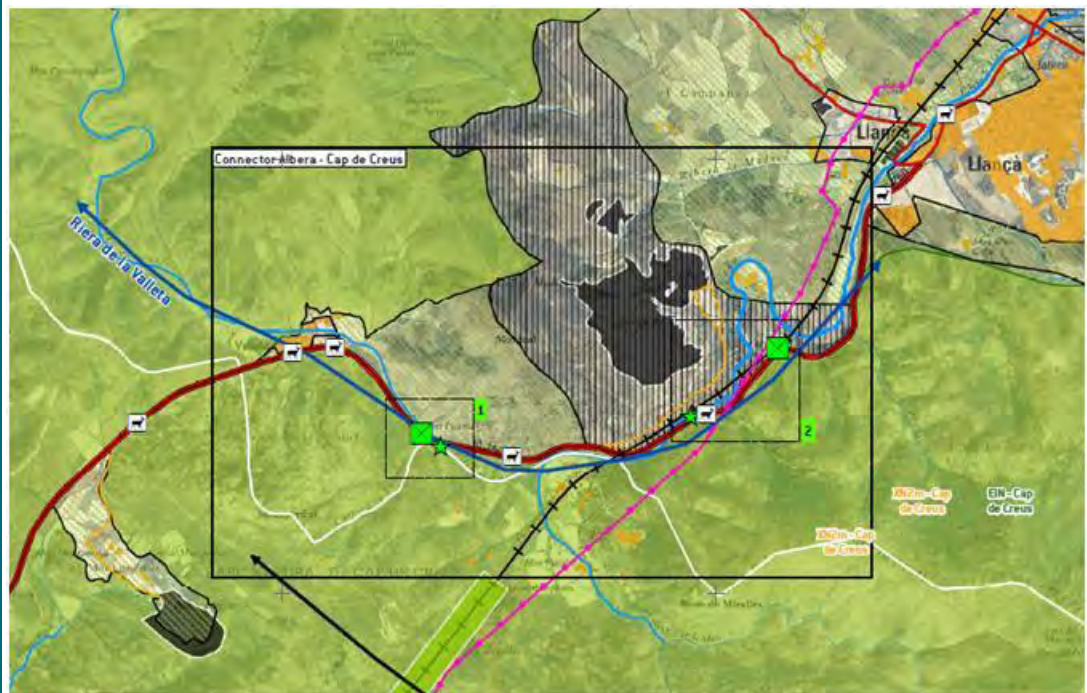
En base a l'anàlisi de la matriu territorial i d'acord amb les mesures proposades pels estudis de connectivitat existents, s'han definit les zones estratègiques on cal aplicar mesures per garantir la connectivitat ecològica als municipis de Llançà, Colera i Portbou. Al mapa 10 de l'annex cartogràfic s'hi pot consultar l'emplaçament d'aquests espais.

Tot seguit es presenten diverses fitxes on es recullen les característiques d'aquests espais i les problemàtiques detectades i es proposen les mesures pertinents.

1

CONNECTOR ALBERA – CAP DE CREUS

Localització



Descripció i diagnosi de la situació actual

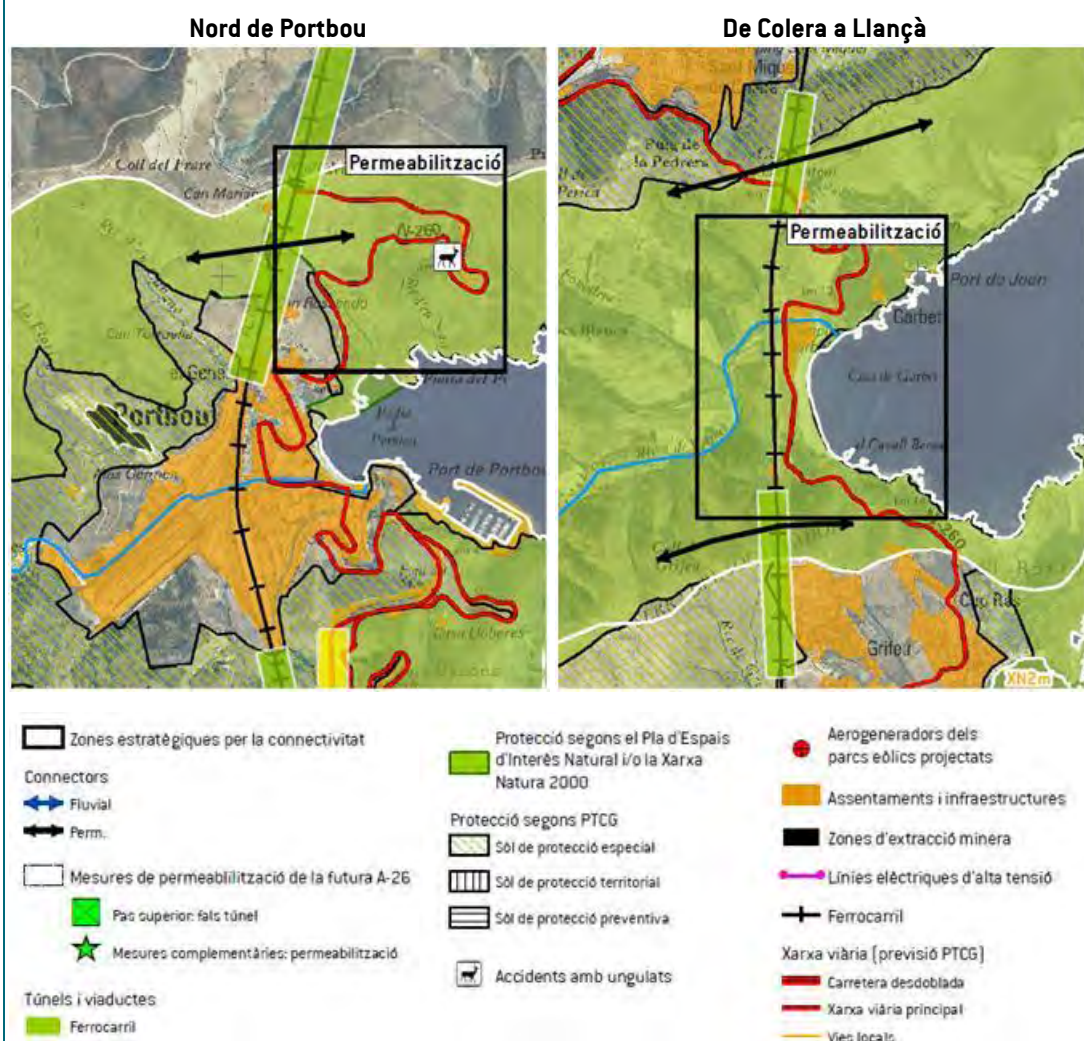
Aquest espai forma part del **connector ecològic i paisatgístic entre el massís de l'Albera i Cap de Creus**, que comprèn l'espai situat entre els municipis de Vilajuïga i Llançà i que coincideix amb el límit entre els dos espais naturals protegits. L'espai és creuat transversalment per la carretera N-260 i per la línia de ferrocarril.

Dins el terme municipal de Llançà la major part de la superfície no forma part dels espais naturals protegits, però el planejament territorial en garanteix la protecció com a sòl de protecció especial o de protecció territorial en la zona on es troba l'activitat extractiva.

1	CONNECTOR ALBERA – CAP DE CREUS		
<p>La riera de Valleta transcorre paral·lela a la carretera i creua en diferents punts les dues infraestructures. Alhora, alguns còrrecs afluents de la riera actuen com a connectors entre els dos espais protegits.</p> <p>Segons el Pla director de connectivitat funcional de l'Alt Empordà els passos transversals a la N-260 i al ferrocarril són en general poc permeables, consistents en obres de drenatge o petits viaductes per sobre la riera de Valleta. L'únic pas amb garanties de permeabilitat és el túnel de Canyelles del ferrocarril, de més de 1200 metres de llargada, que permet la connectivitat multifuncional per la zona del Coll de Canyelles.</p> <p>El futur desdoblament de la carretera N-260 en aquest tram pot ser una amenaça per un major grau de fragmentació del territori, però alhora, pot ser la oportunitat per executar les mesures de permeabilització necessàries.</p>			
Objectius			
<ul style="list-style-type: none">- Garantir la connectivitat ecològica entre els espais d'interès natural de l'Albera i el Cap de Creus.- Permeabilitzar les infraestructures lineals.- Garantir la restauració de l'activitat extractiva			
Actuacions a realitzar			
<p>El projecte executiu de desdoblament de la carretera N-260 ha d'incloure les mesures de permeabilització necessàries. Es proposa executar les mesures proposades per l'estudi <i>Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres – Llança</i> [Diputació de Girona, juliol 2009].</p> <p>Així, caldria actuar en dos punts (veure figura de la part superior de la fitxa o mapa 10 de l'annex cartogràfic).</p>			
Punt actuació	Mesura*	Prioritat d'actuació	Justificació
Llança 1	FT + PF + PV	Alta (Execució a curt termini)	Com a punt d'alta importància estratègica per a la connectivitat ecològica, entre els espais de l'Albera i del Cap de Creus, seria recomanable la disposició d'un fals túnel d'una amplada no inferior als 100 m per tal d'unir els espais de la Baga del Montperdut i de Clarà. No obstant, la situació de la riera de Valleta en dificulta la construcció. En substitució es proposen mesures de repermeabilització alternatives com ara ampliar el pas inferior de la riera de la Valleta, que és molt limitat, per tal d'augmentar el seu grau de permeabilitat ecològica. Addicionalment, caldria prendre mesures de permeabilització de vores per reforçar el paper clau de la riera de Valleta en la connectivitat ecològica.

