

Figura 35. Distribució de la DUN 2019.

En el mapa de sobre podem apreciar com el gruix de terres conreades a l'àmbit d'estudi es concentra a l'entorn de Mas Marés, amb una dominància absoluta de la vinya.

### 1.3.2.2.2.- Ramaderia.

Roses té 14 explotacions ramaderes, amb un total de 347 caps de bestiar distribuïts de la següent manera:

Bestiar	Explotacions	Caps de bestiar
Boví	2	31
Oví	3	101
Cabrum	2	152
Aviram	4	63
Ruscs	3	262
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>347</b>

Distribució de les explotacions ramaderes i caps de bestiar (cens agrícola 2009).

Com es pot apreciar la ramaderia a Roses és molt poc significativa.

#### **1.4. Infraestructures viàries.**

Podem considerar el camí de Roses a Cala Jòncols com a xarxa viària bàsica; doncs és a partir d'aquí que surten els camins que s'endinsen cap al sector sud del parc natural de Cap de Creus.

Així, abans d'arribar al Mas Marés surt la pista que duu al Castrum visigòtic i a la urbanització Puig rom; aquest serà l'accés que porti a l'aparcament principal nº1. A l'altura del Mas Marés surt una altra pista que porta al damunt de la urbanització l'Almadrava; finalment, a l'altura de l'aparcament nº 4 (mirador de Falconera) hi surt la pista que porta a Falconera i enllaça amb el carrer Gauguin de l'Almadrava.

#### **1.5. Patrimoni arquitectònic i arqueològic.**

El patrimoni arquitectònic ve donat per les construccions en pedra seca que s'estenen per totes les vessants del parc natural de Cap de Creus, ja siguin feixes, cabanes, clopers, agulles, carrerades,..., alguns dels quals queden dins de l'àmbit de la MP.

El sistema viari a modificar enllaça amb l'itinerari megalític de Roses, donant accés pel N als dòlmens, menhirs i cistes escampats pel paratge dels Grecs, la Casa Cremada, Pla de les Gates i Puig Alt, i pel S al Càstrum visigòtic. Més endavant, abans d'arribar al mirador de Falconera, trobem la Torre del Sastre i el seu mas; ja a la vall de Montjoi, el Mas de Montjoi de Mas, la Torre Morisca i el Castell de la Guardiola, tots ells elements patrimonials d'interès local.

#### **1.6. Anàlisi quantitativa de les emissions GEH.**

Atès que la modificació tracta de limitar l'entrada de vehicles al PNCC, això comportarà una disminució d'emissions a l'atmosfera, per la qual cosa no es desenvolupa aquest apartat.

## **2. ANÀLISI D'ALTERNATIVES.**

### **2.1. Descripció de les alternatives.**

L'Ajuntament proposa quatre alternatives de la modificació puntual:

#### *Alternativa 0. Manteniment del planejament vigent*

El Pla General d'Ordenació Urbana de Roses delimita les àrees ocupades pels camins actuals i el seu entorn com a Zona 16: Protecció d'infraestructures i en fixa les condicions de protecció.

Aquesta alternativa no resol la problemàtica que es genera per l'accés de vehicles al Parc i la manca d'aparcament. Tampoc resol la situació urbanística dels vials actuals ja que no estan classificats com a sistema urbanístic sinó com a zona, cosa que n'impedeix l'expropiació per a futures actuacions de millora viària.

#### *Alternativa 1. Reconeixement com a sistema viari del camí de cala Jóncols i delimitació de les àrees d'ordenació específica*

Constatada la necessitat de delimitar els camins actuals com a sistema viari, es proposa reconèixer aquest estatus al camí que mena des del nucli urbà de Roses fins a cala Jóncols.

72

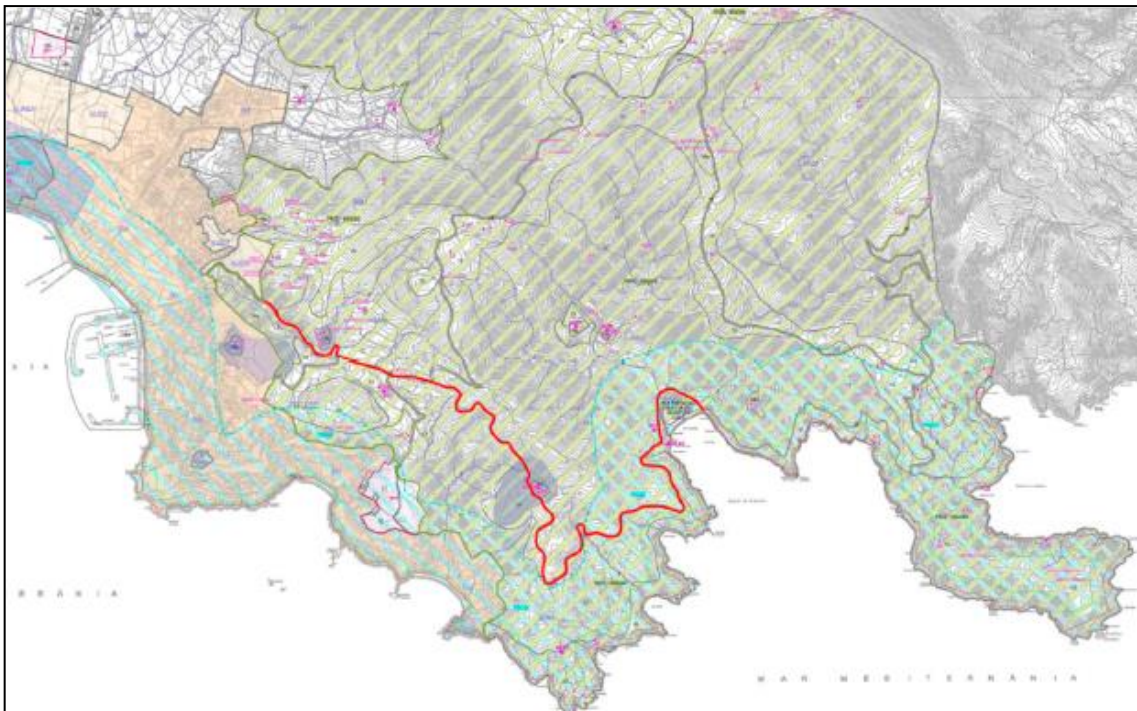


Figura 36. Alternativa 1



Aquesta alternativa permetria actuar per a la millora del traçat viari, no tant per ampliar-lo sinó per a possibilitar-hi actuacions de millora de la seguretat i d'aparcament lineal i reconèixer les àrees d'ordenació específica de cala Jóncols i cala Montjoi on les previsions del planejament urbanístic vigent, avui no són coincidents amb el Pla especial de protecció del Parc Natural de protecció del medi natural i del paisatge del Cap de Creus.

#### Alternativa 2. Ubicació de grans àrees d'aparcament

Vist que la problemàtica principal de l'accés de vehicles al Cap de Creus es deriva de la manca d'aparcament, i vist, també que les dues zones de màxima activitat turística i de lleure del Parc en el terme municipal de Roses, es proposa la creació de tres grans àrees d'aparcament que permetin absorbir les necessitats d'aparcament i, alhora, regular-ne l'accés a les diferents.

Aquesta alternativa, si be dóna resposta quantitativa a les necessitats d'aparcament, no resol la situació urbanística dels camins actuals, ni l'accés de vianants des dels aparcaments cap a les cales. Així mateix, les àrees d'aparcament queden molt allunyades de centres d'interès d'usuaris del Parc i aquestes grans àrees comportarien l'artificialització de bona part de l'entorn natural proper.

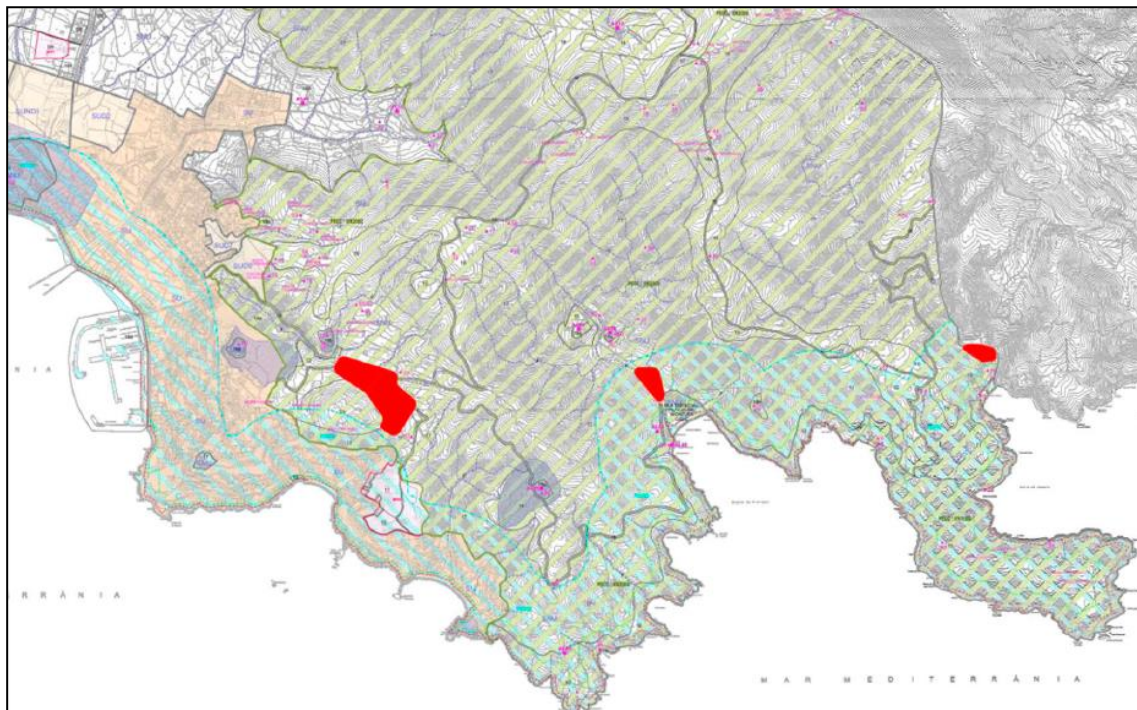


Figura 37. Alternativa 2

Alternativa 3. Reconeixement del camí com a sistema viari aparcaments annexos

Es delimita com a sistema viari tot el camí que discorre des del nucli de Roses fins a Cala Jóncols i, al llarg d'aquest recorregut s'hi disposen diverses àrees d'aparcament de petita dimensió.

