

Sr. Martí Pujol

Alcalde de l'Ajuntament de Llinars del Vallès

Carles Guinart Sánchez, regidor municipal de l'Ajuntament de Cardedeu, actuant en representació de la formació política IC-EUIA-EPM de Cardedeu, senyalant com a domicili a efectes de notificacions el carrer de Cardedeu, compareix davant de l'Ajuntament de Llinars del Vallès per formular les corresponents al·legacions respecte a l'Estudi d'Impacte Ambiental presentat pels promotors del projecte per a la implantació d'un centre esportiu per a la pràctica d'esports del motor a Llinars del Vallès a requeriment de la Direcció General de Qualitat Ambiental en data 14 de gener passat, atès que el document ambiental presentat en data de 23 d'octubre de 2009 no s'ajustava als supòsits previstos en l'annex del Decret 114/1988 de 7 d'abril, d'avaluació d'Impacte Ambiental de projectes.

AL·LEGACIONS

PRIMER.- Considerem que l'estudi de l'impacte ambiental i el projecte per la implantació d'un centre esportiu per a la pràctica d'esports del motor a Llinars del Vallès sotmesos a informació pública el 5 de febrer de 2010 incompleix bona part dels requeriments de l'informe de *Pronunciament d'aplicació del tràmit d'avaluació ambiental* emès per la Direcció General de Polítiques ambientals i Sostenibilitat (DGPAS) del Departament de Medi Ambient i Habitatge i que va estar tramès a l'Ajuntament de Llinars tan sols quinze dies abans (21 de gener de 2010). Aquests incompliments que manifestem, són en bona part fruit de la impossibilitat, material i temporal, de donar una resposta creïble als requeriments específics del la DGPAS en tan breu termini de temps (15 dies) i afecta globalment a la consistència, fiabilitat i garantia de tot l'argumentari dels promotors del projecte. Aquesta manera de fer és coherent amb el poc interès mostrat (durant tot el procés de tramitació) pels promotors en la incorporació de les garanties ambientals suficients en una proposta que afecta tan greument el territori i amb una especial severitat a les poblacions veïnes properes. Aspecte que també és remarcat per la mateixa DGPAS en la fonamentació del pronunciament quan considera "...i la documentació presentada que

presenta mancances en la descripció del projecte i poca concreció a l'hora de determinar les mesures correctores i compensatòries associades als diferents impactes detectats”

Els ciutadans i entitats de la zona hem estat espectadors indefensos de la “ Tramitació Exprés” del planejament urbanístic realitzat fins ara (modificació puntual del PGOU i Pla Especial de Llinars) que possibilita aquesta actuació, i que ha suposat una vulneració injustificable de l'esperit de la recent legislació catalana d'Avaluació d'Impactes Ambientals.

Cal deixar constància que cap de les alegacions fetes pel nostre grup durant la tramitació de la modificació puntual del PGOU no van ser estimades per l'òrgan substantiu amb l'argument que era en la fase de projecte quan s'havien de plantejar.

SEGON - FAUNA I VEGETACIÓ.- L'estudi no respon de cap manera a la exigència del pronunciament de la DGQA ja que no concreta res respecte de com garantir la funció connectora del torrent del Fou i de la Figuera.

Mentre el pronunciament de la DGQA exigia com a mesura compensatòria un projecte específic d'estudi per a la millora de la connectivitat ecològica: proposta d'actuacions a desenvolupar per a millorar la permeabilitat (passos de fauna, etc), l'estudi presentat pels promotors no preveu cap mesura compensatòria i és limita a enumerar mesures correctores obvies durant la construcció:

“-Controlar el nivell màxim sonor i la generació de pols durant la construcció de les obres.

-Limitar la superfície afectada per les obres mitjançant l'encintat del límit d'obra.

-Eliminar totalment la resta d'obres i residus generats.”

Només faltaria que després de les hipotètiques obres no es retiressin els residus...

