



Els impactes sobre el territori de la proposta poden ser objectivament severes, principalment en relació als següents aspectes:

- Impacte acústic
- Mobilitat
- Connectivitat ecològica
- Integració amb l'entorn

La prevenció, reducció o compensació d'aquests impactes no ha quedat gens garantida en els diferents documents tramitats fins al moment (modificació puntual del PGOU de Llinars del Vallès, Pla especial, i avantprojecte). El tractament d'aquests aspectes s'ha fet fins ara d'una manera alarmantment generalista i la tramitació no ofereix garanties que siguin resolts adequadament quan es concreti el projecte.

L'aprovació de la modificació puntual del PGOU i del Pla especial s'ha fet en un temps preocupantment ràpid (i més tenint en compte que hi havia l'estiu pel mig):

- 17 de març de 2009, entrada als Serveis Territorials del Departament de Medi Ambient i Habitatge a Barcelona de la sol·licitud de document de referència.
- 4 de juny de 2009: aprovació inicial de la modificació puntual del PGOU i del Pla especial sense document de referència del DMAH.
- 30 d'octubre de 2009: aprovació provisional de la modificació puntual del PGOU i del Pla especial.
- 5 de novembre de 2009: aprovació definitiva de la modificació puntual del PGOU.

Qualsevol persona conegui la legislació vigent en matèria d'urbanisme i d'avaluació ambiental sap que aquests terminis tan ajustats no son gens habituals en aquest tipus de tramitacions. A banda de no ser habituals, la precipitació de la tramitació ha provocat que no s'hagin emès els informes pertinents per bona part de les administracions competents (inclòs el mateix document de referència del DMAH) i que en la proposta no s'hagin analitzat i incorporat els requeriments i condicionants mínims per garantir que un projecte d'aquesta envergadura es desenvolupi amb garanties d'integració.

L'informe emès per l'OTAA el 7 de setembre sobre la *modificació puntual del PGOU per a la implantació d'un centre esportiu per a la pràctica d'esports del motor, al terme municipal de Llinars del Vallès* estableix un seguit de determinacions que no han estat recollides de manera satisfactòria en els documents aprovats fins al moment. D'aquestes determinacions, les més rellevants són les següents:

OBSERVACIÓ	DETERMINACIÓ
	<p>La Modificació puntual possibilitarà la construcció en l'àmbit d'actuació d'un centre esportiu per a la pràctica d'esports del motor, el qual es materialitzarà a través d'un Pla especial.</p> <p>En el cas que l'esmentat Pla especial tingui caràcter projectual, li serà d'aplicació la normativa reguladora de l'avaluació d'impacte ambiental de projectes. l'annex II del Real decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero, <i>por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos</i>. Aquest annex inclou les pistes permanents de carreres i de proves per a vehicles motoritzats entre els projectes que hauran de ser sotmesos a avaluació d'impacte ambiental si així ho decideix el corresponent òrgan ambiental.</p>

	<b>OBSERVACIÓ</b>	<b>DETERMINACIÓ</b>
<b>Model territorial i d'ocupació del sòl</b>	<p>L'article 47.9 de la Llei d'urbanisme determina que el sòl no urbanitzable no pot ésser dedicat a usos que, atenent els valors que el Pla general protegeix o preserva i les finalitats que persegueix, en transformin la destinació o la naturalesa o bé lesionin o impedeixin la realització dels dits valors i l'assoliment de les dites finalitats.</p> <p>L'article 46.2 del Reglament de la Llei d'urbanisme determina que en sòl no urbanitzable, a més de la utilització d'acord amb la seva naturalesa rústica, només es poden admetre els usos, construccions i obres previstos en la Llei d'urbanisme.</p>	<p>No resta suficientment justificat des d'un punt de vista ambiental el canvi de qualificacions del sòl no urbanitzable, atès que no es fa referència o bé a la manca dels valors ambientals en aquest àmbit en el moment d'aprovació del planejament general vigent o bé a la desaparició d'aquests valors ambientals des de l'aprovació del planejament.</p> <p>Algun dels usos complementaris proposats, com ara el residencial especial, comercial, oficines i industrial, no resten admesos en el règim d'ús del sòl no urbanitzable previst per la legislació urbanística.</p> <p>Aquests usos complementaris no admesos en sòl no urbanitzable impliquen la introducció de dinàmiques urbanes en aquest tipus de sòl, la qual cosa no resta justificada tenint en compte la proximitat d'àmbits de caràcter urbà en els quals es podrien ubicar els usos esmentats.</p> <p>Aquesta instal·lació està considerada com una actuació específica d'interès públic que s'ha d'emplaçar en el medi rural, en base a l'article 47.4.a de la Llei d'urbanisme, de manera que caldrà respectar el límit que estableix aquest mateix precepte en determinar que aquest tipus d'activitats col·lectives hauran de disposar de les obres i instal·lacions mínimes i imprescindibles per a l'ús en qüestió.</p> <p>D'acord amb l'exposat, i per tal de garantir la preservació del sòl no urbanitzable respecte al procés de desenvolupament urbà, caldrà adequar la regulació dels usos previstos per a l'àmbit al règim del sòl no urbanitzable previst per la legislació urbanística.</p>
<b>Integració paisatgística</b>	<p>La morfologia de l'àmbit presenta, en determinats indrets, pendents per sobre del 20%</p>	<p>Caldrà que les instal·lacions es portin a terme, en la mesura del possible, en terrenys amb pendent no superior al 20%, de conformitat amb la directriu de preservació de la urbanització dels terrenys amb pendent elevada establerta en la legislació urbanística vigent, i per tal de no disminuir de manera significativa l'estabilitat del sòl segons l'article 46.3b) del Reglament de la Llei d'Urbanisme.</p>
<b>Medi natural</b>	<p>L'àmbit de l'actuació afecta un hàbitat d'interès comunitari (HIC) no prioritari d'alzinars i carrascars</p>	<p>Caldrà que el posterior Pla especial asseguri un estat de conservació favorable de l'hàbitat d'interès comunitari present a l'àmbit d'acord amb l'esmentada Directiva d'hàbitats, tot proposant mesures ambientals per tal de restaurar-lo i conservar-lo.</p> <p>Per tal de garantir la màxima protecció de l'hàbitat identificat, caldrà eliminar la previsió d'una àrea específica en terrenys forestals destinada a allotjar els elements tècnics de les instal·lacions i serveis</p>

