

Diagnosi i Avaluació : Octubre 2016

Tossa de Mar

Opinió professional i ponderada de l'agència simArpa de planificació paisatgística i mobilitat

Avaluació dels efectes que resulten de l'aprovació de la "Modificació al Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) per a possibilitar la futura construcció d'un port, els seus accessos, un hotel de cinc estrelles i quatre habitatges a Tossa de Mar"

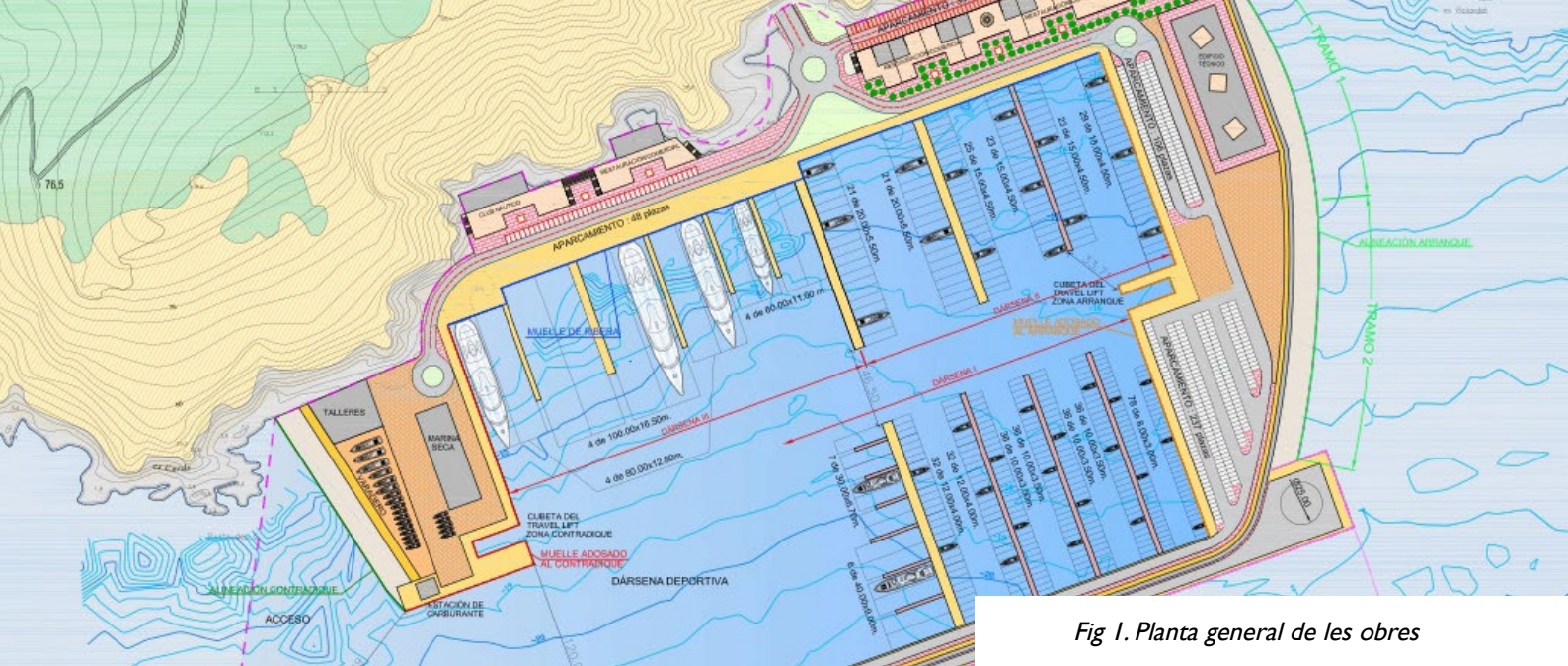


Fig 1. Planta general de les obres

El següent informe busca una opinió professional i ponderada sobre els efectes que pot tenir l'aprovació de la modificació al Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) per a possibilitar la futura construcció d'un port, els seus accessos, un hotel de cinc estrelles i quatre habitatges a Tossa de Mar.

Elaborat per simArpa, experts en planificació i disseny urbà, les properes línies detallen, d'una manera neutral, la rigorositat del projecte des d'un punt de vista professional així com els principals impactes urbanístics i de desenvolupament futur que suposaria l'aprovació del projecte.

NOTES PRÈVIES

És important mencionar que malgrat haver-hi un estudi previ realitzat l'any 2002, aquest informe es basarà únicament en la darrera actualització degut a que les característiques del projecte, la capacitat del port i els seus accessos són diferents. És per aquest motiu que les visualitzacions tridimensionals realitzades l'any 2002 així com algunes de les descripcions que conté l'estudi no poden ser traslladades en cap cas al projecte actual, ja que no mostren una informació acurada en matèria d'impacte visual i paisatgístic, ecològic i de mobilitat.