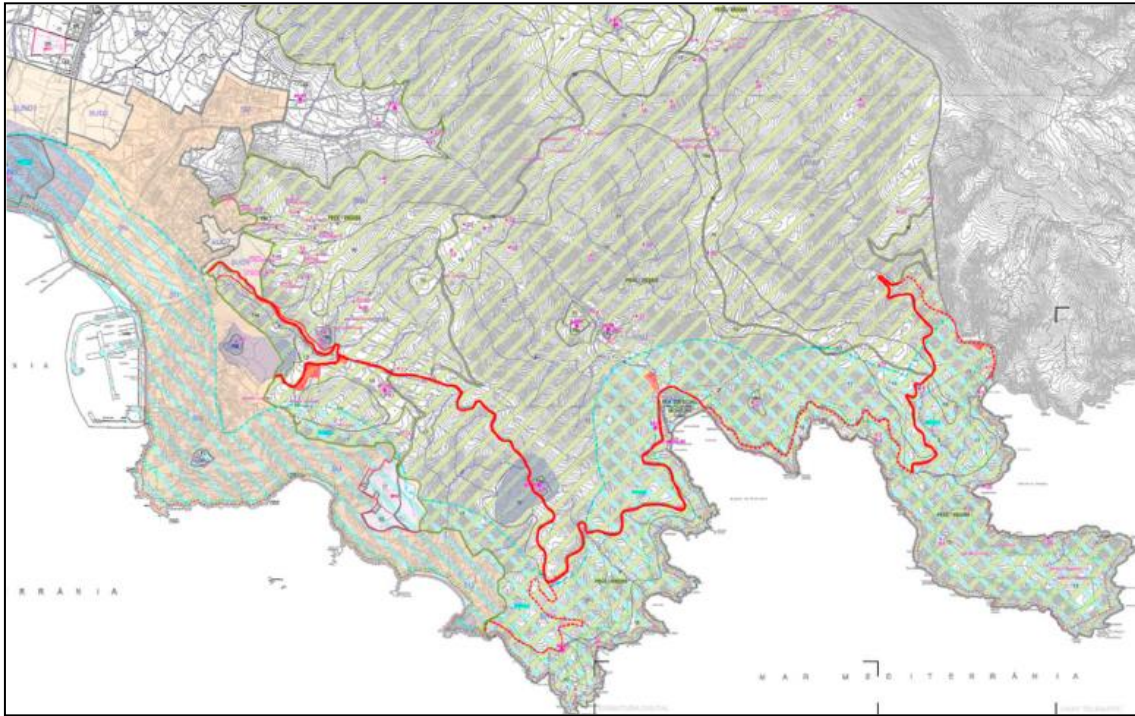


Figura 38. Alternativa 3

En aquesta alternativa es prenen en consideració les diferents necessitats que s'han posat sobre la taula: la necessitat de delimitar i ordenar els aparcaments i de reconèixer com a sistema viari el traçat del vial principal que relaciona les cales i el nuclis del Cap de Creus inclosos al municipi de Roses. Així mateix, la delimitació dels aparcaments es limita a petites àrees situades al llarg del recorregut, tal com resulta dels treballs previs: Pla de gestió d'usos públics del parc i l'estudi urbanístic d'ubicació d'aparcaments.

## 2.2. Anàlisi ambiental de les alternatives.

Anem a analitzar i valorar els efectes que provocarien les quatre alternatives:

### **Alternativa 0**

Sostenibilitat urbanística: el manteniment de la qualificació dels camins i carreteres locals dificultarà les actuacions pel seu manteniment i actualització. No es reconeixen les àrees d'ordenació específica de Montjoi i Jòncols.

Biodiversitat: la no ordenació dels aparcaments afavoreix que hi hagi transgressió del medi natural i per tant afectació sobre la biodiversitat.

Gea: la major part dels afloraments geològics d'interès (geòtops) es troben al peu de la carretera entre les cales Montjoi i Jòncols, cosa que afavoreix el seu emmascarament per pols.

Paisatge: s'afecta al paisatge des del moment que les visuals de la banda de mar de les zones d'aparcament queden tapades pels vehicles que s'hi aparquen.

Medi socioeconòmic: actualment hi ha una afluència de trànsit més important de la que pot absorbir l'àmbit per la qual cosa se supera amb escreix la capacitat de càrrega del territori; això pot incidir negativament en la motivació del visitant.

Infraestructures: la carretera de Roses a Jòncols presenta trams molt estrets on amb prou feina es creuen dos vehicles i es posa en risc la seguretat dels conductors i vianants que també hi transiten.

Riscos naturals: molts dels camins i carreteres discorren entre desmunts excavats en roca pissarrosa molt fracturada, cosa que comporta en molts casos la caiguda de rocam i la conseqüent risc per a la seguretat dels conductors. Atès l'elevat risc d'incendi forestal, el sistema viari és molt limitat pels mitjans d'extinció d'incendis, la qual cosa accentua més el risc.

### **Alternativa 1**

Sostenibilitat urbanística: el canvi de la qualificació de zona 16 a sistema viari permetrà agilitar les actuacions pel seu manteniment i actualització. Es reconeixen les àrees d'ordenació específica de Montjoi i Jòncols i s'adapta per tant al Pla Especial de protecció del medi natural i del paisatge del PNCC.

Biodiversitat: la no ordenació dels aparcaments afavoreix que hi hagi transgressió del medi natural i per tant afectació sobre la biodiversitat.

Gea: la major part dels afloraments geològics d'interès (geòtops) es troben al peu de la carretera entre les cales Montjoi i Jòncols, cosa que afavoreix el seu emmascarament per pols.

Paisatge: s'afecta al paisatge des del moment que les visuals de la banda de mar de les zones d'aparcament queden tapades pels vehicles que s'hi aparquen.

Medi socioeconòmic: actualment hi ha una aflluència de trànsit més important de la que pot absorbir l'àmbit per la qual cosa se supera amb escreix la capacitat de càrrega del territori; això pot incidir negativament en la motivació del visitant.

Infraestructures: es permetrà actuar per a la millora del traçat viari, no tant per a ampliar-lo sinó per a possibilitar-hi actuacions de millora de la seguretat i d'aparcament lineal.

Riscos naturals: es millorarà la seguretat dels conductors en prevenir el risc de caiguda de rocam dels talussos a banda i banda del camí. Atès l'elevat risc d'incendi forestal, el sistema viari és molt limitat pels mitjans d'extinció d'incendis, la qual cosa accentua més el risc.

## **Alternativa 2**

Sostenibilitat urbanística: el manteniment de la qualificació dels camins i carreteres locals com a zona, dificultarà les actuacions pel seu manteniment i actualització. No es reconeixen les àrees d'ordenació específica de Montjoi i Jòncols i per tant el PGOU no s'adapta al Pla Especial de protecció del medi natural i del paisatge del PNCC.

Biodiversitat: l'ordenació dels aparcaments en tres grans bosses, afavorirà l'ocupació de grans superfícies que podrien afectar més fàcilment la biodiversitat.

Gea: la major part dels afloraments geològics d'interès (geòtops) es troben al peu de la carretera entre les cales Montjoi i Jòncols, cosa que afavoreix el seu emmascarament per pols.

Paisatge: les bosses d'aparcament suposaran visuals molt importants des de qualsevol punt doncs es considera l'àmbit de la MP com un paisatge obert, i un elevat grau d'artificialització.

Medi socioeconòmic: les àrees d'aparcament tan sols suposaran avantatge per les cales més freqüentades (Montjoi i Jòncols), mentre que la resta quedaran molt allunyades, així com el centre d'interpretació de Falconera.

Infraestructures: la carretera de Roses a Jòncols presenta trams molt estrets on amb prou feina es creuen dos vehicles i es posa en risc la seguretat dels conductors i vianants que també hi transiten.

Riscos naturals: molts dels camins i carreteres discorren entre desmunts excavats en roca pissarrosa molt fracturada, cosa que comporta en molts casos la caiguda de rocam i la conseqüent risc per a la seguretat dels conductors. Atès l'elevat risc d'incendi forestal, el sistema viari és molt limitat pels mitjans d'extinció d'incendis, la qual cosa accentua més el risc.

## **Alternativa 3**

Sostenibilitat urbanística: el canvi de la qualificació de zona 16 a sistema viari permetrà agilitar les actuacions pel seu manteniment i actualització. Es reconeixen les àrees d'ordenació específica de Montjoi i Jòncols i s'adapta per tant al Pla Especial de protecció del medi natural i del paisatge del PNCC.

Biodiversitat: l'ordenació dels aparcaments impedeix que hi hagi transgressió descontrolada sobre el medi natural i per tant afectació sobre la biodiversitat.

Gea: la possibilitat de poder pavimentar el tram de carretera entre les cales Montjoi i Jòncols, impediria que la major part dels afloraments geològics d'interès (geòtops) que es troben al peu de la carretera pateixin greuges per emmascarament de pols.

Paisatge: es millorarà la qualitat paisatgística dels actuals aparcaments atès que s'eliminaran els obstacles que representen els vehicles per la banda de mar.

Medi socioeconòmic: es controlarà l'accés de vehicles i per tant s'adaptarà a la capacitat de càrrega real del territori, el que suposarà una millora de la qualitat social, doncs permetrà l'accés directe a les cales més petites. L'ampliació de la carretera permetrà el disseny d'un vial tou paral·lel per la banda de mar que permetrà disposar d'una alternativa al camí de ronda per a visitants amb més problemes de mobilitat.

Infraestructures: l'ampliació de la carretera de Roses a Jòncols i la definició d'espais amb sobreamples augmentarà la seguretat dels conductors.