1		CONNECTOR ALBERA – CAP DE CREUS	
Llançà 2	FT + PV	Moderada (Execució a mig termini)	Aquest punt d'actuació és relativament important per a la connectivitat ecològica a causa de la proximitat dels espais protegits de l'Albera i el Cap de Creus, per la seva estructuració ecològica, que es troba força desenvolupada en general i per l'elevada permeabilitat d'entorn que es presenta a les zones adjacents a la carretera. Tot i així, la presència de la pedrera de Llançà en limita les possibles actuacions. Per tot es proposa la implantació d'un fals túnel, a nivell del Molí, aprofitant que la via de tren ja es disposa per un túnel. Addicionalment, es considera molt important la revegetació de la plana situada a l'oest de la pedrera per tal de reforçar l'eix connector en aquest punt.
*FT: Fals túnel; PF: Pont fluvial; PV: Permeabilització de vores			
Font: Mesures de repermeabilització ecològica a través de l'eix viari Besalú – Figueres - Llançà (Diputació de Girona. juliol 2009)			
D'altra banda, pel que fa a l'explotació extractiva en actiu <i>La Carmina</i> , propietat de l'empresa <i>Feldespatos Llançà, SA</i> , cal que l'organisme competent realitzi el seguiment del procés de restauració.			
Prioritat			
Alta	Mitja	Baixa	
Organisme responsable			Organismes o agents implicats
Ministeri de foment Departament de medi ambient i habitatge			Ajuntament de Llançà Diputació de Girona Feldespatos Llançà, SA
Finançament			
No s'escau			

Localització



Descripció i diagnosi de la situació actual

La carretera N-260 i el ferrocarril són les principals infraestructures lineals fragmentadores del territori estudiat. Tenen un traçat paral·lel que passa pels tres nuclis urbans i separa les zones forestals del sector occidental dels espais naturals del litoral.

Existeixen tres espais connectors que són creuats per aquestes infraestructures: el sector del nord del nucli urbà de Portbou, el carener ubicat entre Portbou i Colera i la zona entre el poble de Colera i les primeres urbanitzacions de Llançà:

1. **Nord de Portbou:** en aquesta zona el ferrocarril circula per un llarg túnel i, per tant, està completament permeabilitzat. La N-260, en canvi, hi té un traçat sinuós i poc permeable,

2	TRAÇAT INFRASTRUCTURES LINEALS
<p>on es té constància d'almenys una col·lisió amb ungulats.</p> <p>2. Carener entre Portbou i Colera: el ferrocarril i la N-260 el creuen a través de túnels. Només el traçat antic de la carretera nacional hi transcorre superficialment, però cal tenir en compte que es tracta d'una via poc transitada. Es considera que aquest tram està ben permeabilitzat.</p> <p>3. Sector de la Punta del Frare a Cap Ras: existeixen dos túnels pel ferrocarril i un pas per la riera de Garbet. Tanmateix, és un tram poc permeable on possiblement sigui necessari aplicar mesures de permeabilització.</p>	
Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> - Permeabilitzar la via del ferrocarril i la carretera N-260 	
Actuacions a realitzar	
<p>Es proposa realitzar un estudi on s'avaluï la fragmentació causada pel traçat del ferrocarril i de la carretera N-260. Cal analitzar acuradament els trams conflictius i preveure-hi les mesures de permeabilització pertinents.</p>	
Prioritat	
<p>Alta Mitja Baixa</p>	
Organisme responsable	Organismes o agents implicats
<p>Ministeri de Foment</p> <p>RENFE</p>	<p>Ajuntaments</p> <p>Diputació de Girona</p>
Finançament	
<p>La Diputació de Girona disposa d'una <i>línia d'ajuts a projectes per a la preservació i difusió dels valors naturals de la demarcació de Girona</i>.</p> <p>Poden concórrer a aquests ajuts les administracions locals per a projectes que suposin una millora del medi natural en espais naturals de la demarcació de Girona i que incideixin en la inserció social de col·lectius de persones desfavorides.</p> <p>Les accions orientades a la restauració i millora de la connectivitat entre espais naturals i la permeabilització ecològica de les infraestructures, amb especial èmfasi en les de tipus lineal, són un dels supòsits subvencionables.</p>	

Llançà disposa de diversos plans espacials en sòl urbà que implicaran la consolidació urbana d'àmbits en part ja construïts, en els que es preveu la seva reurbanització i l'obtenció de les sessions corresponents.

Objectius

- Donada la seva localització i proximitat amb el Parc del Cap de Creus, així com la seva situació actual, es pot plantejar que els Plans espacials 1 i 2 no es desenvolupin i reubicar les edificabilitats corresponents a altres sectors de sòl urbanitzable, augmentant les densitats i disminuint les superfícies de parcel·la mínima, per exemple en el SUP-10.

3	ZONA AFECTADA PELS PLANS ESPECIALS 1 I 2 DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE LLANÇÀ	
En tot cas, i si finalment aquests sectors es desenvolupen, en la seva ordenació caldria tenir en compte criteris paisatgístics i l'establiment de zones de transició entre l'àmbit urbà i el Parc del Cap de Creus.		
Prioritat		
Alta	Mitja	Baixa
Organisme responsable		Organismes o agents implicats
Ajuntament de Llançà		No s'escau
Finançament		
No s'escau		

El planejament urbanístic de Portbou inclou tres sectors urbanitzables que no s'han desenvolupat. Entre ells hi ha el SAU-16. Des del punt de vista territorial l'àmbit ocupat per aquest sector reforça la continuïtat del sòl no urbanitzable costaner que l'envolta amb l'espai natural protegit de l'Albera.

El PDUSC no desclassifica el sector considerant que es tracta de l'únic sector de sòl urbanitzable de certa entitat del municipi; no obstant, es valora que actualment conflueixen diferents aspectes que justificarien replantejar el seu futur desenvolupament.

- Conservar els espais connectors de l'àmbit costaner

Es proposa replantejar el desenvolupament del SAU-16 donat el seu paper com a espai connector. Es considera que en el context econòmic actual, pel descens poblacional que en els últims anys ha tingut lloc a Portbou, així com pel nombre d'habitatges (principals i segones residències) existents al municipi, i que en part es constata que es troben buits, es reforça la possibilitat de no desenvolupar el sector.

4	ZONA AFECTADA SAU-16 DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE PORTBOU	
<p>Per contra, es proposa iniciar polítiques i actuacions per a impulsar la revitalització del sòl urbà i fomentar la rehabilitació i ocupació del parc d'habitatges existent.</p> <p>Tot i així, en cas de desenvolupar-se s'hauran de tenir en compte mesures per garantir la connectivitat, incloent les determinacions del PDUSC. Veure acció 5.1.13 dels PALS.</p>		
Prioritat		
Alta	Mitja	Baixa
Organisme responsable		Organismes o agents implicats
Ajuntament de Portbou		No s'escau
Finançament		
No s'escau		

3 CONNECTIVITAT SOCIAL I PAISATGÍSTICA

S'entén per connectivitat social l'agrupació de totes aquelles vies de connexió que permeten a la societat establir vincles de comunicació. Malgrat existeixin les modernes infraestructures, és fonamental el manteniment de les xarxes de camins veïnals, ramaders i lúdics, normalment usats per anar a peu, i que amb els seus paisatges del voltant ajuden a l'articulació de l'àrea.

La connectivitat paisatgística és la continuïtat dels paisatges propis i de qualitat d'un territori. Molt lligada a la connectivitat ecològica, implica que els espais agrícoles, forestals i fluvials haurien d'estar lligats i no envoltats completament per àrees urbanitzades, o veure's separats per grans barreres.

Llançà, Colera i Portbou són municipis costaners on el turisme hi té un paper molt rellevant. Seguint la línia de potenciar un turisme sostenible i de qualitat, vinculat a l'important patrimoni natural i cultural de la zona, l'anàlisi de la connectivitat social s'ha centrat en la interconnexió dels camins i itineraris i en l'interès del seu paisatge.

En aquest apartat s'analitzen les xarxes de camins municipals, les vies pecuàries i el seu ús com a itineraris per senderisme, així com la seva estreta relació amb el paisatge que els envolta.

3.1 XARXA DE CAMINS

Tal com s'ha explicat anteriorment la connectivitat **social**, que es refereix al grau de conservació de les vies de connexió tradicional d'un territori. En l'àmbit d'estudi són fonamentals les vies pecuàries, les rutes de senderisme i els camins de ronda.

3.1.1 CAMINS HISTÒRICO-CULTURALS

3.1.1.1 Camins ramaders

Els camins ramaders eren les vies de trasllat del bestiar entre les muntanyes i la terra baixa per aprofitar les pastures d'estiu i d'hivern. No eren exactament camins ja que tenien franges de servitud a banda i banda.

Són camins de vital importància ja que permeten una multifuncionalitat d'usos, des dels pròpiament pecuaris fins als lúdico-recreatius. Per tant, tenen un important pes en la millora de la connectivitat dels espais lliures i naturals.

La *Llei 3/1995, de camins de transhumància*, obliga l'Administració a classificar, delimitar i fitar els camins ramaders ja que són de domini públic. Estableix que les Comunitats Autònomes són responsables de la seva conservació (incloent la declaració i classificació), i defineix unes normes bàsiques d'ús.