És evident la nul.la sensibilitat dels promotors respecte a l'aspecte requerit i s'evidencia, també, la manca de fiabilitat i concreció de l'Estudi presentat.

TERCER.- AIGUA.- L'estudi no concreta cap mesura de prevenció de la contaminació de les aigües superficials i freàtiques tal i com requeria explícitament el pronunciament de la DGQA

QUART- RISCOS AMBIENTALS.- El pronunciament de la DGQA requeria als promotors restriccions en els usos del sòl en la franja de seguretat de 500 m associada a l'AP7 pel risc químic: els promotors no plantegen cap restricció ni mesura preventiva o correctora que respongui al requeriment realitzat i defugen així les indicacions realitzades per l'òrgan ambiental.

CINQUÈ – MOBILITAT.-

L'estudi torna a defugir totalment la preceptiva realització d'un estudi de mobilitat generada d'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre al tractar-se d'una figura de planejament urbanístic derivat, que te per objectiu un canvi d'usos del sòl.

És torna a evidenciar la nul.la disposició dels promotors a complir amb l'aspecte preceptiu requerit ._Quedar clar que les presses del promotors els porta a la improvisació i a defugir de manera flagrant i reiterada les prescripcions emeses per la DGQA en el seu pronunciament de 14 de gener de 2010.

L'estudi no inclou cap mesura per a millorar l'accessibilitat i afavorir la mobilitat amb transport col·lectiu o no motoritzat.

La seva aposta pels desplaçaments en vehicle privat és evident i s'entra en total contradicció intel·lectual quan es manifesta que “*no hi hauran afectacions a les principals vies de comunicació*” i a més diu que es “minimitza l'impacte sobre la qualitat de l'aire ja que redueix l'us dels mitjans de transport individual motoritzat”. Pretenen situar com a mesura correctora l'existència d'un polígon industrial proper, per fer-lo servir d'estacionament en cas de necessitat, tot i reconeixen que la immensa majoria de l'accés del públic serà mijtançant transport motoritzat privat.

El que seria inevitable, si s'aprovés la ubicació del circuit projectat, seria una situació crítica de mobilitat en tota la zona. Els IMD de les vies implicades que s'adjunten, tot i no sent el del present any, ja fan pales l'elevat trànsit de la zona estudiada i explica els moments de saturació que es produeixen en hores determinades dels dies laborables i molt especialment en les jornades de cap de setmana on l'impacta més gran es degut al pol d'atracció de vehicles privats que suposa l'existència del centre comercial “La Roca Village” en l'encreuament de la sortida de l'Autopista A-7 de Cardedeu-La Roca amb la Variant de la C-35a i l'accés a la C-60

Font: Ajuntament de Mataró

C-60 Mataró-Granollers		
	IMD	Variació interanual
1997	23.157	16,10%
1998	30.165	30,26%
1999	38.080	26,24%
2000	39.358	3,36%
2001	40.339	2,49%
2002	41.689	3,35%
2003	42.781	2,62%
2004	44.671	4,42%
2005	48.831	9,31%
2006	49.029	0,41%
2007	52.789	7,67%