OBSERVACIÓ		DETERMINACIÓ
	El Pla general vigent reconeix els valors ambientals de la zona, argumentant per un costat que la conservació d'usos agrícoles i similars, i de les àrees forestals, en aquestes zones obertes frontereres de l'àrea d'influència del Parc Natural Montnegre – el Corredor (clau 26), es considera d'especial significat per a la connectivitat del propi Parc natural. Per altra banda, el curs del torrent (clau 23) esdevé interessant com a corredor biològic entre el Montseny, el Mogent i el Corredor - Montnegre	Caldrà que el posterior Pla especial d'ordenació de l'àmbit incorpori mesures per tal d'afavorir la salvaguarda i recuperació d'aquesta connectivitat ecològica, com ara l'estudi de passos de fauna que es puguin escaure, els quals podrien ser proposats com a mesura compensatòria per la implantació de la instal·lació.
	El planejament general municipal té com a criteri evitar la fusió urbana amb els nuclis urbans dels municipis veïns, per tal de conservar la separació interurbana i el paisatge d'identificació territorial del municipi, com una àrea de separació urbana (PT).	
<b>Medi acústic</b>		Serà el Pla especial de desenvolupament el que haurà de preveure les seves pròpies mesures correctores per tal de garantir els nivells acústics en relació a la població.
		Caldrà que en el desenvolupament d'aquest àmbit es garanteixi el compliment dels límits d'immissió establerts per la legislació de protecció contra la contaminació acústica vigent, adoptant les mesures necessàries, com el disseny d'apantallaments en origen per tal de contenir el soroll en les pròpies instal·lacions amb sistemes durs, complementats amb plantacions vegetals per a la seva integració paisatgística.

Per altra banda, el document de *resolució d'al·legacions i aprovació provisional del Pla especial*, emès per l'Ajuntament de Llinars del Vallès el 30 d'octubre de 2009 desestima totes les al·legacions presentades per diferents grups municipals, entitats, particulars, i per l'Ajuntament de Cardedeu. L'argument de desestimar bona part d'aquestes al·legacions és, segons el mateix informe, que molts dels aspectes que s'al·leguen seran tractats en el projecte.

A continuació s'exposen sintèticament els motius que justifiquen que el projecte executiu estigui sotmès a avaluació d'impacte ambiental i els aspectes que haurien de quedar resolts abans de la seva aprovació.

En els apartats següents s'aporten informacions més detallades en relació als principals impactes de la proposta no resolts adequadament en l'aprovació definitiva de la modificació del PGOU i del Pla especial i que fan del tot necessari el sotmetiment del projecte a avaluació d'impacte ambiental.

### **Impacte acústic**

- Impacte acústic sobre sòl urbà i futurs impactes sobre sòl urbanitzable.
- Proximitat de 2 centres educatius propers: escola Ginebró (Llinars) i escola bressol els Daus (Cardedeu)
- Determinació dels nivells d'immissió (karts, megafonia i accessos)
- Nou estudi d'impactes en les zones de recepció, adequació al marc legislatiu
- Establiment de mesures correctores que garanteixin que no se sobrepassen els nivells sonors establerts per la legislació vigent

### **Mobilitat**

- Accessibilitat des de la C-251 i impactes sobre la trama urbana.
- Estudi d'alternatives i mesures correctores (pas per sota la via del tren des del sector industrial).
- Inclusió dels camins d'accés en del projecte (eixamplament, pavimentació, costos d'urbanització), ja que han quedat exclosos en la modificació del PGOU i en el Pla especial.

### **Pèrdua de connectivitat**

- Justificació de la manca dels valors ambientals en aquest àmbit en el moment d'aprovació del planejament general vigent o bé a la desaparició d'aquests valors ambientals des de l'aprovació del planejament.
- Establiment de mesures correctores o compensatòries per a garantir la connectivitat ecològica.

### **Alteració de l'orografia**

- Garantia d'integració amb l'entorn.
- Tractament de la zona de transició amb les finques limítrofs.
- Transició a la part alta de la finca amb el canvi de relleu que es planteja.
- Establiment de mesures correctores.

### **Cicle de l'aigua**

- Garantir i preveure l'abastament d'aigua i les obres necessàries.
- Garantir i preveure les infraestructures de tractament aigües residuals i pluvials i les obres necessàries.

### **Aforament.**

- Fixar un aforament màxim de 1600 en l'eventual llicència d'activitats.

## **2 IMPACTE ACÚSTIC**

Durant la tramitació s'han efectuat dos informes acústics que s'analitzen tot seguit:

### **Primer informe acústic**

De forma sintètica, les principals mancances/errors que contenia el primer informe acústic poden resumir-se en els següents punts:

1. CORRECCIÓ DE LA NORMATIVA I LÍMITS D'IMMISSIÓ. S'utilitzava un annex erroni de la llei 16/2002 en l'informe (annex 1 en comptes de l'annex 3) .
2. MANCA D'APROVACIÓ DEL MAPA DE CAPACITAT ACÚSTICA. El municipi de Llinars del Vallès encara no te aprovat el mapa de capacitat tot i que el termini que dona la llei 16/2002 s'exhauria al 2005.
3. JUSTIFICACIÓ DEL MODEL PREDICTIU I VALIDACIÓ: L'estudi pren com a base de càlcul per establir l'impacte acústic el model predictiu alemany RLS 90/DIN 18005 sense aportar arguments que aclareixin el per què d'aquesta elecció. Tampoc fa cap estudi posterior de mesures "in situ" que permeti validar aquest model teòric.
4. MANCA DE DOCUMENTACIÓ DE LA POTÈNCIA ACÚSTICA DELS VEHICLES. L'estudi no aporta cap mena de documentació acústica dels vehicles i dona un valor de 78 dB per als vehicles de competició i 68 dB per als vehicles de lloguer.
5. SOROLL DE TRÀNSIT ASSOCIAT. L'estudi no entra a valorar l'increment de soroll de tots aquells carrers afectats per l'augment dels vehicles que es desplacin fins a circuit. A més, segons la proposta de mobilitat de l'estudi, els vehicles "de públic" transcorreran per carrers

que el decret 245/2005 (criteris per l'elaboració de mapes de capacitat), marca prioritàriament com a zones a protegir (residència d'avis en construcció).

6. PROPOSTA LA IMPLANTACIÓ DE PANTALLES VEGETALS. L'estudi s'atreveix a proposar la col·locació de pantalles vegetals (arbres) per evitar l'impacte acústic sobre una àrea molt concreta (can Capeta) tot coneixent (existeixen nombrosos estudis sobre la inutilitat de les barreres vegetals) que les pantalles vegetals són del tot ineficients.

**Segon informe acústic, presentat a l'OTAB el dia 23 d'octubre de 2009 acompanyant la resta de documentació del Pla especial**

El segon informe acústic entra a corregir determinats aspectes relacionats amb els anteriors arguments:

- 1) CORRECCIÓ DE LA NORMATIVA. L'estudi corregeix la normativa a aplicar i pren com a referència el RD 1367/2007, de desplegament de la *ley del Ruido*, una normativa de rang superior a la catalana i que estableix uns límits màxims d'immissió per zones residencials 10 dBA per sota dels límits que s'establien en el primer informe.
- 2) CORRECCIÓ EN LA POTÈNCIA ACÚSTICA D'EMISSIÓ DELS KARTS. L'estudi, ara sí, aporta dues proves acústiques més realistes sobre l'emissió dels Karts.
  - Emissió d'un kart de competició en un laboratori de proves acústiques.
  - S'han pres mesures en un circuit real.
 Cal puntualitzar que ni s'adjunta el certificat del laboratori de les proves acústiques, ni s'especifica la metodologia i l'instrumental emprat per realitzar la prova b.

El resultat ha estat el següent:

- La potència d'emissió acústica màxima assoleix valors de 98 db (passem de 78 dB del primer estudi a 98 dB)
- El soroll real d'un kart de competició assoleix valors de 91,8 dB.
- Posteriorment, aquest segon estudi aplica una hipòtesi sobre la circulació a diferents velocitats dels karts en el circuit, hipòtesi que podria considerar-se vàlida (pàgina 9). Corregint tots els càlculs del primer estudi, tenim que ara el circuit té una emissió de 103,5 dB.
- Així doncs, reformant la taula de resultats final, aplicant la normativa estatal, l'actual ordenança de Cardedeu i els nous resultats d'emissió acústica del circuit, obtenim el següent:

Receptor	Municipi	Actual	+ Circuit	Increment dB
2. Carrerfour	Cardedeu	57	60	<b>+4</b>
3. Habitatge	Llinars	49	64	<b>+15</b>
4. Bellavista	Cardedeu	45	64	<b>+19</b>
5. Can Morató	Llinars	63	54	<b>0</b>
6. Tres pins	Llinars	49	63	<b>+14</b>
7. Guineu/Ginebró	Llinars	56	58	<b>+2</b>
8. c/ del Roser	Cardedeu	47	63	<b>+16</b>
10. Can Calça-ple	Cardedeu	47	57	<b>+10</b>
11. c/ Mogent	Cardedeu	45	55	<b>+10</b>
12. Escola Ginebró	Llinars	51	63	<b>+12</b>

Receptor	Municipi	Actual	+ Circuit	Increment dB
14. Can Llegat-Barri Sant Josep*	Llinars	55	65	<b>+10</b>
15. La Plana	Llinars	45	65	<b>+20</b>

*\*Cal esmentar que la situació d'aquest punt és del tot desafortunada doncs està agafat en la fondalada del barri de Sant Josep, quan el correcte hagués estat prendre un punt en una cota superior.*

Tal i com es pot comprovar, l'afectació acústica descrita en el segon estudi és d'una magnitud sense precedents, incrementant el soroll ambient en zones tranquil·les (totes aquelles amb nivells acústics inferiors als 55 dBA) amb nivells de fins a 20 dBA.

**En el mateix informe es reconeix que el circuit incomplirà els límits establerts en el RD 1367/2007 i s'informa que l'impacte acústic sobre tots els punts abans descrits obligarà a l'activitat a la instal·lació de pantalles acústiques. Tanmateix, el propi estudi es despatxa amb una parell d'al·lusions del tot inconcretas:**

Punt 8, penúltim paràgraf: *“Atès que en l'estudi no s'ha considerat cap tipus d'apantallament acústic específic, es de preveure que dissenyant adequadament les barreres acústiques es pot aconseguir aquest objectiu”*

Punt 9, primer paràgraf: **“Tot i que les emissions del circuit principal superen el límit de 55 dB establert pel RD 1367/2007, es preveu que amb la incorporació de pantalles acústiques dissenyades adequadament es podrà complir aquesta limitació de les activitats”**

#### Aspectes que no aborda el segon estudi

El circuit de Karting compta amb dos circuits, el professional i el secundari o de lloguer. Si bé el segon estudi acústic afronta la manca de documentació de la potència acústica dels karts professionals, no és així amb els vehicles del el circuit de lloguer, sobre els qual no s'aporta cap documentació i es reproduïxen íntegrament les dades del primer estudi.