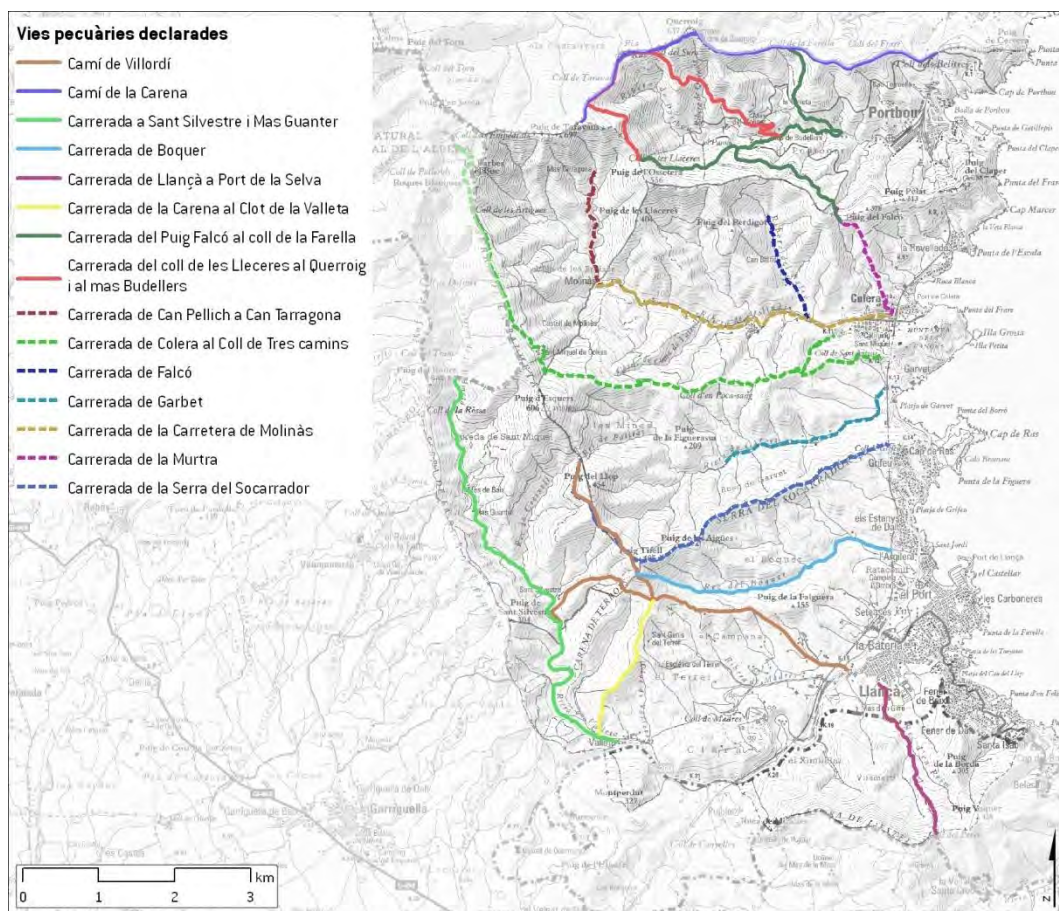
A la taula següent s'hi relacionen les vies pecuàries declarades a l'àmbit d'estudi.

Taula 3.1.1. Vies pecuàries

Llançà	Camí de Villordí
	Carrerada de Sant Silvestre i Mas Guanter
	Carrerada de Boquer
	Carrerada de Llançà a Port de la Selva
	Carrerada de la Carena al Clot de la Valleta
Colera	Carrerada de la murtra, de Colera a Portbou
	Carrerada de Falcó, de Colera a Portbou
	Carrerada de la Carretera de Molinàs
	Carrerada de Molinàs a Can Tarragona
	Carrerada de la serra de Balmeta
	Carrerada de Colera al Coll de tres camins i Serra de Balmeta
Portbou	Carrerada de Garbet
	Carrerada del Puig Falcó al coll de la Farella
	Carrerada del coll de les Lleceres al Querroig i al mas Budellers
	Camí de la carena

Font: Serveis Territorials del DMAH a Girona (Llançà i Portbou) i Pla de Camins i Senders de Colera

Figura 3.1.1. Vies pecuàries declarades



Font: lavola a partir de cartografia proporcionada pels Serveis Territorials del DMAH a Girona

La major part d'aquests camins actualment es conserven a l'àmbit d'estudi i pràcticament tots formes part de les xarxes de senders municipals. Ara bé, *hi ha algunes carrerades que han desaparegut total o parcialment*, com és el cas de la *Carrerada del coll de les Lleceres al Querroig i al mas Budellers* (a Portbou) i de la *Carrerada de Boquer* (a Llançà).

3.1.1.2 Camins de l'exili

El Memorial Democràtic, amb la col·laboració del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, ha senyalitzat les localitats i els paratges d'aquesta comarca que van tenir més importància en el moment del gran èxode republicà. Després del pas del Portús, el del coll de Belitres (a Portbou) és el segon més important de la comarca.

Figura 3.1.2. Retirada i camins de l'exili



Font: fulletó del memorial democràtic sobre la retirada i els camins de l'exili

L'Ajuntament de Portbou treballa en diverses iniciatives de recuperació de la memòria històrica, entre les quals s'inclou un memorial a l'exili situat al Coll de Belitres.

3.1.2 CAMINS PER A ÚS LÚDIC

El model turístic que s'està potenciant als municipis de Llançà, Colera i Portbou, basat en el turisme de qualitat i sostenible, està estretament lligat al senderisme i, per tant, a l'ús lúdic dels camins. Aquests són un pol d'atracció de turisme nacional, però sobretot estranger [majoritàriament francès] donada la proximitat a la frontera. Per exemple, existeix la ruta Cotlliure- Cadaqués, que té pas per aquest àmbit.

D'altra banda, els darrers anys ha anat prenent pes el *Norther walking*, una modalitat de senderisme amb pals.

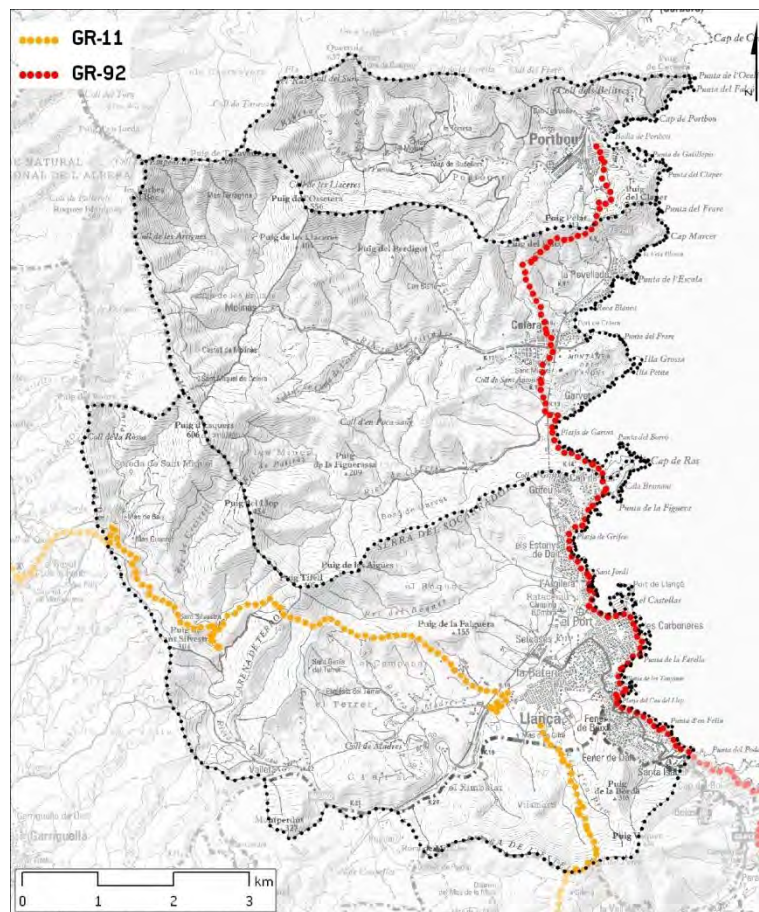
Tot seguit es fa una descripció dels camins d'ús lúdic existents a l'àmbit d'estudi. S'inclouen els senders de gran recorregut, els senders de la xarxa Itinerànnia, les xarxes de senders locals i els camins de ronda.

Al mapa 11 de l'annex cartogràfic s'hi pot consultar el seu traçat.

3.1.2.1 Senders de Gran Recorregut (GR)

Dins l'àmbit de l'agenda 21 hi transcorren dos **senders de gran recorregut, el GR-11 i el GR-92**. El primer és el sender de gran recorregut que recorre els Pirineus per la seva vessant sud, des del Cantàbric fins a la Mediterrània. A Llançà hi transcorre el seu tram final. El GR-92 és l'anomenat sender del Mediterrani. Comença a Portbou, segueix per Colera i Llançà i continua pel litoral fins Andalusia. Forma part del sender europeu E-10 (Mar Bàltic - Mediterrani).

Figura 3.1.3. Traçat dels senders de gran recorregut (GR-11 i GR-92)



Font: lavola

Actualment part del GR-92 passa per la carretera nacional 260.

Els GR són senders molt utilitzats, que suposen el pas de molts senderistes per l'àmbit de l'agenda 21. Es tracta d'un model de senderisme que interessa especialment al turisme estranger, majoritàriament d'origen francès.

3.1.2.2 Xarxa de senders *Itinerànnia*

La xarxa de senders *Itinerànnia* és un projecte transcomarcal. La Garrotxa, el Ripollès i l'Alt Empordà han dissenyat, en comú, una proposta innovadora de producte turístic, centrada en el senderisme i emmarcada en l'aposta continuada de les entitats per les accions de millora dels territoris i del teixit socioeconòmic.

Un dels ***objectius d'aquest projecte és crear una xarxa que connecti senders.***

Aquesta xarxa disposa d'una senyalització estandarditzada, que s'ha utilitzat pels itineraris executats per l'Ajuntament de Llançà.

