

11. Aproximació a la connectivitat actual

Per tal de determinar quins són aquells emplaçaments que tenen més importància en el marc de la connectivitat ens hem influït en el sistema que s'està desenvolupant a Alemanya, l'anomenat Band-Württemberg. Durant anys amb aquest sistema s'ha treballat a fons la cartografia per a detectar tres tipus de biòtops:

- Àrees centrals de més de 100 Ha com a punts de dispersió d'individus
- Biòtops pont. Espais menors que poden donar refugi temporal
- Biòtops connexió que uneixen els diferents elements entre si

Les àrees centrals en el nostre cas serien els propis massissos que per les seves dimensions i característiques compleixen la funció de focus de dispersió d'individus.

En canvi, si que haurem de tenir en compte totes aquells **zones** que puguin prendre la funció de **pont** o de **connexió** entre paratges, o més ben dit, de refugi entre les diferents infraestructures. Aquestes biòtops o zones pont les anomenarem **Hàbitats passera o hàbitats pont**, per tal de ser més fidels al concepte anglès anomenat *stepping stones*.

11.1. Hàbitats passera

Seran aquelles zones o hàbitats que pel fet de gaudir d'unes dimensions prou notables permetran donar refugi, aliment, recursos, etc. a la fauna de manera esporàdica o temporal. Aquestes zones són altament importants ja que al estar situades entremig de les infraestructures faran que si una espècie aconsegueix entrar en qualsevol d'elles tingui moltes possibilitats d'intentar creuar-la per un lloc diferent, aconseguint travessar, d'aquesta manera, ambdós vials.

Cal remarcar que no hem tingut en compte l'efecte pont o d'hàbitat passera que es generarà amb la construcció de la futura via del TAV. El fet que presenti una elevada sinèrgia amb l'autopista, i el no conèixer l'estat en què es trobarà la vegetació de la zona un cop acabades les obres de construcció han fet que creguem que és un tema d'estudi a un mínim de dos anys per endavant.

Les zones que han estat identificades com a Hàbitats Passera són les següents:

Hàbitat passera 1.

Aquesta primera zona presenta els inconvenients de què les dues infraestructures (AP-7 i N-II) es troben molt pròximes entre si, i per tant, la franja de terreny útil com a amagatall o espai vital estarà fortament influïda per totes les perturbacions derivades d'aquestes.

Els punts forts d'aquesta zona són l'elevat nombre d'hortos que aporten varietat i estructuració a la vegetació del bosc de ribera més pròxim. A més, en els dos extrems d'aquesta àrea trobem dos dels passos de fauna més destacats de l'autopista. (*Taula permeabilitat. A-1 i A-4*).

Hàbitat passera 2. Illa per a la fauna.

Segurament la segona illa forestal compresa entre la N-II i l'AP-7 és la més important com a funció de biòtop pont. Ja que aquesta zona també es travessada de nord a sud pel riu Llobregat, aportant un bosc de ribera prou ben conservat que permetrà fer la funció de refugi o d'estada periòdica per a les espècies que aconsegueixen franquejar els vials.

Hàbitat passera 3.

En aquesta zona la curta distància entre vials torna a ser molt important, a més, el fet de què no hi tinguem cap corrent d'aigua permanent converteix aquesta zona més en una zona de pas que no de pont. Tot i que també hi trobem tres dels principals passos que ofereix l'autopista per a grans mamífers (*Taula permeabilitat. A-19, A-22 i A-23*).

Hàbitat passera 4.

La zona francesa presenta una orografia molt accentuada. Aquest tret va condicionar la construcció dels tres viaductes més grans de tota l'àrea d'estudi (*Taula permeabilitat. A-19, A-22 i A-2*). Així doncs es consolida com la zona més permeable de l'autopista. Tot i que el difícil relleu també dificulta que la fauna pugui franquejar posteriorment la carretera, ja que aquesta es troba durant 4 quilometres enfilada entre el riu i els penya-segats.

En el tram Biure – La Jonquera podem destacar dos zones pont.