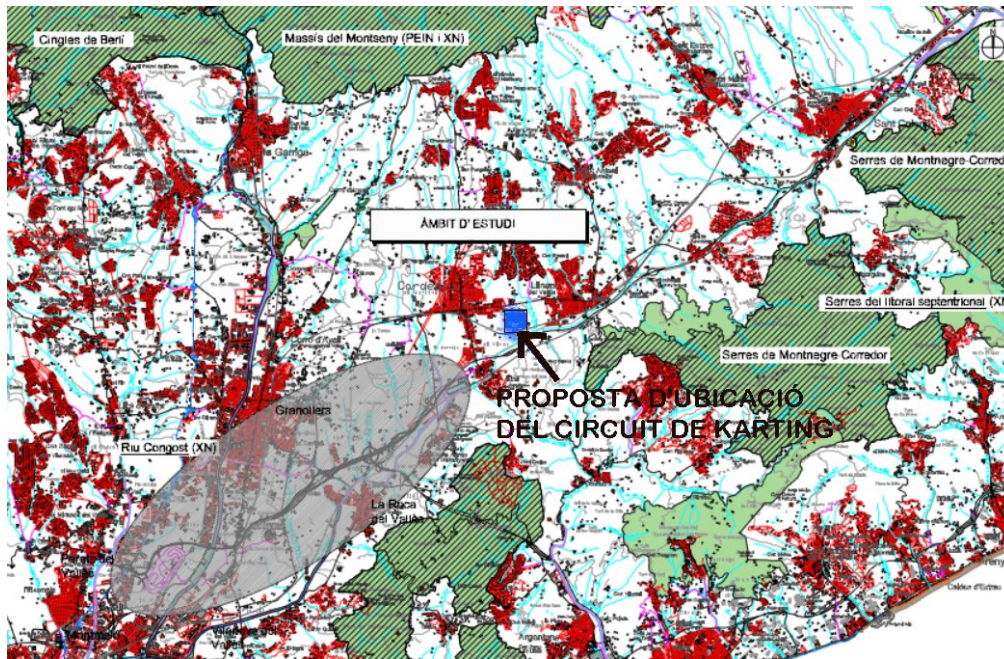
DADES D'AFORAMENTS 2005
Servei Territorial de Carreteres de Barcelona

C-35	Sant Celoni	C-251, Llinars del Vallès (can Ferrer) - límit com.	IMD 21,092	2005
C-251	Llinars del Vallès	primària 2 STC Barcelona N-152a (Granollers) final travessera Cardedeu	IMD 21.680	2005
C-352	Granollers	cobertura 2 STC Girona N-152a (Granollers) - C-251 (les Franqueses)	IMD 30.124	2002

Aquesta
quasi
en

situació de
col·lapse

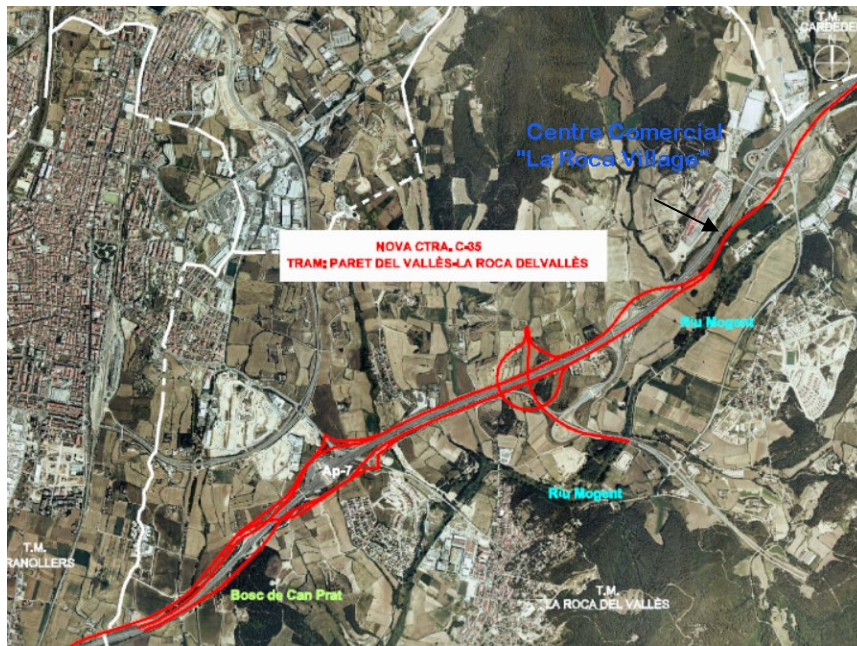
determinats franges horàries diàries, i especialment durant el cap de setmana, en les vies d'entrada i sortida a la zona tampoc serà absorbit de per la futura millora de la C-35 entre Parets i La Roca, projecte en fase de redacció de la memòria ambiental :