3.1.2.3 Camins de ronda

Els camins de ronda uns corriols que recorren la Costa Brava i que van ser traçats per pescadors, camperols, militars i contrabandistes, cadascun pels seus propis objectius. Amb la millora de la infraestructura viària i la popularització dels vehicles motoritzats els camins de ronda van entrar en desús, perjudicats encara més pel boom urbanístic.

Els darrers anys s'han recuperat camins de ronda donat el seu ***important atractiu cultural i paisatgístic.*** Als municipis de Llançà, Colera i Portbou se n'han rehabilitat alguns trams, que són zones de passeig molt agradables i de gran potencial turístic.

A Llançà actualment existeix un camí de ronda que parteix de la Platja del port i enllaça amb el municipi del Port de la Selva. El Ministeri de Medi Ambient ha condicionat recentment el tram de la Platja de Cau del Llop.

A Colera hi ha un camí de ronda que ressegueix el litoral des de la Platja Goixa fins a Cap Ras, però actualment resta un tram sense executar: des dels Canons fins a Garbet, donat que el recorregut previst transcorre per dins una propietat privada.

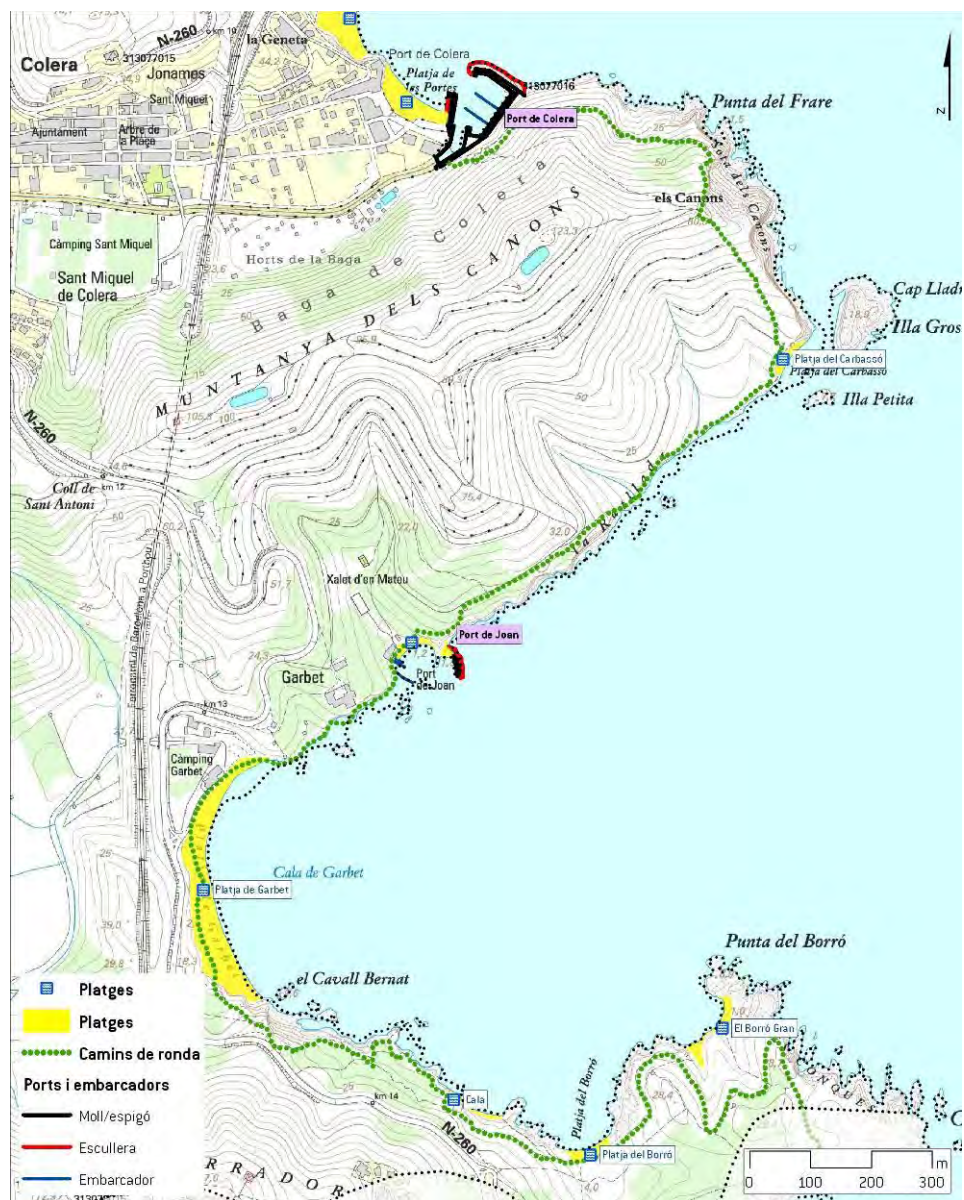
Finalment, a Portbou hi ha un projecte, elaborat per GISA i la Generalitat de Catalunya, per executar en breu un camí de ronda des de la Platja de Portbou en direcció nord. L'Ajuntament considera que ***l'impacte d'aquest pot ser desmesurat, doncs no enllaça amb cap altre itinerari i tindrà un fort impacte sobre la línia de costa tal i com està projectat.***

Taula 3.1.2 Camí de ronda de Llançà (sector sud)



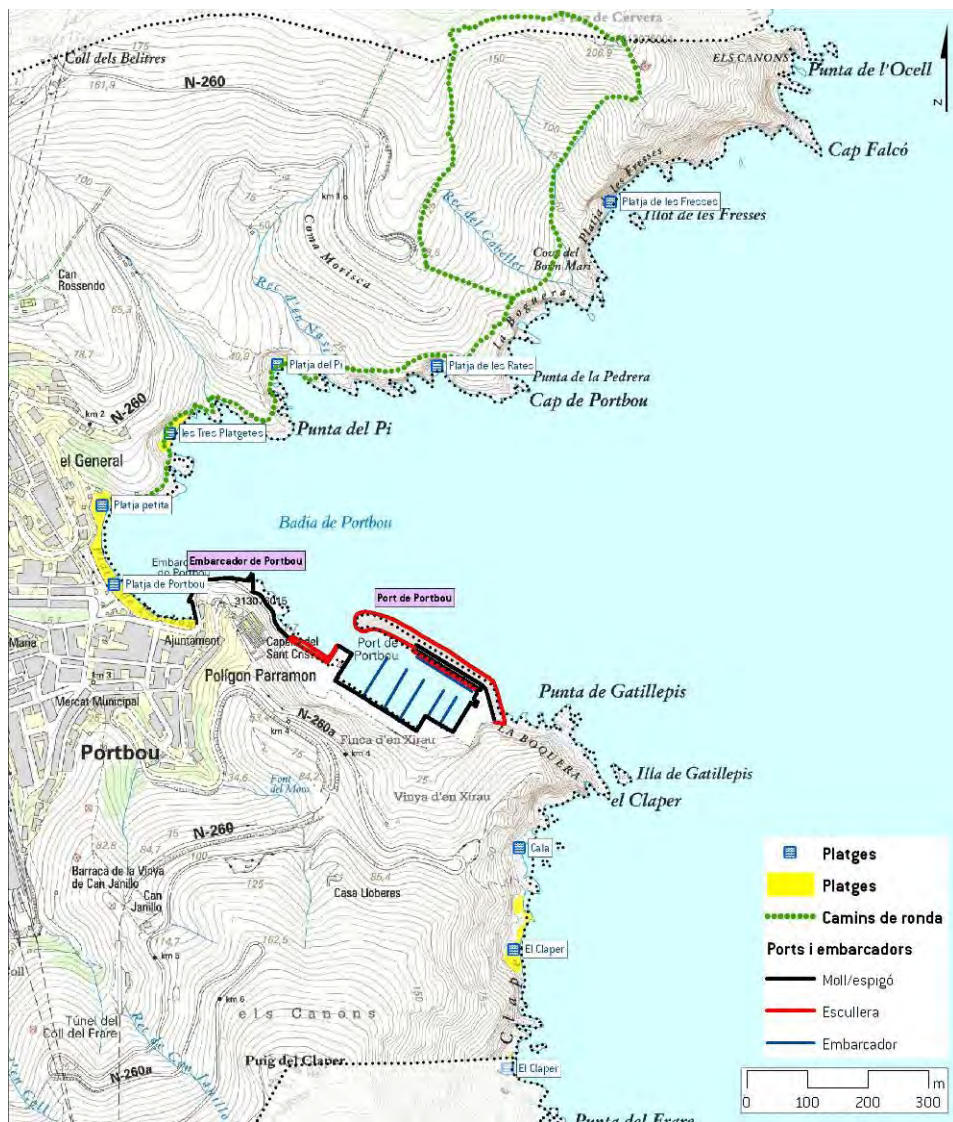
Font: lavola a partir de BT-5M i BT-10M (ICC)

Taula 3.1.3 Camí de ronda de Colera (sector sud)



Font: lavola a partir de BT-5M i BT-10M (ICC)

Taula 3.1.4 Camí de ronda de Portbou



3.1.2.4 Itineraris i altres senders municipals

Les xarxes de senders municipals tenen un gran potencial a l'hora d'afavorir una bona oferta turística. Actualment, la seva situació en cadascun dels municipis de l'àmbit d'estudi és diferenciada. **Llançà disposa d'una xarxa senyalitzada i amb material de difusió distribuït, mentre que Colera i Portbou tenen redactats Plans de camins i senders que no s'han executat.**

Endemés, **les xarxes de cada municipi tenen caràcter independent i no se n'ha plantejat la interconnexió.**