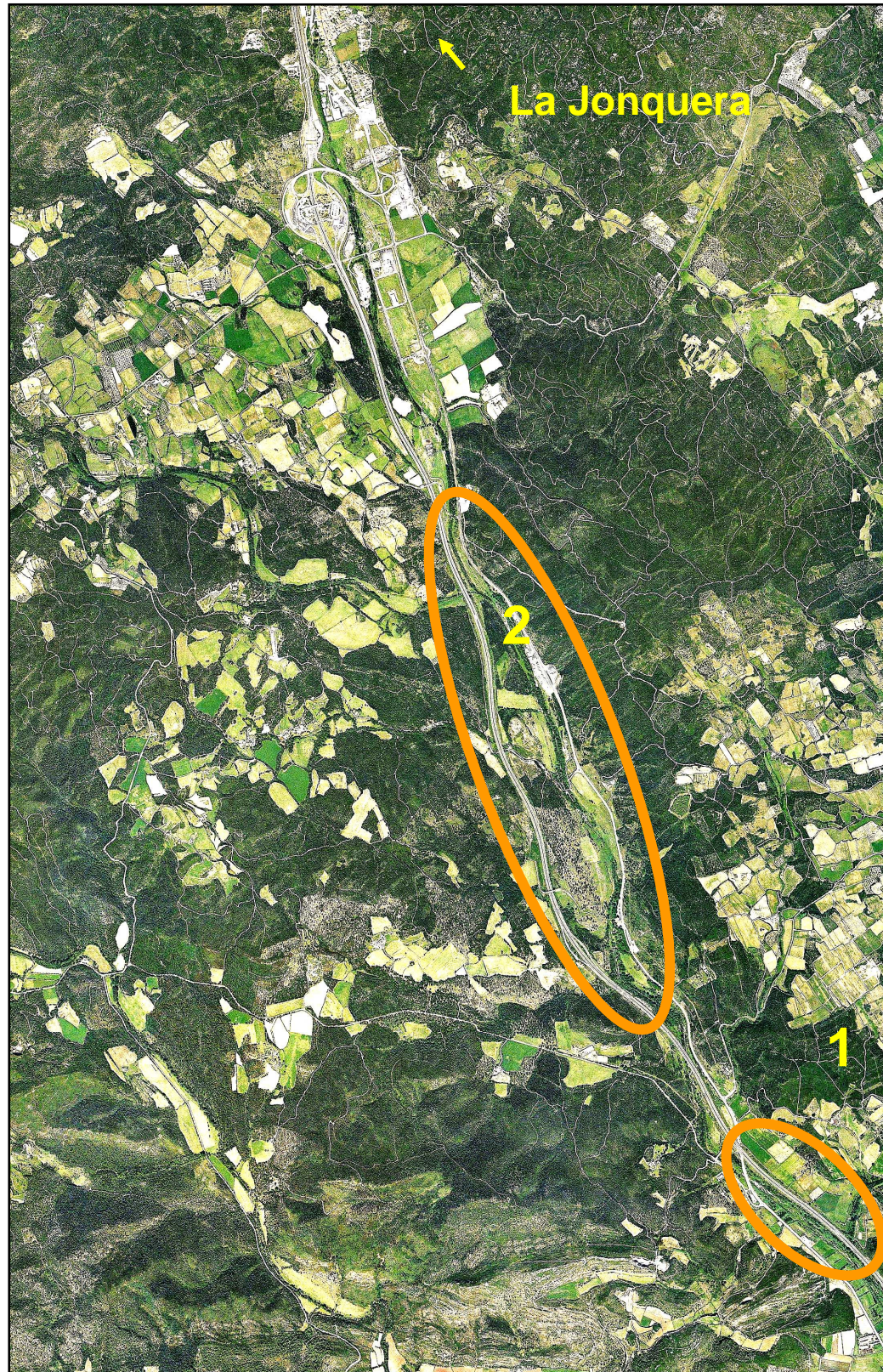


Fig. 36. Hàbitats passera. Tram Biure - la Jonquera

Entre el municipi de La Jonquera i Le Bolou també trobem dos espais pont.