Si tenim en compte que els propis enginyers redactors dels 1er informe són els que corregeixen la dades del soroll emes pels Karts professionals des dels 78 dB als 91 o 98 (segons la prova), és de preveure, i el sentit comú així ens condueix, que els Karts de lloguer tinguin una potència acústica superior a l'esmentada en el 1er informe i que aquest increment sigui de com a mínim 13 dB. Per tant, cal avaluar també l'impacte acústic d'aquests Karts sobre l'entorn.

#### **Conclusions**

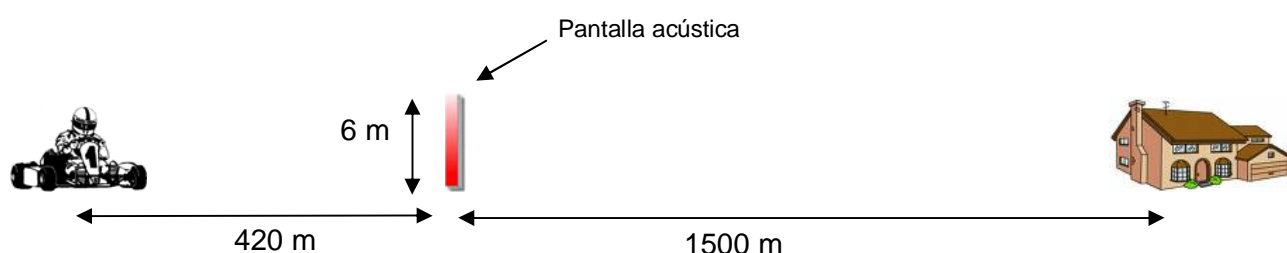
Vist el segon informe acústic d'ampliació i rectificació on es consideren aspectes fonamentals que no varen ser considerats en l'informe inicial i que la Plataforma Stop Kàrting Llinars va denunciar en el seu moment, cal concloure el següent:

1. L'impacte acústic de l'activitat no és compatible amb l'entorn i supera amb escreix els límits establerts en el RD 1367/2007. Per tant, s'està vulnerant la normativa estatal sense aportar documentació o estudis que facin preveure el seu compliment amb la implantació de mesures correctores. La població afectada pel circuit de Karting (xifrada en aproximadament en 8.000 persones) no compensa el benefici teòric que s'espera del mateix.

2. L'annex 10 de decret 176/2009 obliga a totes aquelles activitats sotmeses a règim d'intervenció ambiental susceptibles de generar soroll i vibracions a presentar un estudi d'impacte acústic on es detallin les *mesures correctores o protectores que assegurin que no se superen els valors límit d'immissió. Aquestes mesures s'han d'incloure i definir en l'estudi d'impacte acústic.* Aquestes

mesures, tal i com ja s'ha exposat, no han estat definides ni s'ha demostrat que la seva eficàcia. Tanmateix, sense tenir que entrar a discutir sobre la possibilitat d'aplicació de barreres acústiques, la implantació de les mateixes no es viable per dues raons fonamentals:

- Atenent a les dimensions del circuit, on els vehicles poden funcionar a un regim de 7.000 revolucions i amb emissions acústiques que poden assolir nivells de 103 dB, l'impacte ambiental del Karting sobre l'entorn natural, classificat fins a les hores com **connector ecològic**, provocarà una degradació irreparable per flora i fauna. A més, cal pensar que la instal·lació de pantalles aïllants o fonoabsorbents pot ocasionar un increment molt substancial del soroll en l'interior del recinte, fet que provocaria un clima acústic del tot insuportable pels espectadors.
- Les barreres acústiques tan sols són eficients quan l'emissor i el receptor estan propers. Per grans distàncies, com és el cas que ens ocupa, les difraccions superiors i laterals de les pantalles redueixen considerablement la seva eficàcia<sup>1</sup>. A més, les dimensions del circuit, amb nombrosos revolts, impossibilita la instal·lació de pantalles que assoleixin una eficàcia demostrable sobre els karts allunyats de les mateixes (fins a 420 metres).



A l'impacte del circuit caldria afegir-hi el dels espectadors i usuaris, que no ha estat comptabilitzat i també pot ser significatiu.

**Figura 2 Vista de l'àmbit i dels punts de mostreig des del sud**



**Figura 3 Vista de l'àmbit i dels punts de mostreig des del Sud**

<sup>1</sup> Pàgina 154: <http://194.30.32.164/proyectosonline/CARRETERAS/A-1/eia/EIA.pdf>



Figura 4 Vista de l'àmbit i dels punts de mostreig des del Nord

### 3 IMPACTE AMBIENTAL DEGUT A LA MOBILITAT

La xarxa viària per accedir al circuit ja es col·lapsa sovint entre setmana degut a la mobilitat obligada per motius de feina o estudi, però sobretot en caps de setmana, quan els accessos en massa al centre comercial la Roca Village saturen la sortida i entrada de l'autopista AP-7 (Cardedeu) i la C-35 (variant), i causen col·lapses monumentals a la rotonda de la sortida de l'AP7.

Tal i com indica el decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, a l'article 3.3, apartat c, s'haurà d'incorporar un estudi de mobilitat generada en els projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular, considerant implantació singular segons l'article 3.4 apartat c: "les instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones".

El càlcul d'aforament de 1.600 espectadors que surt al projecte no es correspon amb el que surt a partir d'un càlcul aproximat a partir de les dades del projecte sobre els espais adreçats a espectadors. Segons aquestes dades, és fàcil calcular un aforament molt superior a 2.000 persones, fet que obligaria a sotmetre el projecte a avaluació de mobilitat generada. Aquest escull només pot ser esmenat si es vincula la llicència ambiental d'activitats a l'aforament projectat.