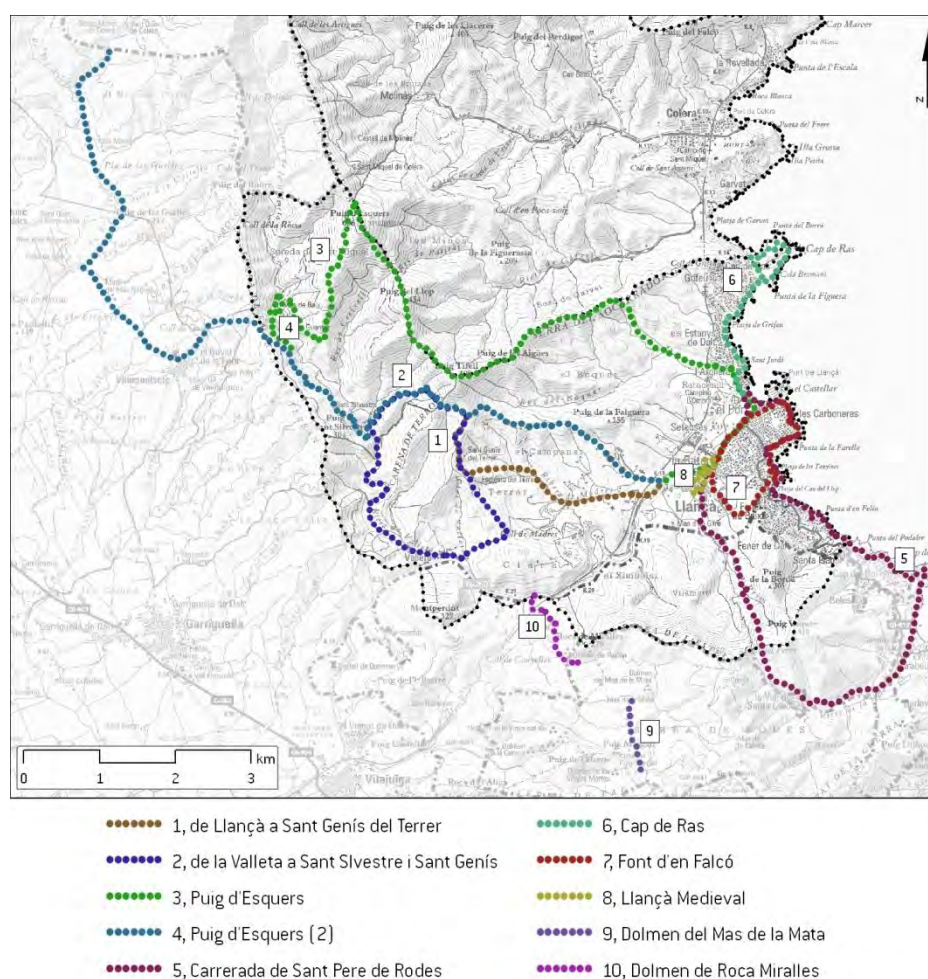
Llançà

Llançà disposa d'una xarxa de rutes municipal, de la qual se'n fa un manteniment semestral a càrrec del pressupost municipal.

Des de l'Oficina de Turisme i promoció econòmica s'està potenciant el turisme lligat a aquesta activitat, que està creixent considerablement durant els últims anys.

En aquests moments s'està fent la difusió de 10 rutes degudament senyalitzades.

Figura 3.1.4. Xarxa de rutes de Llançà



Font: lavola a partir de la informació proporcionada per l'Ajuntament de Llançà

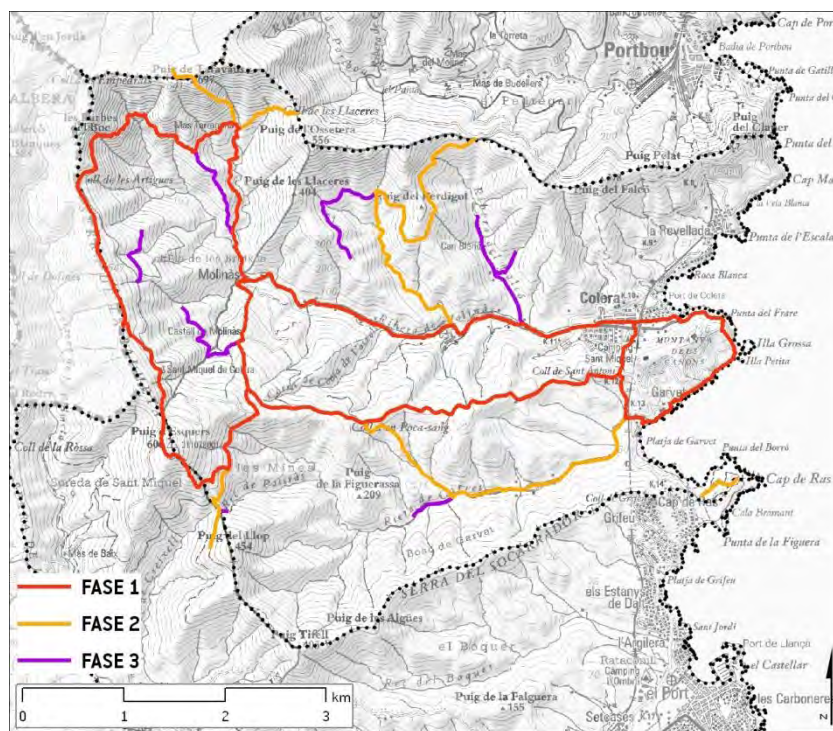
Colera

Colera disposa, des de l'any 2008, d'un *Pla de Camins i Senders*. Aquest, té com objectius:

- Crear dues propostes d'itineraris principals
- Homogeneïtzar la senyalització
- Homogeneïtzar l'estructura dels plafons informatius
- Difondre el patrimoni natural, històric i cultural
- Regular l'accés a l'espai
- Aplicar la distància mínima de seguretat de les activitats apícoles a les zones de pas
- Millorar les condicions de seguretat dels senders
- Afavorir el desenvolupament del turisme actiu, complementari de l'oferta turística tradicional
- Proposar accions per a cada sender i prioritzar-les
- Definir unes línies per a la gestió de les propostes

L'execució es preveu en tres fases i actualment està pendent d'executar.

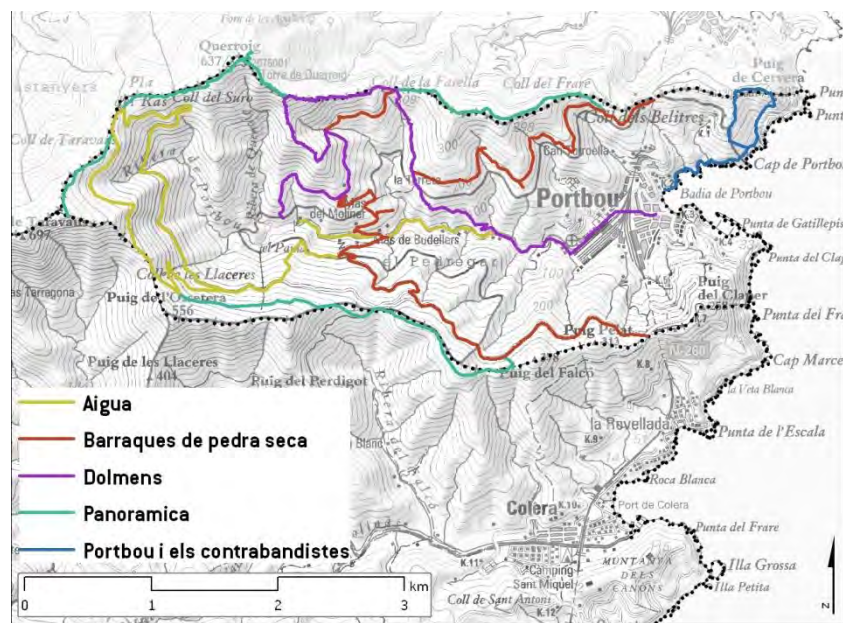
Figura 3.1.5. Proposta d'actuacions. Pla de Camins i Senders de Colera



Font: Pla de Camins i Senders de Colera

Des de l'Ajuntament també els interessaria crear una ruta de recuperació de la memòria històrica, doncs al municipi hi ha molts elements històrics i patrimonials relacionats amb la guerra civil.

Figura 3.1.7. Proposta d'actuacions. Pla de Camins i Senders de Portbou



Font: Pla de Camins i Senders de Portbou



3.2 PAISATGE

El paisatge de l'àmbit d'estudi es divideix en dos sectors diferenciats. En primer lloc hi ha el paisatge costaner, on imponents penya-segats s'intercalen amb petites platges i cales i on s'observa alt grau d'urbanització de la primera línia, sobretot a Llançà. En segon lloc, el paisatge de l'interior, format per les rieres i careners del sector oriental de la serra de l'Albera. En aquesta zona, dominada pels matollars, s'hi intercalen alguns conreus llenyosos, de vinya i olivera, que enriqueixen el valor del paisatge.

Entre els impactes sobre el paisatge, a banda de la forta urbanització del litoral cal tenir en compte l'activitat extractiva situada a Llança o l'impacte potencial dels parcs eòlics projectats a Colera i Portbou.

Tot seguit s'indiquen quins són els principals miradors des d'on es pot observar el paisatge de la zona i s'analitza la visibilitat dels senders de gran recorregut i d'aquests mateixos miradors.




3.2.1 MIRADORS

L'orografia de l'àmbit de l'Agenda 21 és abrupte i consta de nombrosos punts alçats des dels quals és possible admirar el paisatge de la zona. Aquests poden ser un dels atractius d'obligada visita per a turistes i amants de la natura que volen conèixer el paisatge del *Mar d'amunt*, des de

la línia de costa fins als espais naturals protegits de l'Albera i el Cap de Creus.