Per altra banda, cal mencionar que la informació pública existent pel projecte actual d'ampliació del POUM inclou una bona descripció dels aspectes tècnics i econòmics que suposen l'execució del projecte. En aquest sentit la informació relacionada amb el procés de construcció del port i de les infraestructures relacionades és suficient i compte amb una bona explicació per un document d'avantprojecte. El que no s'observa, però, és l'anàlisi de les repercussions que el projecte tindrà sobre el paisatge, ecologia de la zona, mobilitat i encaix territorial.

EL PROJECTE EN TERMES D'IMPACTE PAISATGÍSTIC I MOBILITAT

Els efectes que l'aprovació de la modificació del POUM tindria sobre el paisatge existent no es veuen clarament reflectits en l'estudi que s'ha fet del projecte actual. En aquest sentit cal més informació sobre els diferents impactes potencials i seria una bona pràctica preparar un estudi d'impacte i integració paisatgística (EIIP). Aquest document té com a objectiu promoure una bona inserció de les activitats en el paisatge segons preveu la legislació paisatgística i urbanística de Catalunya. La redacció objectiva i professional d'aquest document aportaria més informació sobre:

- L'Impacte visual i paisatgístic sobre els receptors potencials.
- El canvi potencial que tindrien aquests efectes sobre el paisatge existent i una anàlisi sistemàtica de les transformacions.
- L'elaboració d'una estratègia d'integració per tal d'harmonitzar, si fos possible, el projecte amb el paisatge.

Aquests punts, juntament amb una acurada elaboració gràfica que proporcioni el suport a les descripcions dels efectes visuals i paisatgístics, no s'han desenvolupat de forma rigorosa en la informació pública que l'Ajuntament posa a disposició dels

ciutadans i ciutadanes, fet que dificulta una comprensió fidedigna de l'extensió i efectes del projecte en matèria paisatgística.

El canvi en la mobilitat i accessibilitat es veuria també afectada pel projecte i no es recull de forma explícita en l'informe realitzat. Cal considerar els tres punts següents:

- Per un projecte d'aquest tipus basat en un horitzó a llarg termini, és important l'adopció d'un pla de mobilitat (actualment inexistent) per poder realitzar un planejament de les infraestructures viàries lligades al port. Cal una correcta planificació del sistema viari associat al projecte i una optimització de la càrrega suplementària de vehicles en el municipi, que avui dia ja es troba congestionat durant el període estival.
- També resulta important considerar l'accessibilitat al port a través de mitjans de transport alternatius. El model de connexions ha estat dissenyat per un enllaç a través del vehicle privat sense detallar com serà la connexió peatonal amb la resta del poble, i si podria ser compatible amb un via ciclista o banda ciclable, així com els sistemes de seguretat necessaris per fer-ho possible.
- Part de la justificació del projecte està basat en la necessitat de construir un port esportiu a Tossa de Mar per tal de cobrir el buit entre els ports de Sant Feliu de Guíxols i Blanes, separats de Tossa de Mar per 38 i 30 minuts en vehicle privat respectivament. Aquest fet però no té en compte les infraestructures que es preveuen desenvolupar en un futur i que 'retallen' distàncies amb les poblacions veïnes. Segons recull el "Pla d'infraestructures de transport de Catalunya" la proposta de la construcció de l'eix del Garraf (autopista C-32) reduiria considerablement els temps d'accés entre Tossa de Mar i els pobles veïns prèviament descrits que ja compten amb un port esportiu consolidat.

ESTRATÈGIA TERRITORIAL

Dins quina estratègia territorial s'emmarca l'ampliació del POUM i la construcció del port i les infraestructures associades?

El municipi de Tossa de Mar no compta amb cap pla de desenvolupament estratègic local. Aquests plans es preparen per acordar el model territorial a seguir i el desenvolupament del municipi gira entorn aquests documents. La planificació estratègica d'un municipi identifica quina és la millor proposta d'èxit pel seu territori a llarg termini i com assolir-la. Existeix el Pla Estratègic de Turisme de les Comarques de Girona (PETCG) pels anys 2011-2015. Ja durant aquests anys el PETCG identifica una sèrie d'oportunitats que no s'integren directament amb la proposta de modificació del POUM que proposa Tossa de Mar. Així, el PETCG identifica com a prioritat "apostar per l'accessibilitat, la qualitat, la sostenibilitat, la formació i la innovació com a element clau de futur per tal de contribuir a impulsar un model [turístic] responsable".