Segons el càlcul dels tècnics de l'Ajuntament de Cardedeu en les seves al·legacions (cita textual):

*El projecte presentat per a la implantació d'un centre esportiu per a la pràctica dels esports de motor a Llinars del Vallès, segons la planta general de l'estudi de la mobilitat generada, hi ha presents tres graderies:*

- La graderia sud amb una superfície de 234 m<sup>2</sup>, si és amb seients a raó d'un seient per 0,5 m<sup>2</sup> té una capacitat de 468 persones; si és amb espectadors drets té una capacitat a raó d'un espectador per 0,25 m<sup>2</sup>, de 936 espectadors.
- La graderia nord amb una superfície de 360 m<sup>2</sup>, si és amb seients té una capacitat de 720 persones i si és amb espectadors drets 1.440 persones.

- La graderia oest (tribuna) amb una superfície de 150 m<sup>2</sup>, si és amb seients té una capacitat per a 300 persones i si és amb espectadors drets 600 persones

El circuit també disposa de talussos al costat sud i est del circuit de velocitat apte per a la col·locació d'espectadors sense seient:

- El talús Sud amb una superfície d'almenys 480 m<sup>2</sup> té una capacitat per a espectadors sense seient de 1.920 persones.

Per tant, la capacitat total per a espectadors del circuit és de 4.896 espectadors, igualment suposant que les graderies i la tribuna fossin amb seients la capacitat seria de 3.408 espectadors, així en qualssevol cas amb un aforament molt superior a 2.000 persones.

Les característiques de l'aparcament són les següents:

- 390 places per a automòbils, a raó de 4 persones per automòbil, 1560 persones.
- 28 places per a "autocaravanes" a raó de 4 persones, 112 persones.
- 8 places per a autobusos, a raó de 50 persones per autobús, 400 persones.

Per tant, la capacitat de l'aparcament és per a 2.072 persones, sense comptar els espectadors que podrien accedir amb transport públic des de la línia de Rodalies C2 (Barcelona-Maçanet ) i les línies d'autobús Barcelona-Granollers-Vilamajor i Sant Celoni-Granollers, amb parades pròximes al circuit tal com defineix l'Avaluació de la Mobilitat Generada.

El present estudi de la mobilitat generada no té en compte l'accés des de les poblacions del nord del circuit com la Garriga o la comarca d'Osona.

Així mateix la via d'accés principal al circuit té una amplada de 5 metres, totalment insuficient per a la circulació de vehicles i autocars que necessita el circuit. Aquest accés principal no està inclòs dins l'àmbit d'actuació d'aquest projecte i, per tant, se n'exclouen l'anàlisi dels impactes que s'hi generarien i les actuacions d'urbanització i vialitat (vehicles motoritzats, vehicles no motoritzats i vianants) precises.

És cert que els terrenys es troben, aparentment, a prop d'infraestructures importants, però això no implica que es tracti d'un terreny de fàcil accés. Al contrari, el terreny es troba en una zona de turons, amb un desnivell de 30 m des de la cota més alta, al nord (la Segarra 221 m), fins la via del tren al sud que fa de barrera infranquejable. Això dificulta que es pugui accedir fàcilment des de l'autopista o des de la variant, que queden a l'altre costat de la via. No hi ha cap possibilitat que els vehicles travessin la via del tren en les proximitats del circuit. Cal desviar-se un quilòmetre en direcció Girona per travessar la via, passar per la zona urbana de Llinars del Vallès i, en direcció nord, anar a trobar la carretera C-251 i recular altra vegada un quilòmetre direcció Barcelona, per agafar el trencant que s'endinsa al bosc de Can Morató on cal recórrer altres 400 m més.

**Per tant, segons l'itinerari que es proposa al projecte, per arribar al circuit des de la sortida Cardedeu/la Roca de l'autopista A-7 al circuit, haurem de circular per carreteres locals estretes, vies urbanes i pistes asfaltades, un total d'uns 7 km** (aquesta distància és superior a la que hi ha des de Cardedeu a Granollers per la carretera C-251, 6,5 km).