LA ROCA VILLAGE
OUTLET SHOPPING



L'equipament comercial, de caràcter nacional i internacional, "La Roca Village" atrau cada any 3,5 milions de visitants que forçosament han d'accedir en cotxe o autocar, bé sigui des de la Costa Brava, des de l'àrea de Barcelona o turistes en trànsit per l' A-7. Aquest allau de visitants encara es pot incrementar si la Generalitat autoritza als promotors de l'Outlet a obrir els diumenges, prerrogativa reservada a poblacions catalogades com a "municipis turístics". (Anex-1)



D'altra banda les Normes d'Ordenació Territorial i Directrius del paisatge de l'avantprojecte del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, de maig de 2009 al seu article 4.13 titulat **Priorització de les actuacions** diu: “La implantació dels assentaments en el territori ha d'estar coordinada amb la implantació de les noves infraestructures de mobilitat per assolir una mobilitat òptima evitant etapes transitòries que generin impactes negatius sobre la mobilitat i el medi ambient. L'administració competentés l'encarregada d'establir una priorització entre les propostes en funció dels nivells de demanda i rendibilitat socioeconòmica, i ha de garantir que es compleixi aquesta condició.”

En definitiva tota aquesta secció de mobilitat de l' Estudi dels promotors és un “totun revolutum” que no té cap ni peus , mancat de coherència interna, ple de contradiccions i on s'evidencia la manca de solucions que donin resposta al problema ambiental creat per la ubicació del circuit en una zona no adequada tampoc en relació amb la mobilitat generada.

SISÈ – PAISATGE.- L'estudi paisatgístic no inclou una anàlisi rigorós ni concret dels impactes. És un “retalla i enganxa” del presentat en el tex refós del Pla Especial. No preveu mesures d'integració o compensació més enllà de les estrictament imprescindibles : re vegetació de talussos, plantació d'arbres al sud per apantallar. No concreta les poques mesures que inclou, de tal manera que no hi ha cap projecte detallat d'ajardinament. Introdueix els talussos amb escullera de fins a 6 m, amb pendants (1H:5V) i els vol fer valer com “ mesura correctora.”

SETÈ- AMBIENT ATMOSFÈRIC.-

A) **SOROLL.-** Es presenta un 3er. Estudi Acústic, ara si, totalment favorable als interessos dels Promotors i es constata la variabilitat i manca de fiabilitat de tots ells.

Essent una de les prescripcions més clarament exigides pel pronunciament de la DGQA, el redactor de l'Estudi ens vol fer creure que la simple disminució de rasant del circuit projectat permet la miraculosa disminució de l'impacte acústic en tots els punts receptors mostrejats, no calguen cap altre mesura correctora o paliativa de les immissions. Considerem que l'acústic és un dels impactes més severs sobre la població que envolta la zona del pretès circuit, i en cap cas es poden donar per bones les parcials conclusions de la part interessada. La proximitat de diversos centres escolars (Escola Ginebró, Llar d'infants Els Daus, SES Pla Marcell...) , la futura ubicació del ARE de Cardedeu (700m.) així com la protecció dels barris ja existents, fa necessària neutralitat i fiabilitat en les conclusions dels models informàtics utilitzats i requerim a l'òrgan ambiental la màxima cura i responsabilitat en l'avaluació d'aquest impacte acústic, previ testeig del resultat de les modelitzacions informàtiques realitzades.