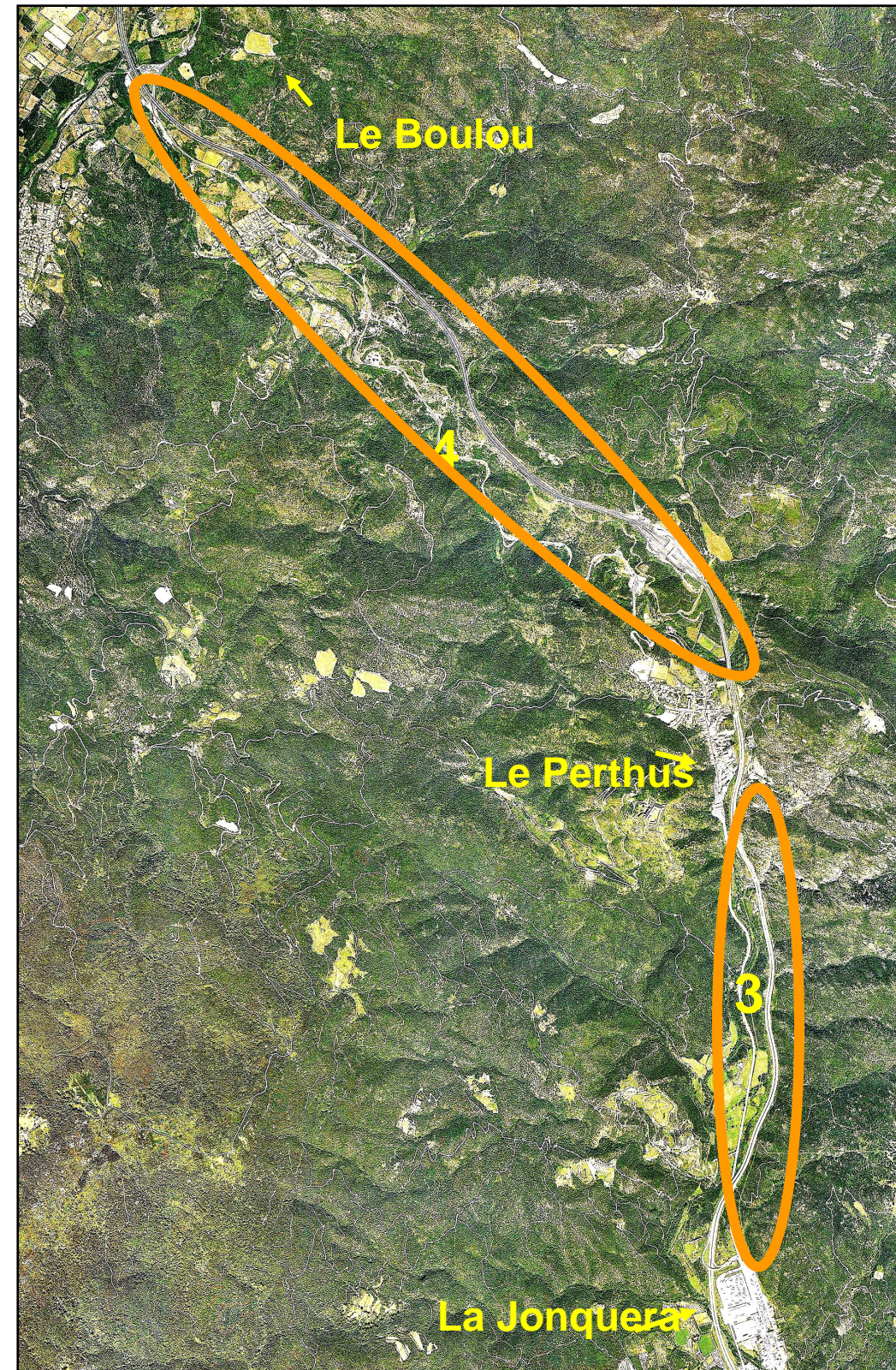
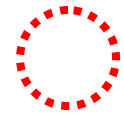


Fig. 37. Hàbitats passera. Tram la Jonquera - Perthus

11.2. Valoració general de la connectivitat

Un cop analitzats els diferents paràmetres que ens ajuden a entendre la situació actual de la connexió existent entre aquests dos paratges, podem fer una valoració experta d'aquelles zones que per la seva situació o característiques tindran una valor afegit per al manteniment d'un flux d'individus entre ambdós paratges.



Passos de l'autopista aptes per a quasi qualsevol espècie.



Zona estratègica.

1. Riu Ricardell – Ponts del terme municipal de Biure.

El corrent del riu Ricardell té la propietat que la seva direcció Oest-Est és perpendicular respecte de les tres infraestructures. Aquesta característica ha derivat en una adaptació de les tres vies per a superar les riuades més importants. Aquest tram correspon a la zona amb més sinèrgia entre les tres infraestructures de tota l'àrea d'estudi. És per tant una zona molt estratègica a l'hora d'establir mesures correctores.

2. Hàbitat passera 2.

Tot i que el primer Hàbitat passera és molt important en la connectivitat, les seves dimensions i la seva situació no són tan idònies com les del Hàbitat Passera 2. En aquest últim podem trobar-hi una bosc de ribera més estructurat, a més de petites zones boscoses amb capacitat d'oferir refugi temporal a la fauna. Un dels principals inconvenients és l'elevat soroll que es percep en tota la zona, fet que pot inhibir l'aparició de les espècies més sensibles.