Els nombrosos senders i itineraris dels municipis de Llançà, Colera i Portbou són interessants rutes panoràmiques, però els municipis han habilitat miradors específics:

Taula 3.2.1. Miradors

Municipi	Mirador	Característiques	
Llançà	El Castellar	Antiga illa del Port de Llançà, avui annexada a terra per un braç d'obra que serveix d'aparcament i de suport a les instal·lacions nàutiques. Actualment és un excel·lent mirador on es pot veure tota la badia llançanenca	
Portbou	Memorial a l'exili	Al coll dels Balitres hi ha un memorial de l'exili, una exposició permanent que recordarà per sempre el pas dels milers de persones cap a França. L'indret també és un interessant mirador del paisatge lligat al camí de l'exili.	
	Memorial Walter Benjamin	Walter Benjamin va ser un filòsof alemany, de família jueva que, suposadament, es va suïcidar amb una sobredosis de morfina a Portbou, quan fugia dels nazis cap als Estats Units. L'Ajuntament l'hi ha fet un memorial que, alhora, consta d'un mirador des d'on es pot veure el poble de Portbou.	

Font: lavola. Fotos: Ajuntaments de Llançà i Portbou.

3.2.2 ANÀLISI DE VISIBILITAT

S'ha analitzat la visibilitat dels senders de gran recorregut GR-11 i GR-92 i dels principals miradors i punts elevats de les xarxes d'itineraris per tal d'avaluar quin és el paisatge més exposat i, per tant, més afectat des del **punt de vista turístic** a la implantació d'usos i infraestructures impactants. S'han escollit els GR perquè són els senders més freqüentats. La resta de punts i miradors són zones visitades amb importants visuals sobre el territori.

L'anàlisi s'ha fet amb el software ArcGIS 9.2 d'ESRI, i les bases d'informació utilitzades per a l'elaboració del model d'elevacions de la superfície¹⁰ han estat la cartografia topogràfica a escala 1:5.000 de l'Institut Cartogràfic de Catalunya i el mapa de cobertes del sòl del CREAL. Una metodologia o informació de base diferent pot fer variar el resultat.

Les conclusions que s'extreuen en els apartats següents són sempre en relació al terreny visible des de l'element analitzat. En cap cas es té en compte les característiques intrínseques dels

¹⁰ Un model digital d'elevacions (MDE) és una estructura numèrica de dades que representa la distribució espacial de l'altitud del terreny. El model d'elevacions de la superfície (MES) a banda de l'orografia del terreny inclou variables de la superfície (vegetació, etc)

elements visibles. Per exemple, l'alçada i dimensions d'un aerogenerador sempre el fan més visible que un edifici de plata baixa, ara bé, un assentament urbà que ocupi una gran superfície és molt evident dins un paisatge completament diferenciat.

3.2.2.1 Visibilitat del GR-92

S'ha calculat la visibilitat del tram de GR-92 que transcorre pels municipis de Llançà, Colera i Portbou. La cartografia resultant es troba al MAPA 12A de l'Annex Cartogràfic.

El traçat del sender seguint la línia de costa implica que les zones més visibles corresponguin al mar i al les vessants del relleu directament exposades, juntament als punts culminals d'aquests careners.

En quant als impactes potencials, a la taula següent es resumeixen les dades corresponents a cadascuna de les infraestructures i assentaments urbans amb major efecte sobre el paisatge.

Taula 3.2.2. Impactes paisatgístics sobre el GR-92

Element	Descripció de l'impacte	Valoració ¹¹
Assentaments urbans	El traçat resseguint la línia de costa i passant en part per les pròpies urbanitzacions suposa que la seva visibilitat sigui molt elevada. En algun cas, com per exemple <i>Fener de Dalt</i> , s'arriba a beure des del 40% del traçat del GR.	Sever
Activitats extractives	L'explotació de Llançà és poc visible des del GR-92. Només s'arriba a observar des d'un 9% del seu recorregut.	Baix
Futurs parcs eòlics	La visibilitat dels aerogeneradors depèn molt del seu emplaçament. Segons les coordenades dels aparells projectats, del <i>Parc eòlic Tramuntana</i> 13 aerogeneradors serien visibles des de menys del 20% del recorregut del GR, en alguns casos amb visibilitat nul·la. Els 4 restants tindrien una exposició major al 20%, sobretot els dos situats a les proximitats del Puig del Falcó, molt propers al traçat del sender i visibles des del 50% del recorregut. En el cas del <i>Parc eòlic Molinàs</i> , la visibilitat d'11 dels seus aerogeneradors seria reduïda, però els tres més orientals, tindrien una exposició més gran, essent visibles des de més del 20% del recorregut i essent propers al traçat.	Moderat, amb trams d'impacte sever i altres de baix

Font: lavola.

¹¹ L'impacte es valora en 4 graus segons la visibilitat de l'element: sever (molt visible), moderat (visible), baix (poc visible), nul (gens visible).

3.2.2.2 Visibilitat del GR-11

S'ha calculat la visibilitat del tram de GR-11 que transcorre pels municipis de Llançà, Colera i Portbou. La cartografia resultant es troba al MAPA 12B de l'Annex Cartogràfic.

El traçat del sender, que creua transversalment el terme municipal de Llançà, implica que les zones més visibles corresponguin a aquest municipi. De Colera i Portbou són visibles les zones més elevades, és a dir, els vessants meridionals dels careners.

En quant als impactes potencials, a la taula següent es resumeixen les dades corresponents a cadascuna de les infraestructures i assentaments urbans amb major efecte sobre el paisatge.

Taula 3.2.3. Impactes paisatgístics sobre el GR-11

Element	Descripció de l'impacte	Valoració ¹²
Assentaments urbans	La major part dels assentaments urbans són poc visibles des del GR-11. Tot i així, hi ha una zona molt exposada, corresponent a l'entrada del nucli urbà, que és visible des d'un 25% del seu recorregut.	Baix
Activitats extractives	La major part de la superfície de l'explotació de Llançà és poc visible. Ara bé, també hi ha àrees molt exposades que es poden observar clarament des del traçat del sender.	Moderat
Futurs parcs eòlics	La visibilitat dels aerogeneradors depèn molt del seu emplaçament. Segons les coordenades dels aparells projectats, el <i>Parc eòlic Tramuntana</i> seria poc visible des del GR-11 a causa de 2 factors: la distància i el nombre d'aparells visibles (8). En el cas del <i>Parc eòlic Molinàs</i> , seria superior. Tots els aerogeneradors serien visibles des d'alguna zona del traçat i, a més, el parc projectat es troba més proper al sender. Tot i així, en cap cas un aparell seria visible des de més del 20% del recorregut.	Moderat, amb trams d'impacte sever i altres de baix

Font:lavola.

¹² L'impacte es valora en 4 graus segons la visibilitat de l'element: sever (molt visible), moderat (visible), baix (poc visible), nul (gens visible).

3.2.2.3 Visibilitat dels principals miradors i punts elevats

S'ha calculat la visibilitat de 9 miradors o punts elevats dels traçats dels itineraris de la zona d'estudi:

Taula 3.2.4. Visibilitat dels miradors i punts elevats

Mirador	Territori visible	Elements amb impacte visibles
Coll de Balitres (Memorial a l'exili)	Té visibilitat cap al Mar i la Punta del Claper	Port de Portbou
Memorial Walter Benjamin	Té visibilitat sobre el terme municipal de Portbou	Nucli urbà de Portbou Parc eòlic Tramuntana
Mirador del Castellar	Té bona visibilitat sobre el mar i els principals careners de les serres del territori	Urbanitzacions del sector septentrional de Llançà i la Rovellada (a Colera) Alguns aerogeneradors dels Parcs eòlics projectats
Castell de Querroig	Té més visibilitat cap a territori francès. De l'àmbit d'estudi s'observa part del terme municipal de Portbou	Alguns aerogeneradors del Parc eòlic Tramuntana
Paravents	Té bona visibilitat sobre els principals careners de les serres del territori	Parcs eòlics projectats Activitat extractiva de Llançà
Serra de la Balmeta	S'observa part de la superfície de Colera i Llançà i el mar	Alguns aerogeneradors dels Parcs eòlics projectats Assentaments urbans de Llançà
Puig d'Esquers	Te bona visibilitat sobre el territori de l'àmbit d'estudi	Assentaments urbans Parcs eòlics projectats Activitat extractiva de Llançà
Puig Tifell	Te bona visibilitat sobre el territori de l'àmbit d'estudi	Assentaments urbans Parcs eòlics projectats Activitat extractiva de Llançà
Coll del Perer	L'àmbit d'estudi és poc visible.	-

Font:lavola.

La cartografia resultant es troba al MAPA 12C de l'Annex Cartogràfic.

En quant als impactes potencials, a la taula següent es resumeixen les dades corresponents a cadascuna de les infraestructures i assentaments urbans amb major efecte sobre el paisatge.