El Pla d'Accions de la Costa Brava, document estratègic que s'elabora cada any de forma consensuada amb els diferents actors del sector turístic de les comarques de Girona, presenta una mateixa estratègia per a l'edició del 2016, especificant que:

"El futur del sector turístic gironí requereix un desenvolupament sostenible que equilibri els vessants econòmics, socials i de convivència i benestar de la població local. Alhora que posi

també en valor i ajudi a preservar els trets propis del territori com a atractius turístics a través del desenvolupament de productes estratègics d'alt potencial i d'interès específics. Cal posar èmfasi en la millora de la competitivitat mitjançant la innovació, la tecnologia i la gestió en un escenari de cooperació, coordinació i col·laboració entre les administracions públiques, i entre aquestes i les empreses privades, amb complicitat i comprensió per part de la població local sobre la importància cabdal del turisme."

Les diferents estratègies 'marc' disponibles pel territori proposen un model de desenvolupament poc equiparable al que es proposa amb l'ampliació del POUM a Tossa de Mar. A més d'aquesta falta d'alineació amb les actuals estratègies turístiques i territorials, el Pla de Ports de la Generalitat de Catalunya pels anys 2007-2015 no anticipava, tampoc, la construcció de nous ports a la costa catalana a curt termini.

A data 13/10/2016 la nova llei de Ports està en procés d'aprovació al Parlament de Catalunya. Aquesta nova llei especifica clarament en el seu preàmbul que [...] actualment cal donar prioritat a la prestació de serveis respecte a la construcció de noves infraestructures [portuàries] i que [...] la llei ha de posar la seva atenció no tant en l'eventual construcció de noves instal·lacions sinó, fonamentalment, en la seva planificació, ordenació i gestió.

POSSIBLES EFECTES SECUNDARIS

De manera addicional a l'anàlisi, s'han detectat uns efectes secundaris que resulten de l'aprovació del projecte i que no s'han descrit anteriorment. És important que la ciutadania tingui constància d'aquests efectes que es resumeixen breument en els dos punts a continuació::

- Els 424 amarres prevists a Tossa de Mar aniran, naturalment, acompanyades d'un increment de l'ús del sòl residencial i hotelier al municipi. Cal no oblidar que una oferta hotelera molt més àmplia anirà associada també a un moviment de turistes. S'ha comparat la situació actual hotelera de Tossa de Mar amb els dos municipis veïns de Sant Feliu de Guíxols i Blanes, disposant ambdós de ports esportius i s'ha comprovat que avui dia ja hi ha una excessiva càrrega hotelera per càpita (Figura 2)
- És de vital importància considerar que la construcció del port suposarà una alteració notable de la configuració de la platja de es Codolars degut a la modificació de la circulació marina (i per tant de càrrega sedimentària) com a efecte de la construcció dels dics. La descripció del projecte no pot garantir que la sorra es mantingui al llarg termini i continuï la configuració de 'platja encaixada'.

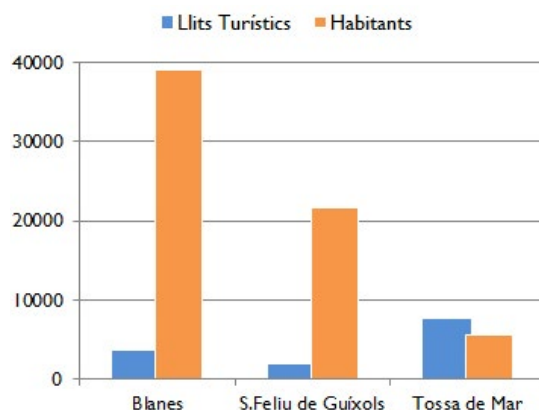


Figura 2. Relació de llits turístics per habitant

Elaboració pròpia. Fonts:

- Places hoteleres | Municipis. 2015 | Idescat, a partir de les dades del Departament d'Empresa i Coneixement.

- Padró de Població 2015.

Les places hoteleres totals de Blanes i Sant Feliu de Guíxols representen el 9% i 8% de la població total dels municipis (dades del padró municipal). A Tossa de Mar aquesta xifra augmenta fins a un 134% de la població municipal. Es a dir, per cada 10 habitants a Tossa de Mar, hi ha més de 13 llits turístics.

CONCLUSIONS

Tot i que l'estudi tècnic d'execució del projecte (disponible públicament) està ben preparat, aquest no considera aspectes essencials com els impactes visuals, paisatgístics, de mobilitat i els efectes que tindrà sobre la coherència estratègica i territorial del municipi en la qual s'engloba el projecte. Aquesta important mancança d'informació per a la ciutadania impedeix, sota el nostre criteri, poder disposar de tots els elements necessaris per poder establir conclusions favorables al projecte d'ampliació del POUM a Tossa de Mar. Per tenir una valoració real dels efectes, des de simArpa i amb la nostra experiència en planificació i disseny urbà considerem que cal una anàlisi completa del projecte amb informació actualitzada, amb una bona elaboració dels efectes futurs sobre el territori i una millor explicació del model de desenvolupament local que es vol seguir.

simArpa | global
Co N°: B55264816
Barcelona | Zuric
www.simarpa.com
global@simarpa.com



Quim Vilar
Geògraf i arquitecte del Paisatge