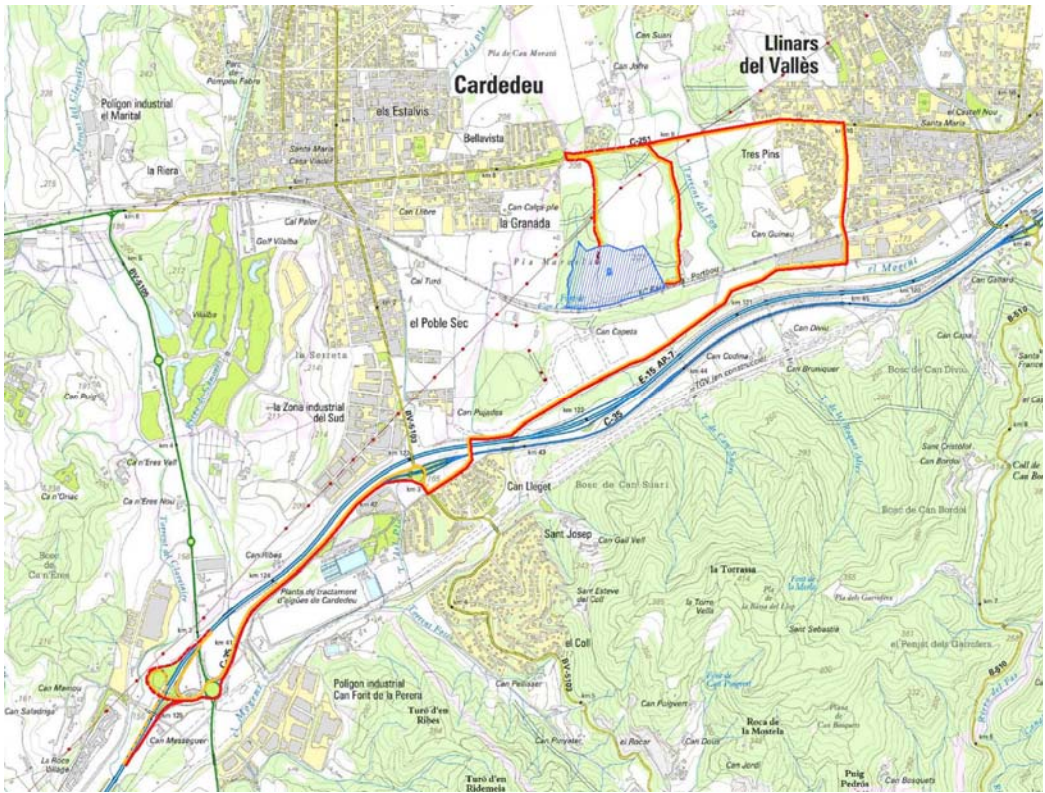


Figura 5. Mapa de mobilitat que presenta el projecte

Aquesta distància també és superior a l'itinerari que suggereix el cercador de mapes Google i que sempre és creuant Cardedeu (5,4 km), tal com es veu en la imatge següent. Aquest seria l'itinerari que indicarien els GPS dels cotxes, el més curt i directe. Això suposaria el pas de centenars de vehicles (més de 800 vehicles si parlem de més de 3.000 espectadors) pel mig de Cardedeu els dies de competició.

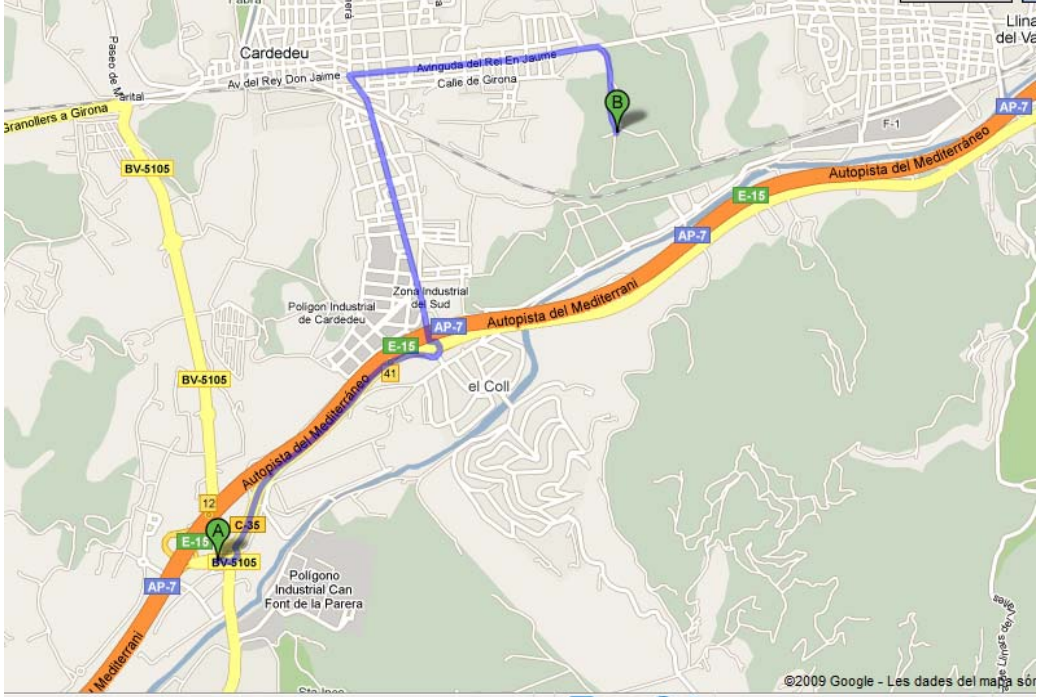


Figura 6. Itinerari real que utilitzarien els usuaris (i que suggereix el cercador de mapes Google)

A més, els accessos al circuit de milers de persones suposarien eixamplar i asfaltar actuals camins. **Aquests camins de sorra que es volen transformar en carreteres asfaltades per**

accedir al circuit passen per zones de bosc que es veurien greument afectades. Aquestes infraestructures noves suposaran un impacte ambiental considerable pels terrenys no urbanitzables pròxims al circuit, que no ha estat sotmès a cap estudi.

#### 4 ALTRES ASPECTES RELLEVANTS

Nombroses de les determinacions de l'informe de l'OTAA sobre l'aprovació inicial no han quedat recollides ni justificades en la proposta. A banda de les relatives a impacte acústic i mobilitat, que ja han estat analitzades en els apartats anteriors, les més rellevants són les següents:

