

Informe

El mes de febrer de 2008, el CILMA, a petició dels municipis afectats pel projecte de la variant de la carretera C-66 en el tram La Bisbal d'Empordà-Corçà, va presentar una proposta de mesures correctores en les dues alternatives de traçat proposades, per la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquesta proposta va ser redactada per la consultoria Taller Ambiental i l'enginyeria ABM.

En data 31/07/08 va sortir a informació pública l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "Millora general. Variant de la Bisbal d'Empordà i Corçà. Carretera C-66, pk 4+500 al pk 20+500. Tram: Forallac-La Pera".

En data 10 de setembre de 2008, el CILMA rep la sol·licitud de l'Ajuntament de Corçà en que demana una ampliació de la proposta de mesures correctores que se'ls va presentar el febrer de 2008, en la qual no es contempla el veïnat de Cassà de Pelràs.

És en aquest sentit, que l'informe següent inclou les mesures correctores a tenir en compte en el tram d'autovia Corçà-Rupià-La Pera.

Aquest tram té una longitud aproximada de 6 km. i engloba diferents combinacions dels trams núm. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13. Les obres de fàbrica o estructures que es contemplen en l'estudi informatiu són passos a sota i a sobre de l'autovia en concret per a restituir camins, un viaducte sobre la riera de Rodonell i el torrent de Mas Terrades, passos inferiors per les escorrentia de l'aigua de dos torrents i un pas superior específic de 40 m. per al pas de la fauna.

Aquest tram Corçà-Rupià-La Pera té, a l'entorn de l'autovia projectada, alguns habitatges disseminats i sobretot hàbitats agroforestals ben conservats amb presència de masses forestals d'alzinars amb pins. També hi ha una presència important de grans mamífers com els ungulats, els quals necessiten com a densitat mínima de passos de fauna un pas cada km en hàbitats forestals i altres tipus de hàbitats d'interès.

És en aquest sentit, que per la llargària del tram, els hàbitats naturals ben conservats i la qualitat paisatgística de la zona, es creuen insuficients aquestes estructures per incrementar una òptima connectivitat ecològica, paisatgística i social i per tant es proposa tenir en compte incorporar unes mesures correctores (veure taula), compatibles amb les plantejades en l'estudi informatiu i que poden assegurar minimitzar l'impacte sobre la recuperació de l'entorn i la capacitat d'absorbir el canvis que pot comportar una nova infraestructura viària en aquest tram.

a) Mesures de permeabilització

Les mesures correctores de permeabilització que es proposen tenen l'objectiu de facilitar les connexions ecològiques entre els espais agroforestals d'aquest tram i també assegurar la connectivitat social i paisatgística. Principalment, es proposa la creació de passos superiors. Si entrem amb un anàlisi a gran escala, aquestes estructures estratègicament col·locades permeten la connexió del massís de les Gavarres amb el parc agrari del Baix Ter i el EIN Montgrí i Les Medes.

En el tram d'autovia on hi ha previst una trinxera important es proposa un **fals túnel**. En els trams on l'autovia discorre en una petita trinxera o bé en la rasant del terreny, es proposen **passos superiors o ecoductes** -estructures que gràcies a les seves dimensions, permeten una òptima integració a l'entorn, donant continuïtat a la cobertura vegetal i als hàbitats situats als dos costats de l'autovia- i que permeten la connectivitat faunística entre espais, que encara que no presentin un especial interès de conservació, faciliten la dispersió de fauna entre hàbitats d'alt interès. Així com, també asseguren la preservació paisatgística i els usos tradicionals i alhora minimitzen l'impacte visual i acústic de l'autovia en els habitatges propers. Aquests passos superiors també poden ser multifuncionals, o sigui que poden tenir un ús mixte i ser utilitzats com a camí, via pecuària i per la fauna.