Taula 3.2.5. Impactes paisatgístics sobre els principals miradors

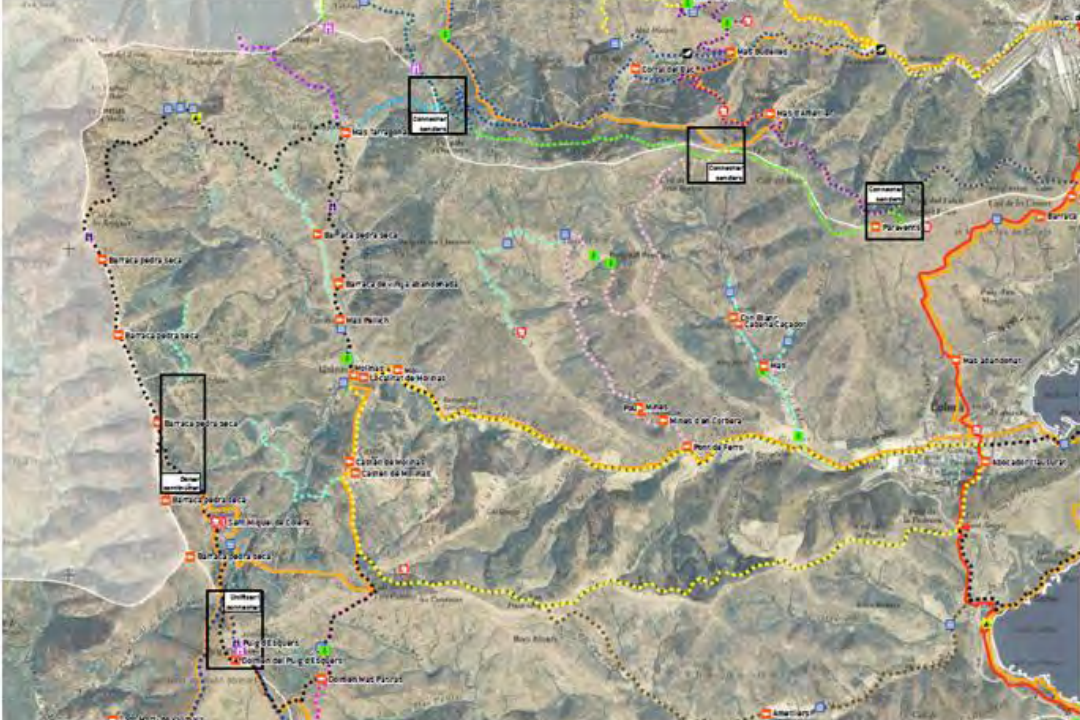
Element	Descripció de l'impacte	Valoració¹³
Assentaments urbans	Els assentaments urbans són visibles des de fins a 3 dels miradors analitzats.	Moderat
Activitats extractives	El sector central l'explotació de Llançà és visible des de 3 dels miradors estudiats.	Moderat
Futurs parcs eòlics	La visibilitat dels aerogeneradors depèn molt del seu emplaçament. Segons les coordenades dels aparells projectats, la meitat dels aerogeneradors del <i>Parc eòlic Tramuntana</i> serien visibles des de 3 dels 9 miradors. La resta s'observarien des d'un o dos miradors. En el cas del <i>Parc eòlic Molinàs</i> , la visibilitat seria superior. Tots els aerogeneradors des de tres miradors.	Moderat

Font:lavola.

¹³ L'impacte es valora en 4 graus segons la visibilitat de l'element: sever (molt visible), moderat (visible), baix (poc visible), nul (gens visible).

3.3 ACTUACIONS DE MILLORA DE LA CONNECTIVITAT SOCIAL

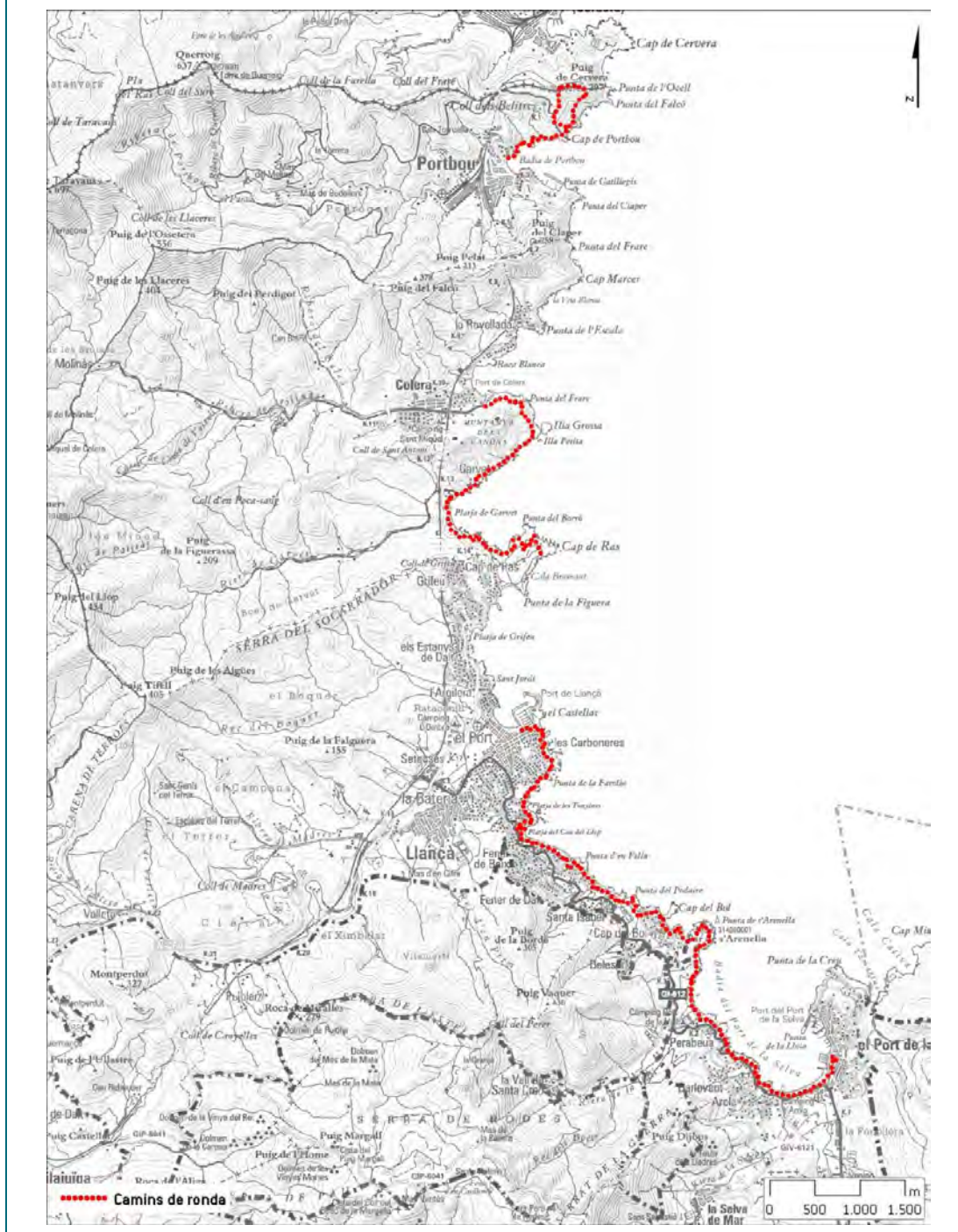
En base a l'anàlisi de les xarxes de camins i senders de l'àmbit d'estudi i l'estudi del paisatge es proposen un seguit de mesures i actuacions de millora de la connectivitat social. Tot seguit es presenten diverses fitxes on es descriuen les problemàtiques detectades, es defineixen els objectius a assolir i es proposen les actuacions necessàries.

1	UNIFICAR LA XARXA DE SENDERS I ITINERARIS A PEU
Localització	
Tota la xarxa de camins i senders de l'àmbit d'estudi. Hi ha alguns punts conflictius en la connectivitat, que s'identifiquen a la figura següent i que es representen acuradament al mapa 11 de l'annex cartogràfic.	
	
Descripció i diagnosi de la situació actual	
<p>Les xarxes de senders de l'àmbit d'estudi tenen un gran potencial a l'hora d'afavorir una bona oferta turística. Ara bé, actualment existeix una oferta molt variada però sense unificar. Cada municipi té una oferta diferenciada i el condicionament dels senders varia molt d'un territori a l'altre. D'altra banda, existeixen altres xarxes de senders (senders de gran recorregut, Itinerànnia), que tampoc s'han relacionat amb les xarxes municipals.</p>	

1	UNIFICAR LA XARXA DE SENDERS I ITINERARIS A PEU	
Objectius		
<div>- Millorar la connectivitat de la xarxa de senders i itineraris a peu.</div>		
Actuacions a realitzar		
<p>Es proposa connectar les xarxes de senders de Llançà, Colera i Portbou per tal que formin una mateixa unitat, condicionar els itineraris que ho requereixin, unificar la senyalètica sota una imatge conjunta, i editar material divulgatiu conjunt. En els casos de Colera i Portbou és imprescindible executar Plans de camins i senders.</p> <p>D'altra banda, cal vincular els senders municipals a la xarxa Itinerànnia¹⁴ i als senders de gran recorregut. Es pot valorar la possibilitat, a través del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, d'incloure la totalitat o una part de les xarxes municipals a Itinerànnia.</p>		
Prioritat		
Alta	Mitja	Baixa
Organisme responsable		Organismes o agents implicats
Ajuntaments de Llançà, Colera i Portbou		Consell Comarcal de l'Alt Empordà Federació d'Entitats Excursionistes de Catalunya
Finançament		
<p>La Diputació de Girona disposa d'una línia d'ajuts a projectes per a la preservació i difusió dels valors naturals de la demarcació de Girona.</p> <p>Poden concórrer a aquests ajuts les administracions locals per a projectes que suposin una millora del medi natural en espais naturals de la demarcació de Girona i que incideixin en la inserció social de col·lectius de persones desfavorides.</p> <p>Són subvencionables les accions orientades la restauració i senyalització de camins pedestres, sempre que representin la descongestió d'altres punts de l'espai natural, o la recuperació de camins tradicionals. No és subvencionable l'obertura de nous camins o senders.</p>		