Riscos naturals: l'ampliació de la carretera anirà acompanyada de les corresponents mesures per a l'estabilització dels seus talussos, i eliminar així el risc per a la seguretat dels conductors. D'igual manera, aquestes ampliacions permetran un major control sobre el risc d'incendi forestal atès que els mitjans d'extinció d'incendis podran maniobrar amb major facilitat.

En el següent quadre resum es ponderen els vectors ambientals de cadascuna de les alternatives:

77

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Sostenibilitat urbanística	3	1	3	1
Biodiversitat	2	2	2,5	1,5
Gea	2	2	2	1
Paisatge	2	2	2,5	1,5
Medi socioeconòmic	2	2	2,5	1
Infraestructures	3	2	3	1
Riscos naturals	3	2	3	1,5
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>18,5</b>	<b>8,5</b>

1. *Impacte compatible*
2. *Impacte moderat*
3. *Impacte sever*
4. *Impacte crític.*



### 2.3. Justificació de l'alternativa triada.

Atenent al resultat de les ponderacions del quadre anterior, s'escull l'alternativa 3 com la més viable pels següents motius:

1. El canvi de la qualificació de zona a sistema viari permetrà agilitar les actuacions pel seu manteniment, actualització i ordenació dels aparcaments. Es reconeixen les àrees d'ordenació específica de Montjoi i Jòncols amb la qual cosa el PGOU es podrà adaptar al Pla Especial de protecció del medi natural i del paisatge del PNCC.
2. L'ordenació dels aparcaments impedirà que hi hagi una ocupació descontrolada sobre el medi natural.
3. La MP permetrà preservar i millorar l'estat actual dels diferents geòtops inventariats al llarg de la carretera sobretot en el tram de carretera entre les cales Montjoi i Jòncols.
4. Es millorarà la qualitat paisatgística dels actuals aparcaments atès que quedaran més endreçats i s'eliminaran els vehicles que feien d'obstacles per la banda de mar.
5. El control d'accés dels vehicles suposarà una adaptació a la capacitat de càrrega real del territori. La definició d'un vial tou per la banda de mar al llarg de tota la carretera, suposarà una millora per als vianants que per problemes de mobilitat no poden accedir al camí de ronda.
6. L'ampliació de la carretera de Roses a Jòncols i la definició d'espais amb sobreamples augmentarà la seguretat dels conductors.
7. L'ampliació de la carretera anirà acompanyada de les corresponents mesures per a l'estabilització dels seus talussos, millorant la seguretat dels conductors. D'igual manera, aquestes ampliacions permetran un major control sobre el risc d'incendi forestal atès que els mitjans d'extinció d'incendis podran maniobrar amb major facilitat.

## 2.4. Descripció de la proposta escollida.

### 2.4.1. Objectius i criteris.

La necessitat de regulació de l'accés a l'àmbit del Cap de Creus dins del terme de Roses d'acord amb les demandes de l'Ajuntament, l'ànàlisi del territori i del planejament vigent es concreta en els següents objectius:

1. Delimitar el sistema viari estructurant i el sistema d'aparcament del Cap de Creus
2. Incorporar o precisar al PGOU, la delimitació de les zones d'ordenació específica, clau 5, (Montjoi i Jòncols) del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Cap de Creus
3. Delimitar i regular els subsistema d'equipaments ambientals (D10); es delimita un equipament ambiental a Punta Falconera i, un altre sota la Creu d'en Cobertella per regular l'accés al Parc
4. Incorporar a la normativa urbanística les modificacions necessàries per a la regulació dels sistemes urbanístics del Cap de Creus

Aquests objectius es desenvolupen a partir dels següents criteris:

- Regular els sistemes viari i d'aparcament de manera que es garanteixi la possibilitat de portar a terme la millora viària i l'ordenació dels aparcaments, de manera ordenada i respectuosa amb els valors naturals, ambientals i paisatgístics del Cap de Creus.
- Minimitzar els efectes de les actuacions urbanístiques sobre el territori i sobre els elements consolidats i legalment implantats.
- Identificar, pels diferents trams i àrees d'intervenció, tipologies d'actuació i seccions ajustades al territori per assolir el menor impacte.

### 2.4.2. Proposta d'ordenació.

La xarxa viària del Cap de Creus està formada per un seguit de camins, pistes i corriols que comuniquen les cales, els masos i les diferents àrees d'activitat turística. Entre aquests, destaca el camí que des del nucli urbà de Roses, sortint de l'Avinguda Pau Casals i del carrer d'Ausiàs March, mena a Cala Montjoi i Cala Jòncols, juntament amb el que sortint de l'Almadrava (Paul Gauguin) connecta amb l'anterior en el coll proper a la Torre d'en Sastre. Aquests són els traçats que aquest document incorpora al sistema viari general del municipi (clau A). A l'esmentada cruïlla, propera a la Torre d'en Sastre, s'hi preveu un espai

d'equipament ambiental (clau D10) on s'ha de situar el control d'accés dels vehicles al Parc Natural.

Al llarg d'aquest traçat s'hi disposen quatre peces d'aparcament, una situada sobre el Puig Rom (1) i les altres dues a les proximitats de cala Rostella (6), cala Montjoi (7) i cala Jóncols (11). Seguint el traçat principal, annexes al viari, també s'hi disposen aparcaments de menor mida en el camí de Ronda (2), Punta Falconera (3), el mirador Falconera (4), cala Murtra (5), cala Calitjàs (8), cala Pelosa (9) i Cap Norfeu-cala Canadell (10). Aquests aparcaments, previstos per tal d'ordenar els vehicles i preservar el medi, garanteixen l'accés a les platges tal com es desprèn de la Llei de costes que determina que el planejament ha de garantir aquest dret.

La proposta urbanística també contempla la incorporació dels àmbits d'ordenació específica de cala Jóncols i l'ajust de límits de cala Montjoi.

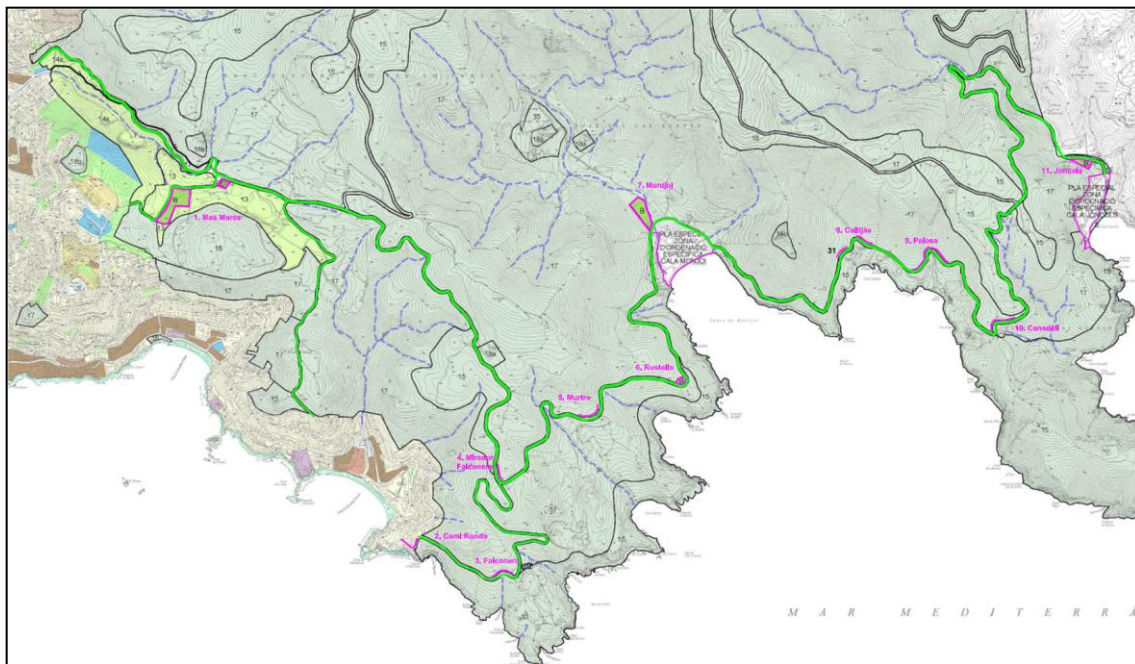


Figura 39. Ordenació general de la proposta.

### EL SISTEMA VIARI

El planejament vigent qualifica els camins i carreteres com a zona 16 (Protecció d'infraestructures). Amb la finalitat de clarificar els àmbits d'actuació de l'administració es proposa incorporar els camins estructurants del Cap de Creus i els accessos dels del nucli urbà, com a sistema viari (clau A).

Aquesta actuació compren el camí que mena des del nucli urbà de Roses fins a cala Jòncols amb els accessos des de l'Avinguda Pau Casals, el Puig Rom i l'Almadrava passant per Punta Falconera.

Prenent com a base el traçat actual dels camins, el sistema viari que es contempla en aquesta proposta ve definit per l'espai necessari per al pas de vehicles, la previsió d'un espai de pas per a vianants i espais necessaris per a configurar els marges, talussos o murs de contenció necessaris per a l'execució del sistema viari en un terreny en pendent. Aquesta tipologia presenta diferents amplades i solucions segons les característiques topogràfiques de cada zona, les preexistències i la funcionalitat de cada tram. En resulten, per tant, seccions viàries amb diferent posició de cada espai funcional (calçada, vorera, ...) i amplades diferents, segons si es tracta d'un espai únicament de pas de vehicles, si incorpora el pas de vianants, si dona accés a aparcaments, etc. La delimitació del sistema viari s'ajusta a les preexistències i no afecta les tanques i edificacions consolidades. Es procura que el pas destinat a vianants discorri separat de la calçada de vehicles, es construeixi amb paviment de terra i es reservi un espai atalussat amb vegetació arbustiva autòctona de separació amb la calçada. Es preveu, també, que els espais necessaris per a la configuració de marges o per la construcció de feixes, també formin part del sistema viari a fi i efecte de facilitar-la disponibilitat del sòl i l'execució de la infraestructura.