B) **AIRE.-** L'informe del DMHI indicava que el NO2 i O3 de la zona són actualment valors superiors als aconsellables; igualment el PST, és superior al valor limit anual i nombre de superacions permeses del valor límit diari. Com ja partim d'uns nivells de qualitat de l'aire deficitaris, l'Estudi que impugnem contribuirà empitjorar aquesta qualitat. L'Estudi D'impacte Ambiental no inclou ni una sola mesura real per a reduir els impactes sobre la qualitat atmosfèrica. L'EAMG es limita a descriure la situació actual i a fer supòsits de futur. No preveu cap mesura en aquest sentit. No es preveu mesures correctores d'aquest impacte i només proposa el reg periòdic de les superfícies de rodada .

VUITÈ.-AVALUACIÓ GENERAL D'ALTERNATIVES . L'Estudi no presenta un ventall mínim d'alternatives reals, fa constar l'alternativa d'ubicació a Rajadell dins el projecte actual quan era una ubicació que va ser descartada pel mateixos promotors molts mesos abans, després de la reacció en contra de les administracions i entitats d'aquell municipi i de la comarca sencera en virtut de la especial protecció que gaudien els paratges on pretesament es volia ubicar. Per tan la seva inclusió en aquest projecte a Llinars està fora de lloc i no deixa de ser un burd intent de substreure's a aquest aspecte de la legislació d'avaluació de l' impacte ambiental dels projectes.

Respecte a l'alternativa d'ubicació a Cardedeu el promotor, de manera esbiaixada, escenifica un interès per part d'aquella alcaldia en la possible ubicació del circuit en un paratge concret del seu municipi , qüestió que no s'adiu amb la realitat coneguda dels fets . Consultada la documentació de les Juntes de Govern i del Plens municipals del període cronològic que escau, no figura cap pretensió en aquest sentit , és més , no hi ha cap referència a un interès manifest pel tema

plantejat. Altre cosa és que els promotors després de la desfeta de Rajadell i esperitats per les presses llencessin globo-sondes en diferents municipis de la comarca; Però d'aquí a voler-ho incloure com a alternativa procedimental d'ubicació hi un pas tan gran com incongruent i fa palés , altre cop, el cúmulo de despropòsits, vaguetats i inconsistències que es van desgranant al llarg de tot el Estudi Ambiental del projecte .

Caldria doncs analitzar la possibilitat d'aplicar l'Alternativa 0 , no implantant el circuit en cap de les ubicacions candidates. Ni Llinars ni Cardedeu formen part de les comarques centrals que era la zona del nostre país on la Secretaria d'Esports de la Generalitat de Catalunya havia disposat, mitjançant la creació d'una xarxa de Centres de Tecnificació, situar el Circuit Internacional de Karts de Catalunya. La recent decisió de la Secretaria d'Esports de la Generalitat de Catalunya d'alterar , dins el país, la zona d'ubicació sense que aquesta modificació hagi estat sotmesa també a avaluació d'impacte ambiental pot tenir rellevància quan al present projecte.

En tot cas, després de descartar les 3 alternatives presentades pels promotors i en la hipòtesi que es continuï postulant l'interès públic d'aquest projecte (malgrat les negatives circumstàncies econòmiques generals presents actualment a la societat catalana i les dificultats de recuperar i rendibilitzar socialment, en un termini prudent, la inversió pública i privada que es pogués realitzar en concret al projecte) considerem que hem de recollir i ressaltar l'informe dels Serveis Territorials de Barcelona del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural 20 de novembre de 2009, demanant al DMHA l'avaluació d'impacte ambiental, on al 2 punt de mesures compensatòries figurava: "*Dins l'estratègia catalana contra el canvi climàtic , la lluita contra l'emissió de gasos efecte hivernacle n'és un dels pilars. Aquest projecte, sempre i quan no s'arbitrin mesures compensatòries per a la reducció de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle , xoca frontalment amb aquesta estratègia."*

Quan a ubicacions alternatives més lògiques i coherents també fem nostre la recomanació d'aquest Departament de la Generalitat:

" Vist tot això el tècnic que subscriu aquest informe proposa com alternativa la construcció del nou circuit de kart en les instal·lacions existents del Circuit de Catalunya de Montmelò, o si més no, en les proximitats del circuit, creant d'aquesta manera un pool del motor i concentrant l'oferta d'oci d'aquest sector a Montmelò. Des d'aquí se sol·licita a l'administració que ha declarat el projecte d'interès públic , la Secretaria General de l'Esport de la Generalitat de Catalunya , la valoració d'aquesta nova proposta d'ubicació."