OBSERVACIÓ		DETERMINACIÓ	MANCANCES DE LA PROPOSTA
<b>Model territorial i d'ocupació del sòl</b>	L'article 47.9 de la Llei d'urbanisme determina que el sòl no urbanitzable no pot ésser dedicat a usos que atenen els valors que el Pla general protegeix o preserva i les finalitats que persegueix, en transformin la destinació o la naturalesa o bé lesionin o impedeixin la realització dels dits valors i l'assoliment de les dites finalitats.	No resta suficientment justificat des d'un punt de vista ambiental el canvi de qualificacions del sòl no urbanitzable, atès que no es fa referència o bé a la manca dels valors ambientals en aquest àmbit en el moment d'aprovació del planejament general vigent o bé a la desaparició d'aquests valors ambientals des de l'aprovació del planejament.	La proposta no justifica aquesta pèrdua de valors. Cal destacar que la zona industrial desenvolupada al sud de la via ja estava prevista pel mateix planejament.
	L'article 46.2 del Reglament de la Llei d'urbanisme determina que en sòl no urbanitzable, a més de la utilització d'acord amb la seva naturalesa rústica, només es poden admetre els usos, construccions i obres previstos en la Llei d'urbanisme.	Algun dels usos complementaris proposats, com ara el residencial especial, comercial, oficines i industrial, no resten admesos en el règim d'ús del sòl no urbanitzable previst per la legislació urbanística.	La proposta manté aquests usos no admesos. S'introdueix un simple canvi de denominació: de "residencial especial" a "hostatge".
		Aquests usos complementaris no admesos en sòl no urbanitzable impliquen la introducció de dinàmiques urbanes en aquest tipus de sòl, la qual cosa no resta justificada tenint en compte la proximitat d'àmbits de caràcter urbà en els quals es podrien ubicar els usos esmentats.	
		Aquesta instal·lació és considerada com una actuació específica d'interès públic que s'ha d'emplaçar en el medi rural, en base a l'article 47.4.a de la Llei d'urbanisme, de manera que caldrà respectar el límit que estableix aquest mateix precepte al determinar que aquest tipus d'activitats col·lectives hauran de disposar de les obres i instal·lacions mínimes i imprescindibles per a l'ús en qüestió.	El sostre total admès és de 6.527 m <sup>2</sup> i les alçades de fins a 13,5 m. Això és del tot contradictori amb el concepte d'obres i instal·lacions mínimes imprescindibles.
	D'acord amb l'exposat, i per tal de garantir la preservació del sòl no urbanitzable respecte al procés de desenvolupament urbà, caldrà adequar la regulació dels usos previstos per a l'àmbit al règim del sòl no urbanitzable previst per la legislació urbanística.	La proposta fa una simple referència a usos prohibits sense que s'hagi modificat cap dels usos previstos a l'aprovació inicial.	
<b>Integració paisatgística</b>	La morfologia de l'àmbit presenta, en determinats indrets, pendents per sobre del 20%	Caldrà que les instal·lacions es portin a terme, en la mesura del possible, en terrenys amb pendent no superior al 20%, de conformitat amb la directriu de preservació de la urbanització dels terrenys amb pendent elevada establerta en la legislació urbanística vigent, i per tal de no disminuir de manera significativa l'estabilitat del sòl segons l'article 46.3b) del Reglament de la Llei d'Urbanisme.	En la proposta s'afirma <i>que en general l'àmbit té un relleu suau amb l'excepció dels diferents talussos que separen les diferents plataformes dels camps de conreu.</i> El cert és que l'àmbit presenta uns pendents notables, com ho demostra les figures següents. L'alteració de la morfologia del terreny serà molt greu, ja que

OBSERVACIÓ		DETERMINACIÓ	MANCANCES DE LA PROPOSTA
			el desnivell entre el punt més alt i el més baix és de 15m.
	<p>El Pla general vigent reconeix els valors ambientals de la zona, argumentant per un costat que la conservació d'usos agrícoles i similars, i de les àrees forestals, en aquestes zones obertes frontereres de l'àrea d'influència del Parc Natural Montnegre-Corredor (clau 26), es considera d'especial significat per a la connectivitat del propi Parc natural. Per altra banda, el curs del torrent (clau 23) esdevé interessant com a corredor biològic entre el Montseny, el Mogent i el Corredor- Montnegre</p>	<p>Caldrà que el posterior Pla especial d'ordenació de l'àmbit incorpori mesures per tal d'afavorir la salvaguarda i recuperació d'aquesta connectivitat ecològica, com ara l'estudi de passos de fauna que es puguin escaure, els quals podrien ser proposats com a mesura compensatòria per la implantació de la instal·lació.</p>	<p>La memòria ambiental de la proposta afirma que "el Pla no altera la connectivitat biològica" sense cap tipus de justificació. No inclou cap estudi de la connectivitat ecològica i no preveu cap mesura compensatòria. És evident que la connectivitat es troba alterada pels usos que hi ha al sud de la línia ferroviària, però es poden preveure mesures compensatòries per a restaurar-la. El DMAH deriva aquesta exigència al Pla especial, però desconexim si ha estat incorporada</p>
	<p>El planejament general municipal té com a criteri evitar la fusió urbana amb els nuclis urbans dels municipis veïns, per tal de conservar la separació interurbana i el paisatge d'identificació territorial del municipi, com una àrea de separació urbana (PT).</p>		<p>Queda clar que la proposta és incompatible amb aquesta premissa</p>