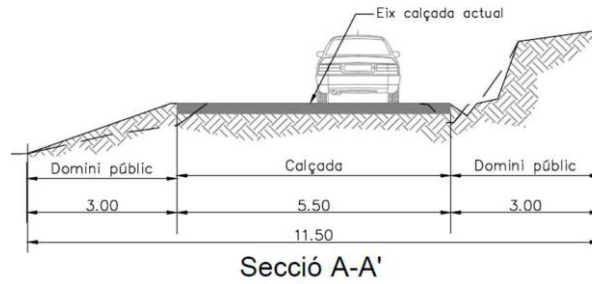
La proposta també incorpora, tant a nivell gràfic com normatiu, els aparcaments annexos als camins com a sistema viari i reserva el sistema d'aparcaments per als espais destinats exclusivament a aquest ús i desvinculats de la xarxa viària.

En resum, es manté una amplada màxima de 5,50 m per a la calçada, entre 1,20 m i 1,80 m per al pas de vianants i la resta de l'espai destinat a sistema viari es reserva per als elements de contenció de cada plataforma. A les zones on es disposen els aparcaments annexos al camí, es preveu una plataforma de 2,50 m per al aparcament en filera i de 5,50 m per als aparcaments en bateria. La superfície total destinada a sistema viari, que inclou els camins, els aparcaments annexos, els passos de vianants i els marges i talussos, és de 211.965 m<sup>2</sup>.

D'aquesta proposta en resulten un seguit de seccions que, indicativament, pretenen resoldre la implementació respectuosa dels elements que configuren el sistema viari en el Cap de Creus.

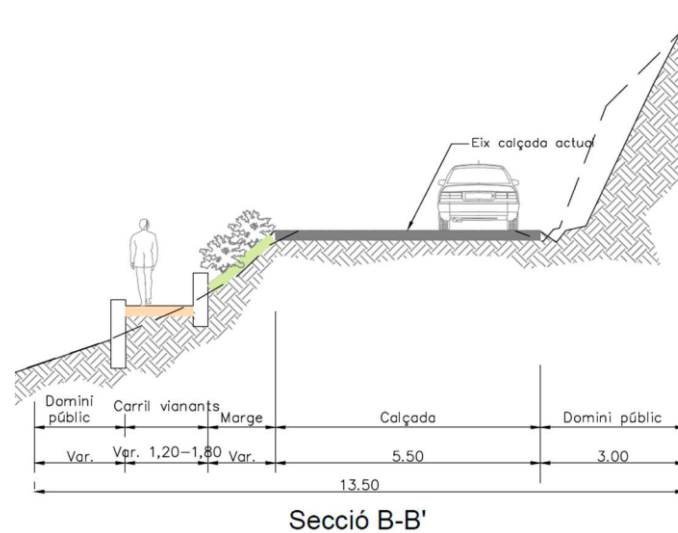
Secció A-A':

El sistema viari discorre per terrenys en pendent pronunciada i no s'hi preveu cap pas de vianants per raó de la orografia del lloc. Aquesta secció es preveu en el tram més proper al nucli de Roses, des de l'Avinguda Pau Casals i en un tram de l'accés des de Punta Falconera.



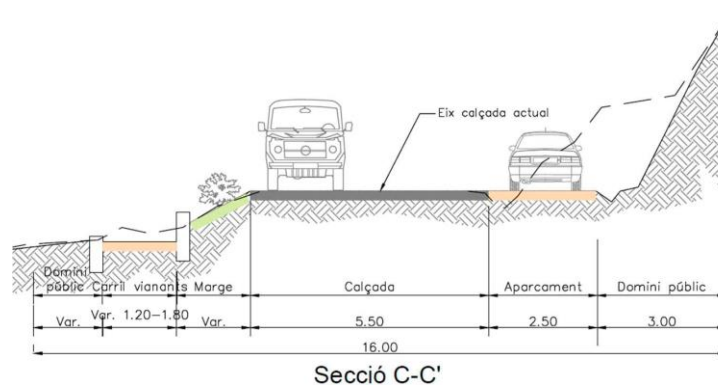
**Secció B-B':**

És la més comuna del camí de cala Jóncols. Es manté el pas actual de vehicles i s'hi preveu un pas per a vianants a diferent cota, segons la topografia de cada lloc. Es reserva un espai de separació entre els vehicles i els vianants de manera que aquests s'aïllin de la zona de circulació i es permeti disposar d'espai per a resoldre els necessaris elements de contenció (murs, marges, ...) i es permeti la revegetació amb plantes autòctones.



**Secció C-C':**

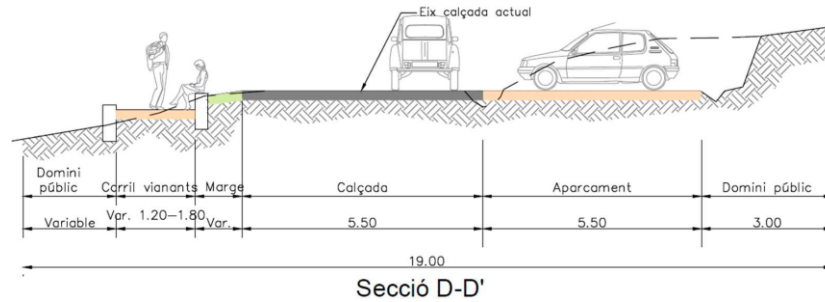
Aquesta secció es preveu per a les zones d'aparcament annex al camí amb els vehicles disposats en fila. S'hi preveu, també un espai per a vianants separat de la calçada.





Secció D-D':

Aquesta secció es preveu per a les zones d'aparcament annex al camí amb els vehicles disposats en fila. S'hi preveu, també un espai per a vianants separat de la calçada.



## ELS APARCAMENTS

La proposta d'ordenació dels aparcaments a l'àmbit del Cap de Creus inclòs en el terme municipal de Roses contempla dues tipologies diferents. Per una banda, les àrees destinades exclusivament a aparcament i les àrees d'aparcament annexes al sistema viari, de menor dimensió. Aquesta proposta concreta el sistema d'aparcaments que, amb caràcter indicatiu, preveu el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Cap de Creus.

83

En conjunt, doncs, es proposa la implantació de tres àrees destinades a sistema d'aparcament i ubicades en les proximitats dels nuclis de major activitat turística i afluença: el nucli urbà, cala Rostella, cala Montjoi i cala Jóncols. La primera àrea, situada sobre el Puig Rom, amb accés des del carrer Ausiàs March del nucli urbà i propera a l'accés des de l'Avinguda Pau Casals, es contempla com l'espai regulador del flux viari al Parc Natural. En aquest sentit, a la cruïlla on conflueixen el camí de Jóncols amb el carrer Ausiàs March, sota el dolmen de la Creu d'en Cobertella, s'hi preveu la col·locació d'un control de l'accés motoritzat al Parc.

Els altres aparcaments es preveu situar-los a les proximitats de Cala Rostella, de petita dimensió, de Cala Montjoi, en concret en una bossa allargassada a la banda nord d'aquest paratge, i de cala Jóncols, també en un espai situat al nord del paratge, just a l'arribada.

La superfície total destinada a sistema d'aparcament és de 26.830 m<sup>2</sup> distribuïts de la següent manera: carrer Ausiàs March, 13.830 m<sup>2</sup>; cala Rostella, 1.400 m<sup>2</sup>; cala Montjoi, 8.350 m<sup>2</sup> i cala Jóncols, 3.250 m<sup>2</sup>.

En els aparcaments annexos al sistema viari que, amb la proposta d'aquest document hi están inclosos, es disposen al lateral de la calçada, en filera o en bateria, segons els casos, i es distribueixen per diferents indrets del recorregut del camí de Jóncols. On s'hi disposen aquests aparcaments, la plataforma s'amplia 0,50 m per tal de facilitar les maniobres i garantir major seguretat. La disposició dels aparcaments a la banda muntanya permet reduir l'impacte visual d'aquestes àrees ja que s'eviten marges de dimensió elevada per raó de l'amplitud de la plataforma.

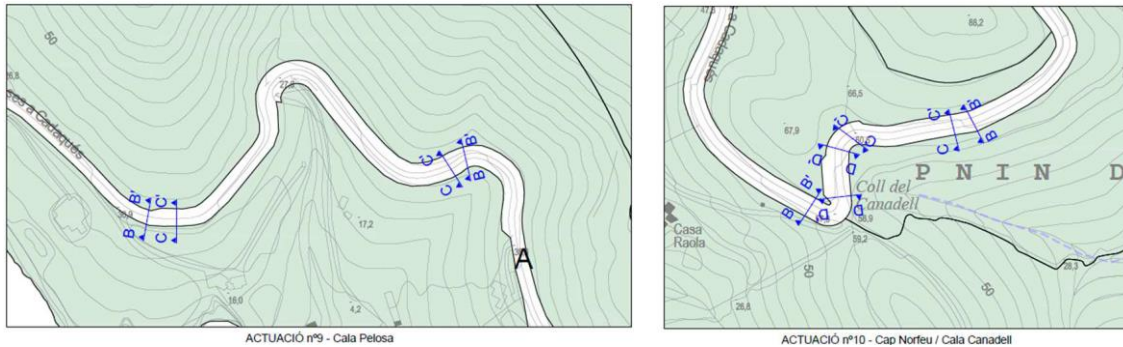


Figura 40. Ordenació de dos espais d'aparcament annexos al camí.

## L'EQUIPAMENT

A la cruïlla situada sota el dolmen de la Creu d'en Cobertella, on conflueixen els camins que accedeixen al Parc Natural des de l'Avinguda Pau Casals i des del carrer d'Ausiàs March, s'hi preveu un espai destinat a equipament per a ubicar-hi el control d'accés de vehicles. Complementàriament, en aquesta àrea s'hi preveu un espai d'aparcament temporal per a gestionar les entrades i sortides del Parc. L'edificació que s'hi construeixi, haurà de ser de les mínimes dimensions possibles i destinada, exclusivament, a informació i control d'accés a l'espai natural protegit.



Figura 41. L'espai destinat a equipament ambiental i aparcament temporal (B/D10), proper a l'àrea l'aparcament situada al carrer d'Ausiàs March (B) (dibuix sense escala)

## LES ÀREES D'ORDENACIÓ ESPECÍFICA

El Pla General d'Ordenació Urbana de Roses preveu una àrea d'actuació específica que delimita el paratge de cala Montjoi i prescriu que s'ha de desenvolupar mitjançant un Pla especial urbanístic. A cala Jóncols, en canvi, que també és un indret amb major activitat turística no s'hi preveu cap àmbit urbanístic.