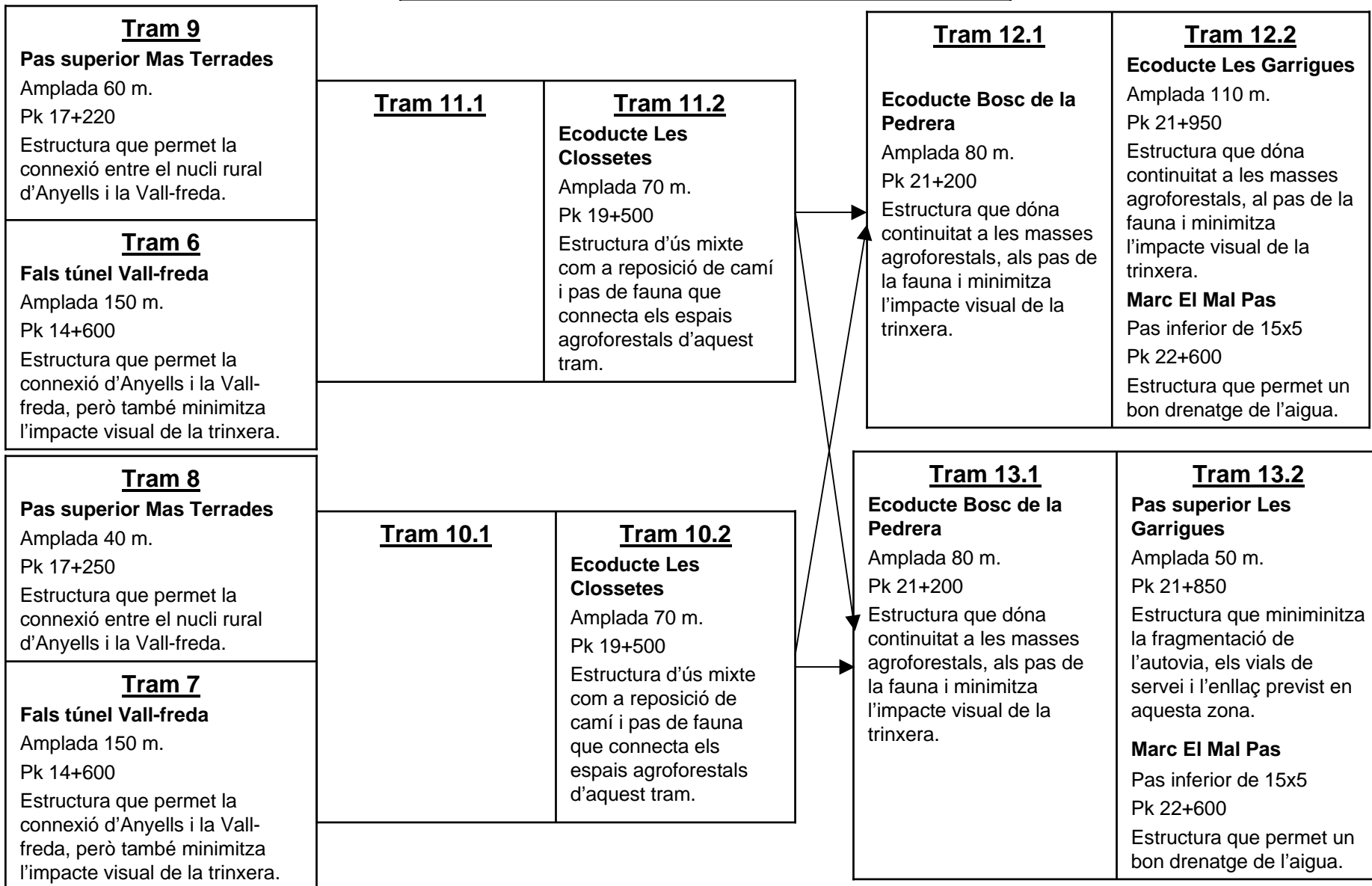
Pas superior en un terreny pla, amb rampes de lleugera pendent. Font: Projecte Acció COST 31 i Minuartia. Ministerio de Medio Ambiente. 2007



Imatge d'un ecoducte en una autopista europea. Font: Projecte Acció COST 31 i Minuartia. Ministerio de Medio Ambiente. 2007

La relació de mesures de permeabilització i la seva justificació es troben descrites a la taula següent, així com, dibuixades en els mapes annexats en aquest l'informe.

Projecte de la variant de la carretera C-66
Tram: Corçà-Rupià-La Pera
Proposta de mesures de permeabilització



b) Mesures d'integració ambiental

Per a la **prevenció del soroll** en àrees habitades cal assegurar que l'estudi acústic amb la predicció dels nivells sonors previstos a la fase d'explotació, s'adeqüi als nivells d'immissió sonora en l'ambient exterior produïts pels mitjans de transport recollits en l'Annex 1 de la Llei 16/02 de Protecció contra la Contaminació Acústica de la Generalitat de Catalunya. També es proposa l'ús de paviments sonoreductors en tot el traçat.

En quan als **jaciments arqueològics**, a les zones en les quals es prevegi la seva existència es realitzarà, abans d'iniciar les obres, una campanya de reconeixement amb la finalitat de preservar el patrimoni artístic i cultural.

També s'han d'establir **mesures per a la protecció contra l'erosió, la recuperació ambiental i la integració paisatgística** amb la revegetació artificial amb espècies autòctones. També s'han de preveure mesures de neteja i manteniment dels talussos, per a la prevenció d'incendis. Mesures que s'han d'implementar durant les obres i posteriorment en la fase d'explotació de la infraestructura.

Jaume Hidalgo i Colomer
Secretari Tècnic

Judit Vilà i Giralt
Tècnica

Girona, 13 d'octubre de 2008