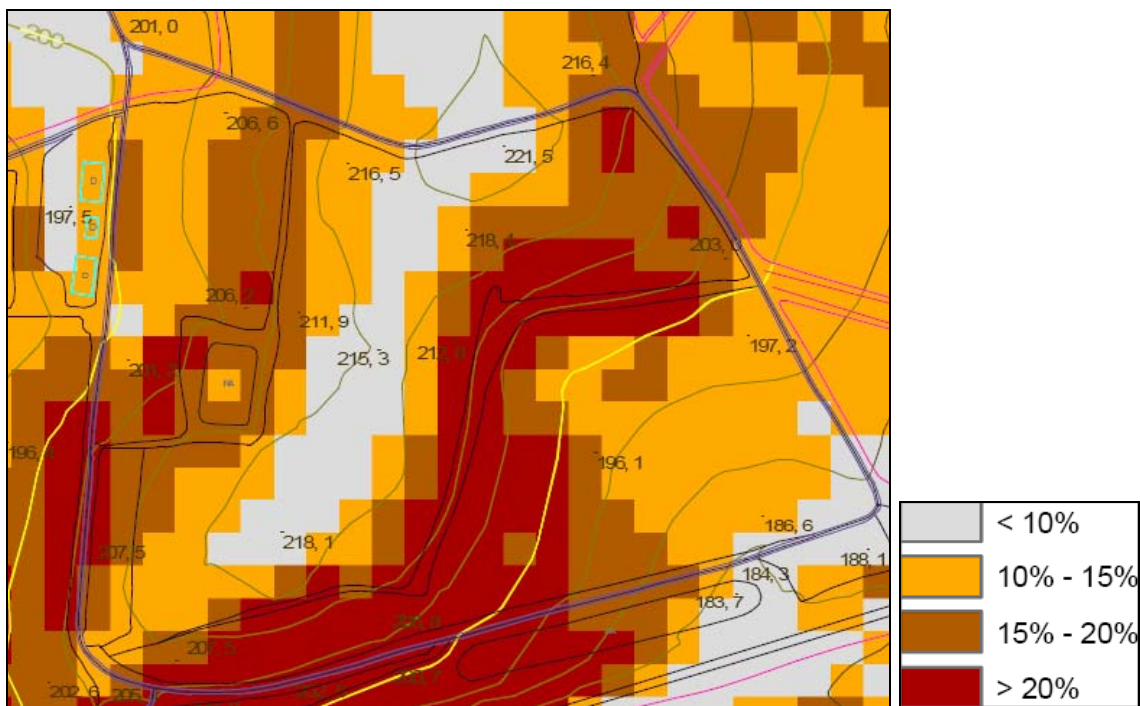


Figura 7. Mapa de pendents generat a partir del mapa topogràfic 1:5.000 de l'ICC

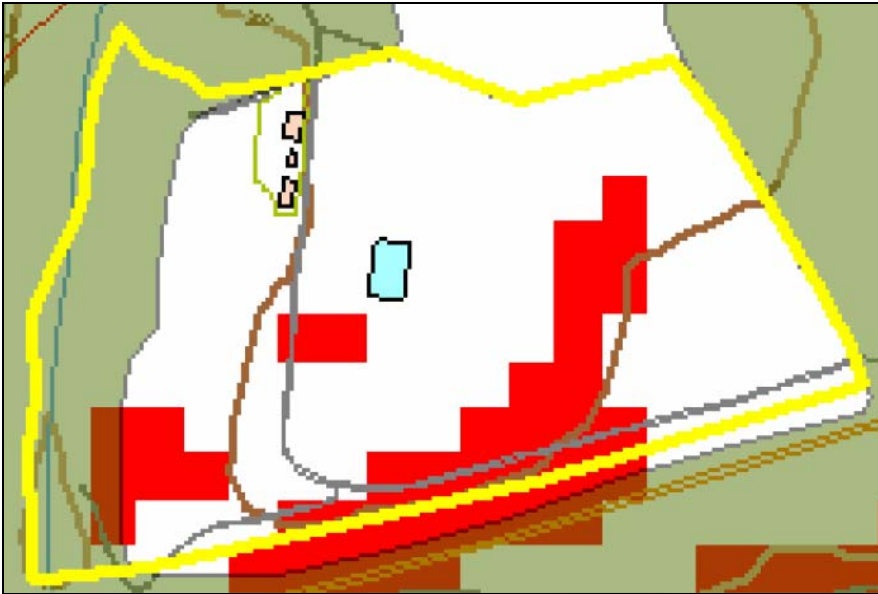


Figura 8. Mapa de pendents superiors al 20% segons el DMAH en el seu informe a l'aprovació inicial (en vermell)

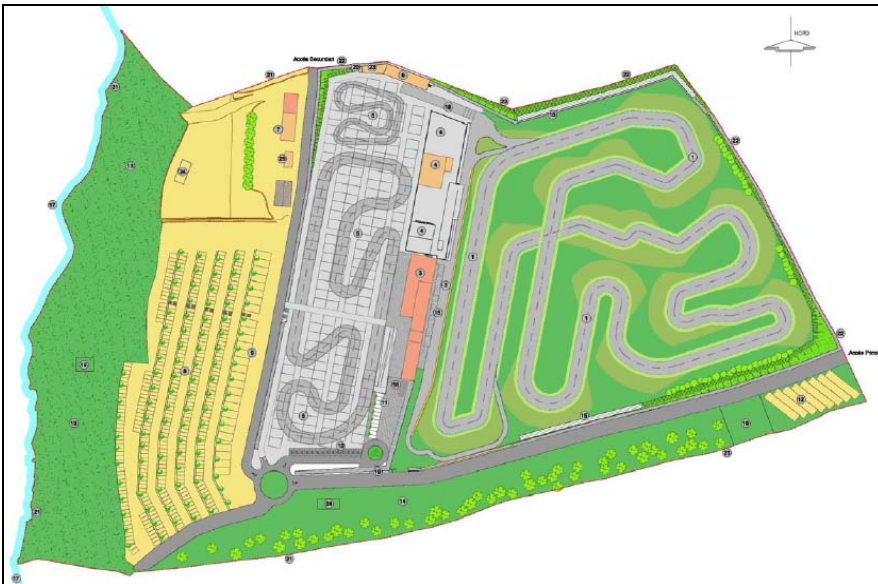


Figura 9. Zonificació, on s'evidencia la incompatibilitat d'usos amb els pendents



Figura 10. Imatge del desnivell de l'àmbit

## 5 MATERIAL GRÀFIC



Figura 11. Simulació del circuit que no mostra la simulació dels accessos (indicats per les fletxes blanques) que s'haurien d'eixamplar i asfaltar (més de 5m d'amplada). Actualment són camins de sorra estrets que van pel mig del bosc.



Figura 12. El Pla Marsell, en el límit del terme municipal de Llinars i Cardedeu. L'espai es troba al sud del barri de la Granada de Cardedeu, i limita amb l'àmbit de la modificació. És una zona agrícola força apreciada i utilitzada pels veïns ja que constitueix la porta principal i més propera a l'entorn agroforestal del barri.



Figura 13. A l'esquerra, el camí que voreja l'àmbit pel nord. A la dreta, els conreus just al nord de l'àmbit, amb el Montseny al fons



**Figura 14.** A l'esquerra vista de l'àmbit des del camí que el voreja pel nord, on s'observa la continuïtat visual amb la serralada litoral, i amb el turó de Céllecs al fons. A la dreta, vista des del sud-est de l'àmbit, on s'observa el notable pendent que presenta.



**Figura 15.** El barri de la Granada des del nord de l'àmbit, situat a menys de 500 m