El Pla especial de protecció del Parc natural del Cap de Creus, en canvi, dins el terme municipal de Roses, delimita dues àrees d'actuació específica: cala Montjoi i cala Jóncols.

En aquest context i a la vista de les contradiccions que poden resultar de la discrepància entre els diferents documents urbanístics d'aplicació, es considera necessari adaptar el planejament urbanístic municipal a les determinacions del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Cap de Creus atès que és un document més recent i de major precisió.

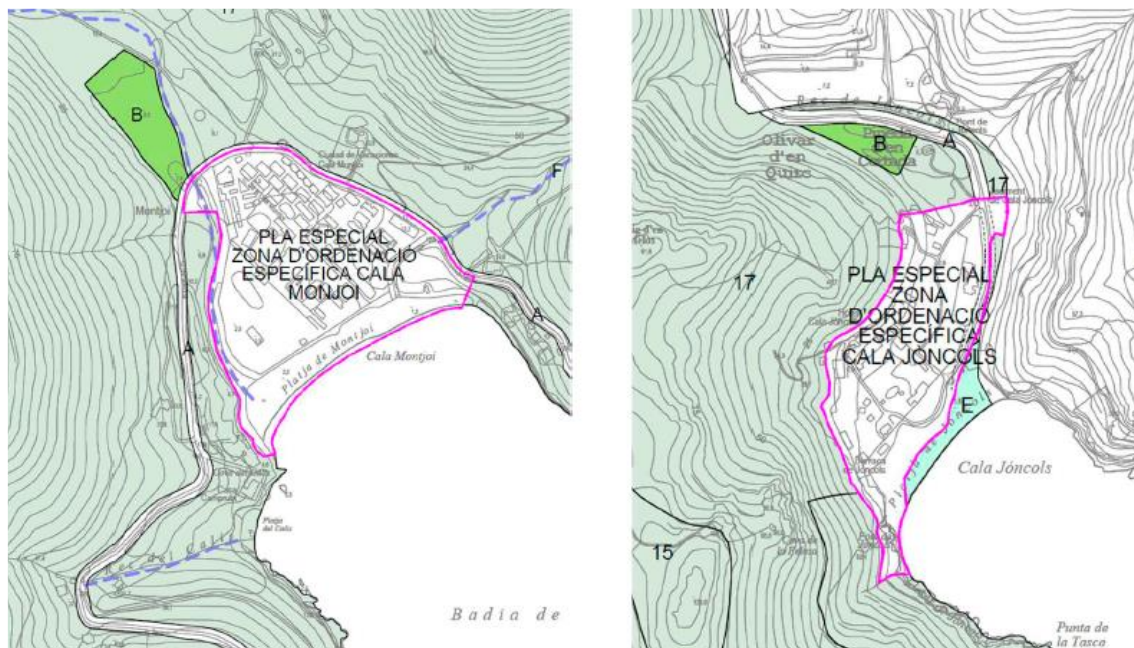


Figura 42. Delimitació dels àmbits de Pla especial de cala Montjoi i cala Jóncols.

Així, doncs, la proposta consisteix en adaptar la delimitació de l'àrea d'ordenació específica de cala Montjoi a la delimitació continguda en el Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Cap de Creus i delimitar una nova àrea d'ordenació específica de cala Jóncols. Els dos àmbits s'hauran de desenvolupar mitjançant un Pla especial urbanístic.

### **3. DETERMINACIÓ DELS OBJECTIUS I CRITERIS AMBIENTALS ADOPTATS EN L'ÀMBIT DEL PLA.**

Tot seguit es plantegen els principals objectius i criteris ambientals adoptats en l'àmbit del pla:

#### **3.1. Sostenibilitat global del model d'ordenació.**

1. Compatibilitat del planejament vigent amb el Pla especial del medi natural i del paisatge del PNCC alhora d'adaptar les àrees d'ordenació específica de cala Jòncols i cala Montjoi a través de plans especials.
2. Compatibilitat amb el planejament vigent requalificant alguns dels camins i aparcaments, de zona de protecció d'infraestructures a sistema viari.

#### **3.2. Biodiversitat i connectivitat.**

1. Millora en la prevenció del risc d'incendis forestals.
2. Preservació al màxim de la vegetació integrants dels hàbitats d'interès comunitari.
3. Preservació íntegra dels hàbitats on es podrien desenvolupar algunes espècies de la flora protegida.
4. Ambientaltzació de la bassa artificial del Puig rom.
5. Respectar l'època de cria de les aus protegides per a desenvolupar obres sorolloses.

86

#### **3.3. Paisatge.**

1. Integració paisatgística de les bosses d'aparcament de Puig rom i Rustella.
2. Supressió de les bosses d'aparcament actuals de la banda de mar de la carretera i restitució del medi compactat.
3. Evitar talussos de desmunt massa elevats, i en cas contrari establir mesures d'integració.
4. Integració paisatgística del vial peatonal tou continu des de Puig rom fins a Jòncols.

#### **3.4. Gea.**

1. Preservació dels espais d'interès geològic entre cales Montjoi i Jòncols. Foment i senyalització.
2. Estabilització dels nous talussos oberts durant l'ampliació de la plataforma.
3. Compensació diagrama de masses.

### **3.5. Medi socioeconòmic.**

1. Disseny del vial peatonal per la banda de mar de la carretera entre l'aparcament de Puig rom i Jòncols: millora de la seguretat i mobilitat dels vianants, foment de la riquesa paisatgística local i, reforçament i relligat de la xarxa d'itineraris paisatgístics.
2. Millora de la seguretat de conductors i vianants amb la pavimentació del tram de carretera entre Montjoi i Jòncols.

### **3.6. Patrimoni.**

1. Foment del turisme patrimonial local.
2. Preservació i/o restitució dels elements de pedra seca.

### **3.7. Jerarquització dels objectius mediambientals del pla.**

1. Ordenació dels aparcaments banda muntanya, supressió de les bosses incontrolades banda mar i restitució d'espais compactats.
2. Disseny de vial peatonal banda mar que formarà part de la xarxa d'itineraris paisatgístics locals.
3. Integració paisatgística de les bosses d'aparcament Puig Rom i Rustella.
4. Preservació espais d'interès geològics
5. Estabilització i restauració de talussos.
6. Prevenció del risc d'incendis forestals.
7. Foment del turisme cultural.
8. Preservació dels hàbitats d'interès comunitari.



## 4. IDENTIFICACIÓ D'IMPACTES I PROPOSTA DE MESURES CORRECTORES.

### 4.1. Biodiversitat.

#### **Impacte 1.**

L'ampliació de la vialitat, i sobretot algunes de les zones d'aparcament podrien suposar greuges sobre la vegetació i la flora de l'àmbit del Pla.

Classificació de l'impacte: moderat.

#### *Mesura 1.*

Es procurarà respectar els dos peus de pi blanc (*Pinus halepensis*) detectats on es preveu la bossa d'aparcament de Montjoi (7) per les seves mides excepcionals. En aquesta mateixa zona s'ha detectat, dins del rec de Montjoi, l'hàbitat potencial de l'allocar que apareix combinat amb el cascall marí (*Glaucium flavium*); caldrà evitar l'artificialització a ambdós costats de la riera, així com la connexió entre les bosses d'aparcament a ambdós costats del curs.

Impacte final: **compatible.**

#### *Mesura 2.*

A la banda de muntanya de l'aparcament del Canadell (19), destaca un rodal de màquia carrascar (hàbitat d'interès comunitari no prioritari) en procés de recuperació; té un elevat interès biogeogràfic local en situar-se en el límit nord-oriental de la seva àrea de distribució. Es respectarà aquest emplaçament i es traslladaran les places d'aparcament en direcció a Jòncols.

Impacte final: **compatible.**

#### **Impacte 2.**

La resta d'aparcaments afectaran majoritàriament a matollar silicícola típic de la península de Cap de Creus, encara que també pot quedar afectat algun peu de pi blanc o surera.

Classificació de l'impacte: compatible.

#### *Mesura 1.*

Atès que no es tracta de cap hàbitat d'interès comunitari prioritari, no es prendran més mesures que les encaminades a delimitar estrictament l'àrea forestal que quedarà afectada pel nou sistema. En cas de quedar afectat algun peu de suro i/o alzina, es procurarà el seu transplantament a espais desproveïts de vegetació.

Impacte final: **compatible.**

### **Impacte 3.**

Tot i la proximitat a la zona on s'ha previst l'equipament ambiental a l'altura del Mas Marés, d'espècies endèmiques com *Isoetes duriei* i la *Cosentinia vellea*, s'ha fet un reconeixement on s'ha comprovat la seva inexistència, tot i que sí algun dels hàbitats on se solen desenvolupar.

Classificació de l'impacte: compatible.

#### *Mesura 1.*

Com a mesura preventiva, caldrà limitar al màxim la intervenció sobre el rec de drenatge entre la carretera i el futur nus intermodal, doncs podria ser l'hàbitat higròfil on es desenvolupés la *Isoetes*.

Impacte final: **compatible**.

### **Impacte 4.**

Atès que aquesta és una zona amb un alt risc d'incendi forestal, i que la carretera s'ha conformat com un dels principals mitjans per a combatre, com s'ha comprovat en el darrer incendi de febrer d'enguany, s'ha d'entendre que el desenvolupament de la MP que suposarà l'ampliació de la carretera i la creació de sobreamples pels aparcaments, esdevindrà una millora d'aquest tallafoc artificial, que permetrà una millor maniobrabilitat pels mitjans d'extinció.

Classificació de l'impacte: positiu.

89

#### *Mesura 1.*

Com a mesura compensatòria a la creació de l'aparcament de Puig rom, es podria reconvertir la bassa artificial existent al costat del camí d'Ausiàs Marc, i reconduir-la cap a un ús ambiental, això és com a zona humida. Aquesta bassa podria tenir una doble funció com a subministre d'aigua en cas d'incendi forestal en una zona precisament mancada d'aquestes infraestructures.