Pel que fa a possibles ubicacions alternatives també recordem l'existència del Kartodrom Catalunya a Lliça de Vall, situat dins un polígon industrial, ben comunicat i susceptible de ser ampliat fins adquirir la grandària i especificitat requerida i que tan sols dista 1.300 metres del circuit de Montmelò amb la qual cosa podria participar de les sinergies del seu "germà gran". O també les superfícies ermes que envolten el propi circuit de Montmelò.

NOVÉ.- AVALUACIÓ D'IMPACTES. IDENTIFICACIÓ DE LES RELACIONS CAUSA-EFECTE I DETECCIÓ DELS IMPACTES

A continuació es determinen els provables efectes significatius que es produeixen sobre el Medi Ambient, valorant també l'impacte que es produeix tant per a la fase de construcció com per a la fase d'explotació de l'activitat.

L'impacte representa el canvi de valor, des del punt de vista de qualitat ambiental, produït per la construcció i la posada en funcionament d l'actuació projectada. La valoració dels impactes es determina a partir dels següents termes: **Compatibles, moderats, severos i crítics:**

Impacte Ambiental Compatible:

La seva recuperació es preveu immediata, una vegada finalitzada l'activitat que el produeix, i per la qual no es fa precisa l'adopció de mesures correctores.

Impacte Ambiental Moderat:

La seva recuperació no precisa mesures correctores ni protectores intensives i el retorn a l'estat inicial del medi no requereix un llarg espai de temps.

Impacte Ambiental Sever:

La recuperació de les condicions ambientals del medi exigeix l'adopció de mesures correctores, i tot i amb això, aquesta recuperació requereix d'un llarg espai de temps.

Impacte Ambiental Crític:

La magnitud de l'efecte és superior al llindar acceptable. Es produeix una pèrdua permanent de la qualitat de les condicions ambientals, sense possibilitat de recuperació, inclús en l'adopció de mesures correctores.

Per tot això, segons la nostra valoració dels diferents impactes, considerem que l'impacte ambiental del projecte és **SEVER-CRÍTIC** i per tan incompatible amb la ubicació proposada.

-CONCLUSIONS.- Assistim ara a l'exposició pública d'un Estudi d'Impacte Ambiental que aporta ben poc de nou del que aportava l'informe de sostenibilitat ambiental i la memòria ambiental que figura del planejament urbanístic aprovades i que al nostre entendre era del tot insuficient.

Les principal mancances que hem detectat són:

1º) L'EIA ha d'incloure una descripció detallada de les característiques del projecte, n'analitzi els impactes sobre els diferents vectors ambientals i en concret es pressuposti de manera generalitzada les mesures preventives i correctores.

2º) L'EIA que impugnen i com hem posat de relleu en aquestes al·legacions no presta especial atenció a: contaminació acústica, lluminosa, atmosfèric, mobilitat, riscos ambientals i tecnològics, paisatge, geomorfologia, aigua, vegetació, preservació dels habitats d'interès comunitari i connectivitat ecològica.

En definitiva, l'Estudi d'Impacte Ambiental presentat pels promotors no respon a les prescripcions de l'òrgan ambiental fetes en data 14 de gener de 1010, donant-se casos on s'ha obviat e incomplert de manera flagrant el pronunciament,

SOL·LICITA, a l'Ajuntament de Llinars del Vallès que tingui per presentat aquest escrit i per fetes les al·legacions contra l'estudi d'impacte ambiental i projecte de circuit de kàrting Catalunya Llinars del Vallès

Cardedeu, a 10 de març de 2009