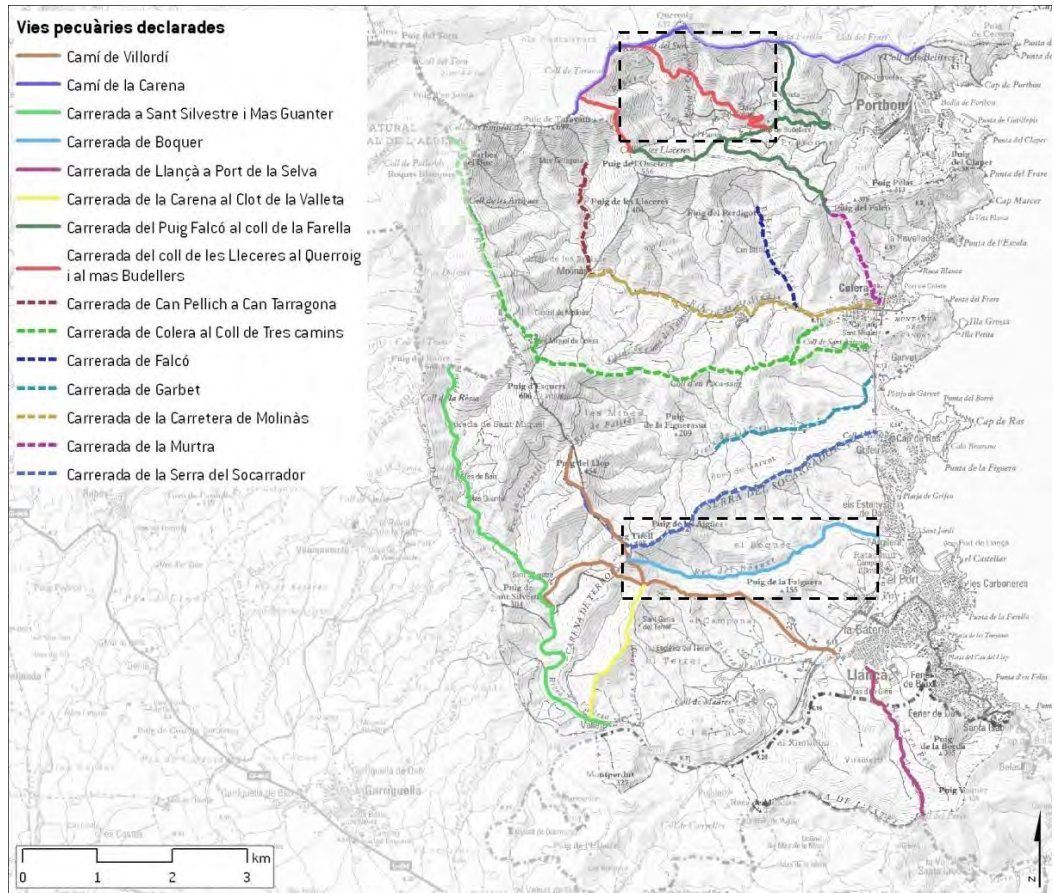
¹⁴ L'Ajuntament de Llançà ja ho ha fet en la xarxa d'itineraris municipal.

Localització



2 REVALORITZAR I CONDICIONAR ELS CAMINS DE RONDA	
Descripció i diagnosi de la situació actual	
<p>Els darrers anys s'han recuperat camins de ronda donat el seu important atractiu cultural i paisatgístic. Als municipis de Llançà, Colera i Portbou se n'han rehabilitat alguns trams, que són zones de passeig molt agradables i de gran potencial turístic.</p> <p>A Llançà actualment existeix un camí de ronda que parteix de la Platja del port i enllaça amb el municipi del Port de la Selva. El Ministeri de Medi Ambient ha condicionat recentment el tram de la Platja de Cau del Llop.</p> <p>A Colera hi ha un camí de ronda que ressegueix el litoral des de la Platja Goixa fins a Cap Ras, però actualment resta un tram sense executar: des dels Canons fins a Garbet, donat que el recorregut previst transcorre per dins una propietat privada.</p> <p>Finalment, a Portbou hi ha un projecte, elaborat per GISA i la Generalitat de Catalunya, per executar en breu un camí de ronda des de la Platja de Portbou en direcció nord. L'Ajuntament considera que l'impacte d'aquest pot ser desmesurat, doncs no enllaça amb cap altre itinerari i tindrà un fort impacte sobre la línia de costa tal i com està projectat.</p>	
Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> - Condicionar els camins de ronda - Addicionar els camins de ronda a les xarxes de senders municipals - Potenciar els camins de ronda com a atractiu turístic 	
Actuacions a realitzar	
<p>Es proposa condicionar els camins de ronda en aquells trams on sigui necessari, així com executar els projectes dels trams sense connectar. En el cas de Portbou, s'aconsella revisar el projecte existent per tal de valorar-ne l'impacte sobre el territori. En cas de ser una proposta desmesurada caldria replantejar el projecte actual. En tot cas s'han d'introduir criteris per a minimitzar l'impacte sobre el paisatge i si s'escau utilitzar materials naturals i certificats.</p> <p>Es proposa valorar la possibilitat de crear el camí de ronda entre Portbou i Colera, així com preveure la connexió del Port de Llançà amb Cap Ras.</p> <p>Finalment, cal difondre i potenciar els valors d'aquests camins com a atractiu turístic de qualitat.</p>	
Prioritat	
Alta Mitja Baixa	
Organisme responsable	Organismes o agents implicats
Ajuntaments de Llançà, Colera i Portbou	Generalitat de Catalunya Ministeri de Medi Ambient
Finançament	
No s'escau	

Localització



Descripció i diagnosi de la situació actual

La major part d'aquests camins actualment es conserven a l'àmbit d'estudi i pràcticament tots formes part de les xarxes de senders municipals. Ara bé, hi ha algunes carrerades que han desaparegut total o parcialment, com és el cas de la Carrerada del coll de les Lleceres al Querroig i al mas Budellers (a Portbou) i de la Carrerada de Boquer (a Llançà).

Objectius

- Recuperar els camins tradicionals

Actuacions a realitzar

Es proposa recuperar la traça d'aquells camins ramaders que han desaparegut, donat el seu valor patrimonial.

Es pot valorar la possibilitat d'incloure aquests traçats a les xarxes d'itineraris i senders de l'àmbit d'estudi.

3 RECUPERAR ELS CAMINS RAMADERS	
Prioritat	
Alta	Mitja Baixa
Organisme responsable	Organismes o agents implicats
Ajuntaments de Llançà i Portbou	Diputació de Girona Departament de Medi Ambient i Habitatge
Finançament	
<p>La Diputació de Girona disposa d'una <i>línia d'ajuts a projectes per a la preservació i difusió dels valors naturals de la demarcació de Girona</i>.</p> <p>Poden concórrer a aquests ajuts les administracions locals per a projectes que suposin una millora del medi natural en espais naturals de la demarcació de Girona i que incideixin en la inserció social de col·lectius de persones desfavorides.</p> <p>Són subvencionables les accions orientades la restauració i senyalització de camins pedestres, sempre que representin la descongestió d'altres punts de l'espai natural, o la recuperació de camins tradicionals. No és subvencionable l'obertura de nous camins o senders.</p>	

Localització



Descripció i diagnosi de la situació actual

El Memorial Democràtic, amb la col·laboració del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, ha senyalitzat les localitats i els paratges d'aquesta comarca que van tenir més importància en el moment del gran èxode republicà. Després del pas del Portús, el del coll de Belitres (a Portbou) és el segon més important de la comarca.

Objectius

- Potenciar els camins de l'exili i el seu valor patrimonial

Actuacions a realitzar

L'Ajuntament de Portbou treballa en diverses iniciatives de recuperació de la memòria històrica, entre les quals s'inclou un memorial a l'exili situat al Coll de Belitres. Es proposa estendre aquesta iniciativa als municipis de Colera i Llançà, relligant-ho altres iniciatives de recuperació de la memòria històrica i creant itineraris temàtics.

Prioritat

Alta

Mitja

Baixa

Organisme responsable

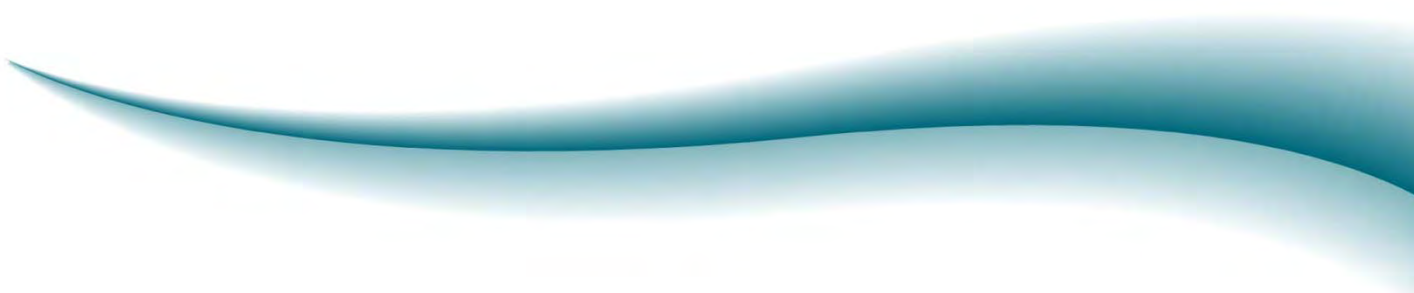
Ajuntaments de Llançà, Colera i Portbou

Organismes o agents implicats

Memorial democràtic

Finançament

Ajuts per a l'organització d'activitats i esdeveniments per fer difusió i memòria d'episodis commemoratius de la història de Catalunya.



av. Roma, 252-254
08560 Manlleu
tel. 938 515 055

c. Correu, 2, 1r
08800 Vilanova i la Geltrú
tel. 938 115 115

c. Pamplona, 96, local 18
08018 Barcelona
tel. 933 568 160

c. Serrano, 93, 3ª planta
28006 Madrid
tel. 915 159 432

info@lavola.com
www.lavola.com