Impacte final: **positiu**.

### **Impacte 5.**

En aquells emplaçaments destinats a aparcament on calgui la introducció de plantes com a mesura d'integració paisatgística, aquestes seran autòctones, resistents a l'estrés hídric, la insolació, el vent i de baixa inflamabilitat: olivera, suro, alzina, aladern, llentiscle o garric.

Classificació de l'impacte: positiu.

### Mesura 1.

Quedarà prohibida la introducció de les plantes exòtiques i/o naturalitzadores que es llisten al Reial Decret 630/2013, de 2 d'agost, pel que es regula el Catàleg d'espècies exòtiques invasores, i que es reflexen tot seguit:

#### Arbres

acàcia (*Robinia pseudoacacia*)  
ailant (*Ailanthus altissima*)  
freixe americà (*Fraxinus pennsylvanica*)  
freixe de flor (*Fraxinus ornus*)  
Acàcia de tres punxes (*Gleditsia tracanthos*)  
mimosa (*Acacia dealbata*)  
morera del paper (*Broussonetia papyrifera*)  
negundo (*Acer negundo*)  
troana (*Ligustrum lucidum*)

#### Arbusts

*Amorpha fruticosa*  
*Baccharis halimifolia*  
budlèia (*Buddleja davidii*)  
cornera de la Xina (*Cotoneaster lacteus*)  
*Cotoneaster tomentosus*  
carolina o coronil-la glauca (*Coronilla valentina* ssp *glauca*)  
piracant (*Pyracantha angustifolia*) i (*P. crenatoserrata*)  
pitospor (*Pittosporum tobira*)

#### Plantes entapissants i reptants

Campanetes (*Ipomoea cf. indica*)  
miraguà (*Araujia sericifera*)  
bàlsam, unglà de gat o dits de bruixa (*Carpobrotus edulis*) i (*C. acinaciformis*)  
bàlsam emparrador (*Boussingaultia cordifolia*) o (*Anredera cordifolia*)  
cabellera de la reina (*Aptenia cordifolia*)  
*Delairea odorata* (= *Senecio mikanoides*)  
liligabosc (*Lonicera japonica*)  
*Senecio angulatus* / *Senecio tamoides*  
*Sicyos angulatus*  
tradescantia *Tradescantia fluminensis*  
vinya del Tibet (*Fallopia baldschuanica* = *Bilderdyckia aubertii*= *Polygonum aubertii*)  
vinya verge (*Parthenocissus quinquefolia*)

#### Plantes crasses i assimilables

aloe maculat (*Aloe maculata*)  
atzavares o figuerasses (*Agave sp.*)  
*Bryophyllum daigremontianum* (= *Kalanchoe daigremontiana*)  
Roses de moro (*Opuntia ficus-indica* / *O. maxima* *O. stricta* i *O. linguiformis*)  
*Einadia nutans*

#### Plantes aquàtiques

*Azolla sp.*  
*Cyperus eragrostis*  
*Elodea canadensis*  
jacint d'aigua *Eichhornia crassipes*  
*Ludwigia grandiflora*  
*Myriophyllum aquaticum*  
*Salvinia natans*

#### Gramínies per a hidrosembra i gespes

*Eragrostis curvula*  
*Paspalum sauriae*  
"Kikuyu" o gram gruixut *Pennisetum clandestinum*

#### Altres espècies (ornamentals, etc.)

acant (*Acanthus mollis*)  
*Archoteca calendula*  
bambú o canya americana *Phyllostachys, Bambusa,*  
canya (*Arundo donax*)  
*Erigeron karvinskianus*  
gasània (*Gazania sp.*)  
herba de la Pampa (*Cortaderia selloana*)  
nyàmera *Helianthus tuberosus*  
ràim de moro *Phytolacca americana*  
*Senecio angulatus*

Plantes que haurien de comportar la seva retirada immediata d'un terreny atesa la seva demostrada capacitat invasora / de dispersió

*Aster pilosus*  
*Aster squamatus*  
*Datura stramonium*  
*Oxalis pes-caprae*  
Tabac de jardí *Nicotiana glauca*  
Seneci del Cap *Senecio inaequidens*  
*Solanum chrysotrichum*

Impacte final: **compatible**.

#### 4.2. Fauna i connectivitat.

##### **Impacte 1.**

El desenvolupament del Pla no ocasionarà greuges a la fauna protegida de la zona, doncs queda fora de l'abast, sent la més propera al Pla de les Gates i el puig de Malaterra.

Classificació de l'impacte: compatible.

##### *Mesura 1.*

No es preveuen més mesures correctores que la minimització de les obres més sorolloses (martell trencador) durant l'època de reproducció i cria de les aus protegides (març-juny).

Impacte final: **compatible**.

#### 4.3. Paisatge.

##### **Impacte 1.**

La incorporació de la bossa d'aparcament del Puig rom (1) generarà visuals destacades des de tot l'espai obert de l'entorn, especialment des de la carretera i els camins que menen cap a la zona megalítica.

Classificació de l'impacte: moderat.

##### *Mesura 1.*

S'efectuarà una plantació, a manera de tancament natural, amb espècies autòctones d'arbusts densos, perennifolis i alts, tipus aladern o llentiscle, per tal d'integrar el nou aparcament i ocultar-lo de les visuals de l'entorn. A l'interior es delimitaran les places d'aparcament amb liniacions d'arbusts amb arbres dispersos tipus olivera, alzina o suro.

Impacte final: **compatible-moderat**.

*Mesura 2.*

D'igual manera, es dissenyarà un tancament natural perimetral en l'aparcament de la Rustella (6) per tal d'evitar les visuals que avui es tenen des de carretera en tot el revolt que s'ocupa.

Impacte final: **compatible**.

***Impacte 2.***

El desenvolupament del Pla amb la conseqüent ordenació dels aparcaments, afavorirà la supressió de les bosses d'aparcament que es disposen a la banda de mar, i que fan d'obstacles a les visuals tant dels conductors com dels vianants: Punta Falconera (3), Murtra (5), Rustella (6), Canadell (10) i Jòncols (11). Es millorarà la qualitat paisatgística d'aquests emplaçaments doncs es preveu disposar plantacions d'arbusts i/o arbres com a elements dissuasoris en els esmentats espais, avui dia ocupats per grans blocs d'escullera i zones compactades. S'assolirà amb això una les directrius del paisatge del PTPCG: l'objectiu de qualitat paisatgística OQP-16.2, consistent en evitar la presència d'elements situats a primera línia que irrompin negativament en el camp visual dels miradors i itineraris.

Classificació de l'impacte: positiu.

***Impacte 3.***

L'ampliació de la plataforma de la carretera fins a 5,5m i la incorporació de les noves places d'aparcament lineals (2,5m) o en bateria (5m) faran que els talussos actuals s'hagin de retranquejar uns 4m de mitjana mutanya endins, la qual cosa suposarà talussos més alts que generaran unes visuals més acusades sobretot en les localitzacions de Punta Falconera (3), Calitjàs (8) i Pelosa (9).

Classificació de l'impacte: moderat.

*Mesura 1.*

Sempre que sigui possible, s'actuarà sobre els talussos més baixos i en les vessants més suaus per tal d'evitar talussos que superin els 2,5m d'altura.

Impacte final: **compatible-moderat**.

*Mesura 2.*

En cas que els talussos superin els 2,5m, es prendran mesures d'integració com ara la bioenginyeria que fixarà els talussos i permetrà la seva restauració parcial i/o total (malles de fibra vegetal i hidrosembra).

Impacte final: **compatible-moderat**.



#### ***Impacte 4.***

El vial tou per a vianants que es dissenyarà per la banda de mar de la carretera en tot el seu traçat entre l'aparcament Ausies March i Jòncols, mantindrà una separació mínima d'1m amb la carretera a través d'un talús, i la seva plataforma s'estendrà uns 1,5m, per la qual cosa hi haurà una ocupació total d'almenys 3m vessant avall de la carretera, que també ocasionarà noves visuals.

Classificació de l'impacte: moderat.

##### *Mesura 1.*

Es preveurà una restauració vegetal del nou talús generat amb terra vegetal, hidrosembra i plantació d'arbusts.

Impacte final: **compatible-moderat**.

##### *Mesura 2.*

Per tal de minimitzar l'ocupació de superfície vessant avall, tant el talús com el nou camí peatonal aniran sostinguts amb murets de gabions amb pedra del lloc (que simularia les feixes de pedra seca) o bé altres murs de contenció ecològics o verds sobre els que també s'haurà d'aplicar una sèrie de mesures de restauració vegetal.

Impacte final: **compatible-moderat**.

#### **4.4. Gea.**

##### ***Impacte 1.***

Al llarg del tram de camí de Montjoi a Jòncols, s'han localitzat almenys 2 punts d'interès geològic (nº 28 i 31) que pertanyen al geòtop 3 (Puig de la Morisca i pedreres de Montjoi), i 2 punts més (nº 33 i 16) que pertanyen al geòtop 6 (Pla de la Guardiola), tots ells dins de la Geozona 164 "Paleozoic del Cap Norfeu"; tots ells són afloraments d'interès estructural que actualment estan sotmesos a una pressió intensa pel mal estat del ferm de la carretera i l'intens trànsit que acaba deteriorant i emmascarant els afloraments per l'aixecament de pols.

Classificació de l'impacte: sever.

*Mesura 1.*

Les mateixes fitxes de l'inventari d'espais d'interès geològic d'aquesta geozona, indiquen el mal estat en què es troben aquests afloraments i la necessitat de la seva restitució. Així doncs, es recomana la pavimentació del tram de carretera de Montjoi a Jòncols encara que sigui amb un ample màxim de 4m o l'actualment existent.

Impacte final: **compatible**.

*Mesura 2.*

Es tindrà especial cura en no fer coincidir els eixamplaments i aparcaments previstos amb els punts d'interès geològic. En cas de coincidència, es respectarà l'aflorament i l'eixamplament s'haurà de dissenyar per la banda de mar. Caldrà senyalitzar i explicar els punts d'interès geològic.

Impacte final: **compatible**.

***Impacte 2.***

El retranqueig dels talussos muntanya endins per a encabir l'ampliació de la plataforma de la carretera i/o les noves places d'aparcament generaran talussos més alts amb la possibilitat de mobilització de rocam.

Classificació de l'impacte: moderat-sever.

94

*Mesura 1.*

Previ estudi d'estabilitat dels talussos, es prendran mesures per a afavorir la seva fixació, emprant mesures com malles de triple torsió, bulonatge i malles d'ancoratge, si s'escau.

Impacte final: **compatible-moderat**.

*Mesura 2.*

Es procurarà que el diagrama de masses de l'obra quedi compensat, això és minimitzar els moviments de terres, de manera que el material excavat s'empri per al terraplenat de la banda de mar, i evitar així portar material fora de l'obra.

Impacte final: **compatible-moderat**.

#### **4.5. Medi socioeconòmic.**

##### ***Impacte 1.***

La incorporació del vial tou per la banda de mar al llarg de tota la carretera des de l'aparcament de Puig Rom fins a Jòncols, millorarà la seguretat dels vianants que actualment fan servir la carretera; i permetrà gaudir de tota la costa, els usuaris amb problemes de mobilitat i que no poden seguir alguns dels trams del camí de ronda. S'acompleix amb això varies de les directrius del paisatge del PTPCG: l'objectiu de qualitat paisatgística OQP16.1-3 que incideix amb la necessitat de promoure una xarxa d'itineraris paisatgístics i de miradors accessibles que permetin la percepció dels valors paisatgístics locals, i permetin la seva connexió amb miradors, àrees recreatives, centres d'interpretació i altres edificis d'interès, i el OQP18.4 en tant que es promourà un recorregut continu al llarg de la façana marítima que relligarà els trams dels camins de ronda existents. També s'acompleix amb els criteris i accions del Catàleg del Paisatge com 6.19 i 6.22 en el sentit de mantenir les perspectives obertes dels itineraris paisatgístics; 6.12.1 desenvolupar rutes que connectin els paisatges del litoral amb els d'interior; .

Classificació de l'impacte: positiu.

##### ***Impacte 2.***

El disseny del vial tou per a vianants farà necessari la pavimentació del tram de carretera entre Montjoi i Jòncols atès que seria incompatible el seu ús amb la pols intensa aixecada pels vehicles. D'altra banda, la pavimentació comportarà una millora per a la seguretat dels conductors que tindran un camp visual més nítid.

Classificació de l'impacte: positiu.

##### ***Impacte 3.***

L'ampliació de la plataforma comportarà una millora per a la seguretat de conductors i vianants atès que se suavitzaran els revolts en els àmbits de Murtra (5), Calitjàs (8) i Pelosa (9), i es permetrà una millor visibilitat del traçat.

Classificació de l'impacte: positiu.

#### 4.6. Patrimoni.

##### **Impacte 1.**

L'emplaçament de la principal bossa d'aparcaments a tocar del carrer Ausiàs March, permetrà fomentar l'itinerari megalític de Roses i posar-lo com una oferta complementària al turisme de platja.

Classificació de l'impacte: positiu.

##### **Impacte 2.**

El desenvolupament del Pla posa en perill la preservació d'alguns elements de pedra seca que es troben a ambdues bandes de la carretera, sobretot al Mirador de Falconera (4) i a Jòncols (11).

Classificació de l'impacte: moderat.

##### **Mesura 1.**

Es preservaran o es restituiran els murs i d'altres elements de pedra seca que resultin afectats per l'ampliació de la plataforma i/o el disseny del vial peatonal. S'acompleix amb això varies de les directrius del paisatge del PTPCG: l'objectiu de qualitat paisatgística OQP12.2 que incideix en el respecte i reconeixement d'aquestes construccions com a part de l'arquitectura tradicional rural; però també els criteris i accions del Catàleg del Paisatge com ara 6.6 que promou la rehabilitació i manteniment d'aquests elements.

Impacte final: **compatible**.

Amb tot lo descrit fins ara concloem que la incidència ambiental sobre la modificació puntual del PGOU de Roses "sistema viari i aparcaments del Cap de Creus", té una qualificació de COMPATIBLE, sempre i quan s'executin les mesures correctores previstes.

Roses, a 16 de juny de 2022

L'Autor de l'estudi



Miquel Fort i Costa

Geòleg i Consultor ambiental, col.legiat nº 1.685

## **II. ANNEXES**

**Annex 1. Estudi d'avaluació de l'afectació sobre el poblament vegetal i els hàbitats de la  
MP del PGOU de Roses "Sistema viari i d'aparcaments del Cap de Creus".**

97

---



# AVALUACIÓ DE L'AFECTACIÓ SOBRE EL POBLAMENT VEGETAL I ELS HÀBITATS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGOU DE ROSES "SISTEMA VIARI I APARCAMENT DEL CAP DE CREUS"

Joan Font García

Juny 2022

En aquest informe s'analitzen els possibles impactes i afectacions sobre la flora protegida i els hàbitats d'interès comunitari a causa de la ubicació de diferents zones d'aparcament dissuasiu i/o regulat en diversos emplaçaments en el tram de carretera que va des de la vila fins al coll de Canadell, a tocar del cap Norfeu.

## Metodologia

En total s'han analitzat 8 emplaçaments (Taula 1). No s'han inclòs en aquesta anàlisi l'emplaçament 2 denominat "Camí de Ronda", situat als límits de l'àrea urbana de la zona de Canyelles i l'emplaçament 3 situat a punta Falconera.

Número de l'emplaçament	Denominació de l'emplaçament
1	Mas Marés
4	Mirador Falconera
5	Murtra
6	Rustella
7	Montjoi
8	Calitjàs
9	Pelosa
10	Canadell

**Taula 1.** Número i denominació dels emplaçaments de nous aparcaments analitzats en aquest informe.

Per a la seva realització de l'informe s'han visitat els emplaçaments esmentats durant la primavera de 2022 i s'ha fet una revisió de la cartografia disponible a escala 1:10.000 dels hàbitats CORINE i dels Hàbitats d'Interès Comunitari del Parc Natural de Cap de Creus (Aaron Pérez-Haase, 2011) així com de la de les àrees d'interès florístic ([enllaç](#)) elaborada per la Subdirecció General de Biodiversitat i Medi Natural.

El principal objectiu ha estat, doncs, la detecció d'impactes o afectacions directes sobre les diferents espècies de flora protegida (Taula 1) i dels diversos hàbitats presents en aquest sector sud de la península del Cap de Creus

Tàxon	Grau d'amenaça	Emplaçaments pròxims
<i>Aschisma cuynetii</i> (Bizot & R.B. Pierrot) J. Guerra & M.J. Cano	En perill d'extinció	10
<i>Asplenium inexpectans</i> (Lovis) Landolt [ <i>A. trichomanes</i> subsp. <i>inexpectans</i> ]	En perill d'extinció	10
<i>Asplenium marinum</i> L.	En perill d'extinció	2
<i>Cneorum tricoccon</i> L.	Vulnerable	5, 6 i 10
<i>Cosentinia vellea</i> (Aiton) Tod. subsp. <i>vellea</i>	Vulnerable	1 i 10
<i>Isoetes durieui</i> Bory	Vulnerable	1
<i>Erodium foetidum</i> (L.) L'Hér. subsp. <i>foetidum</i> [ <i>E. foetidum</i> subsp. <i>crispum</i> ]	En perill d'extinció	10
<i>Limonium geronense</i> Erben	Vulnerable	10
<i>Reseda jacquinii</i> Rchb.(*) [ <i>R. phyteuma</i> subsp. <i>jacquinii</i> ; <i>R. jacquinii</i> subsp. <i>litigiosa</i> ]	Vulnerable	-

**Taula 2.** Tàxons amenaçats a Catalunya potencialment afectats pels diferents emplaçaments analitzats amb indicació del seu grau d'amenaça i proximitat a les noves zones d'aparcament.

(\*) *Reseda jacquinii* no apareix a la cartografia de referència però s'inclou a la taula ja que es considera convenient revisar la seva àrea de presència actual en el conjunt del terme municipal de Roses, on es situaria la primera localitat coneguda a casa nostra, després d'haver reaparegut aquesta primavera en alguns punts afectats per l'incendi forestal d'aquest hivern passat (E. Marquès, com. pers.).

## Resultats

### Emplaçament 1. Mas Marés

En aquest emplaçament es situen dues zones d'aparcament: l'anomenat nus intermodal, pensat per a l'aparcament de autobusos amb funció llançadora, i un aparcament principal destinat als vehicles privats. El primer dels aparcaments es situa al costat d'un dels recs de la capçalera de la riera de la Quana per la qual cosa l'emplaçament present una certa humitat edàfica amb la presència d'algunes espècies moderadament higròfiles pròpies de mulladius mediterranis (Foto 1). A la cartografia

disponible es tipifica dins de les *jonqueres de jonc boval* (*Scirpus holoschoenus*) i *herbassars graminoides, higròfils, de terra baixa (i de la muntanya mitjana)* [CORINE 37.4] que es corresponen amb l'hàbitat d'interès comunitari de les *jonqueres i herbassars graminoides humits, mediterranis, del Molinio-Holoschoenion* [HIC 6420].



**Foto 1.** Aspecte de l'herbassar higròfil de l'emplaçament 1 de mas Marés.



**Foto 2.** Rec situat entre la carretera i l'emplaçament previst del nus intermodal de mas Marés.



A la zona hi són present algunes espècies pròpies dels prats de dall de terra baixa, com *Schedonorus arundinaceus* subsp. *arundinaceus*, *Linum bienne* i *Geranium dissectum* barrejats amb d'altres de llocs més calcigats o de fenassars, sense un interès de conservació general destacable.

Aquest emplaçament es situa a prop de zones d'interès florístic de dues falgueres objecte de protecció, *Cosentinia vellea* subsp. *vellea* i *Isoetes durieui* sense que s'hagi observat a la zona d'actuació. Caldria, però, tenir en compte l'hàbitat higròfil de la segona espècie i limitar al màxim qualsevol modificació del rec de drenatge (Foto 2) que queda entre la carretera i el nus intermodal.

L'aparcament principal situat en direcció a Puig-rom acull una barreja de brolles d'estepes i brucs i matollars de tomaní amb clarianes ocupades per vegetació nitròfila i pradells de teròfits mediterranis. En aquest espai destaca l'abundància en alguns indrets de poblaments força densos de líquens del gènere *Cladonia* que indicarien una baixa recurrència dels incendis en aquesta zona (Foto 3).



**Foto 3.** Poblament de líquens a les clarianes de les brolles silicícoles de l'aparcament principal de l'emplaçament de mas Marés.

#### **Emplaçament 4. Mirador de Falconera**

En aquest punt conflueixen dos tipus d'estepars silicícoles, de terra baixa: un dominat per l'estepa blanca (*Cistus albidus*) [CORINE 32.348] i un altre dominat per l'estepa

negra (*Cistus monspeliensis*) [CORINE 32.341], combinats amb retalls de garriga que viuen sobre els afloraments carbonatats. Cap d'aquest matollars té un particular interès de conservació a causa de la seva elevada extensió i limitada riquesa florística. En aquest emplaçament només cal destacar l'ús sorprenent de l'híbrid *Cistus* × *purpureus* (Foto 4) en els enjardinaments de l'aparcament actual del mirador.



**Foto 4.** Planta de *Cistus* × *purpureus* utilitzada en l'enjardinament de l' actual zona d'aparcament del mirador de Falconera.

#### **Emplaçament 5 i 6. Cales de la Murtra i Rostella**

Els vorals de la carretera i l'actual zona d'aparcament es troba envoltada d'hàbitats sense interès de conservació. No s'ha detectat la presència de cap individu d'olivella (*Cneorum tricoccon*), una espècie protegida indicada a la zona que sembla limitada al sotabosc de les pinedes més properes als penya-segats fora de l'àrea d'actuació.

#### **Emplaçament 7. Montjoi**

En aquest emplaçament els elements més destacables es troben al rec de Montjoi, un torrent d'aigües temporànies habitat potencial de l'allocar, un hàbitat d'interès comunitari inclòs dins de les *bosquines i matollars meridionals de rambles, rieres i llocs humits* (*Nerio-Tamaricetea*) [HIC 92D0] que apareix combinat amb un altre hàbitat caracteritzat per la presència de cascull marí (*Glaucium flavum*) que colonitza les lleres



dels rius mediterranis [CORINE 3250] (Foto 5). En aquest sentit l'ampliació de la zona d'aparcament de la riba dreta del rec hauria d'evitar l'artificialització de la riera, tal com passa ja a la part més propera a la carretera (Foto 6) i evitar, en qualsevol cas, la seva canalització o connexió de les zones d'aparcament situades a banda i banda del rec.



**Foto 5.** Poblament de cascall marí (*Glaucium flavum*) a la llera del rec de Montjoi.



**Foto 6.** Darrer tram canalitzat del rec de Montjoi, hàbitat potencial de l'alocar.

En aquesta espai també destaquen un parell de pins bords (*Pinus halepensis*) de grans dimensions (Foto 7), que malgrat no trobar-se catalogats són del tot excepcionals. L'entorn dels pins es troba ocupat per prats subnitròfils de teròfits de terra baixa, amb un nul o baix interès de conservació.



**Foto 7.** Exemplar de pi bord (*Pinus halepensis*) de l'emplaçament 7 de Montjoi.

### **Emplaçaments 8 i 9. Calitjàs i Pelosa**

Els vorals de la carretera i la zona d'aparcament prevista en aquests dos emplaçaments es troben envoltats d'hàbitats sense interès de conservació. Tot i la presència, en alguns punt, de parets de pedra seca baixes per sobre de la carretera no s'ha detectat la presència d'individus de cap de les espècies protegides de presència potencial com *Cosentinia vellea* o *Reseda jacquinii*.

### **Emplaçament 10. Canadell**

Les diverses espècies de flora amenaçada presents a cap Norfeu (Taula 2), no han estat observades prop de la zona d'emplaçament de l'aparcament i ocupen ambients ben



diferents als existents en aquest punt, excepte la molsa *Aschisma cuynetii* que podria fer-se en alguna clariana però que pel seu caràcter efímer resulta difícil de detectar.



**Foto 8.** Retall de màquia de carrasques (*Quercus ilex* subsp. *rotundifolia*) a l'emplaçament del coll de Canadell.



**Foto 9.** Tram de pista passat el rodal de carrasques a l'emplaçament de Canadell.



En aquest punt, el marge interior de la pista és ocupada per un rodal de màquia de carrascar en procés de recuperació (Foto 8). Es tracta d'un hàbitat [CORINE 32.1124+] amb un elevat interès biogeogràfic local en situar-se en el límit nord-oriental de la seva àrea de distribució i considerat d'interès comunitari com el conjunt d'alzinars i carrascars [HIC 9340]. A causa del lent creixement dels arbres es recomana evitar la seva eliminació i permetre que continuï la recuperació natural de l'hàbitat. La major amplada de la pista en aquest tram (Foto 9), respecte a l'existent en emplaçaments anteriors, permetria aprofitar el voral existent per a la ubicació de la zona d'aparcament sense alterar la vorada on es situa el bosquet de carrasques.

## Conclusions

Si bé en el conjunt dels 8 emplaçaments analitzats hi ha una afectació directa de tres hàbitats d'interès comunitari, cap d'aquests es considera de protecció prioritària ni té en aquesta zona les úniques localitats conegudes al Parc Natural. L'adequació de les zones d'aparcament sembla compatible amb el manteniment dels interessants retalls d'allocar al rec de Montjoi i de màquia de carrasca al coll de Canadell.

No s'ha detectat la presència d'individus de cap de les espècies de flora protegida en les emplaçaments dels nous aparcaments.

## Bibliografia

Pérez-Haase A. 2011. Cartografia digital dels hàbitats CORINE i dels Hàbitats d'Interès Comunitari del Parc Natural de Cap de Creus, escala 1:10.000 Coordinació: Jordi Carreras. Grup de de Geobotànica i Cartografia de la Vegetació (Universitat de Barcelona).

### **III. MAPES**

**Mapa 1. Geogràfic**

**Mapa 2. Ortofotomapa**

**Mapa 3. Planejament vigent**

**Mapa 4. Geològic**

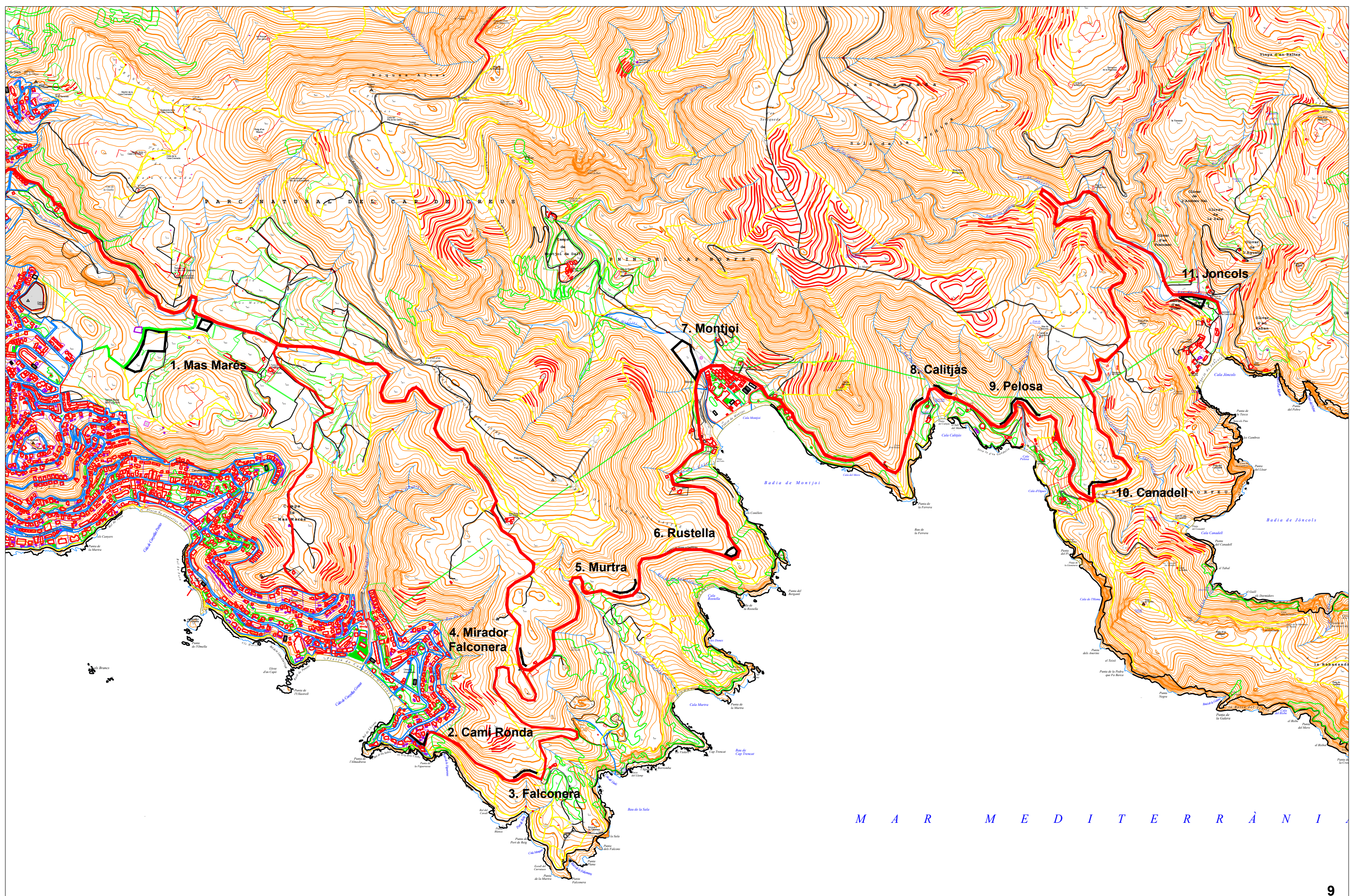
**Mapa 5. Detalls**

**Mapa 6. Mesures correctores i preventives.**

1

---





M A R M E D I T E R R À N I