3. Còrrec de Comunera – Estanys de La Jonquera

És previsible que aquest còrrec correspongui a un dels focus principals de dispersió de la herpetofauna dels Estanys de La Jonquera cap al riu Llobregat. L'estat del afluent i del mateix bosc de ribera és força deplorable en aproximar-se a la zona industrial. Tot i que la qualitat de l'aigua és presumiblement alta així doncs, a més, serveix d'ajuda pel fet d'abocar les seves aigües en el tram més contaminat de tota la conca del Llobregat.

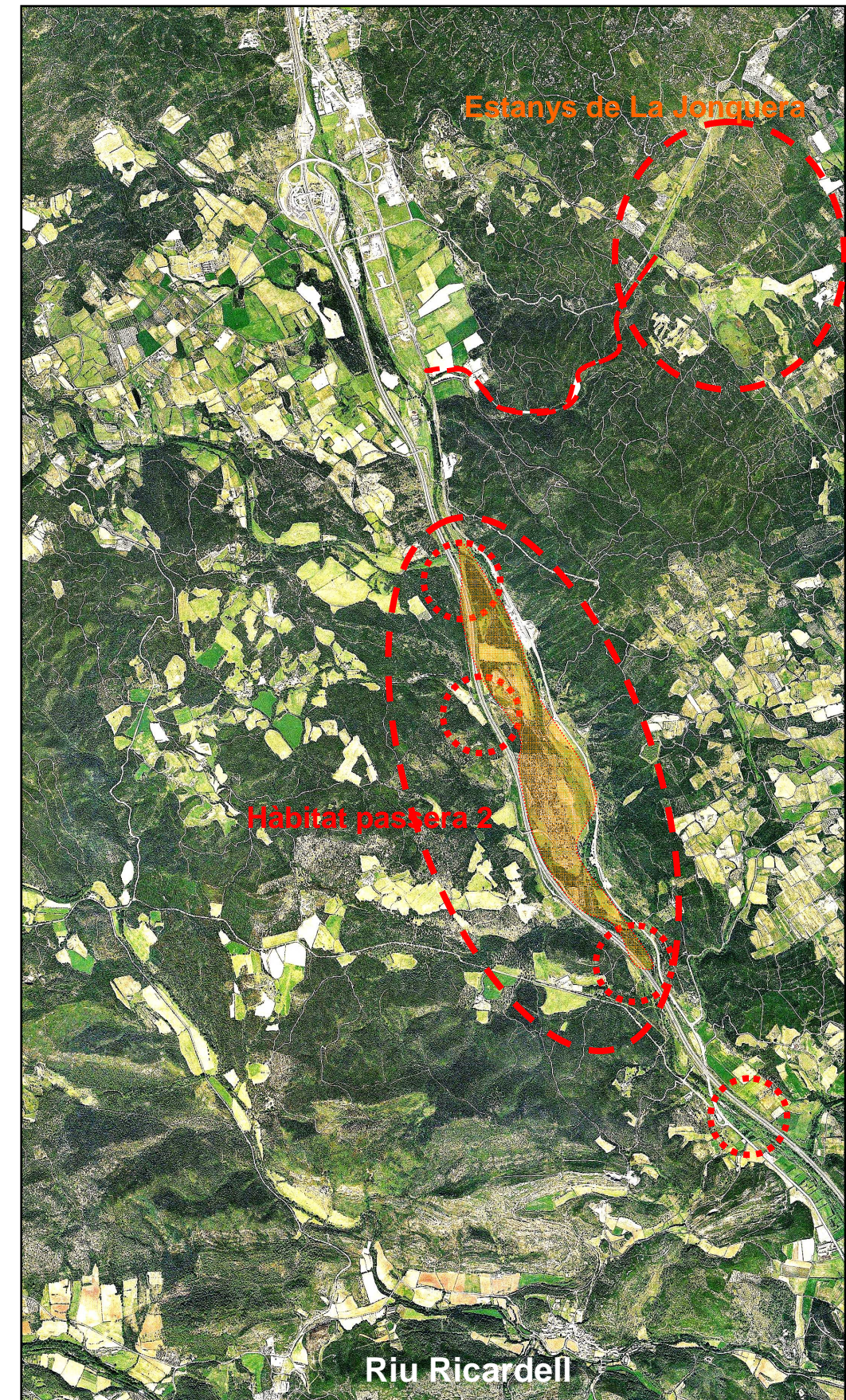


Figura 38. Mapa de les zones estratègiques de la zona sud.

1. Hàbitat passera 3.

Tal com ja ho contempla el POUM de La Jonquera aquesta àrea té una funció vital per a la connectivitat, tan avui dia com en un futur. El primer pont després del nucli jonquerenc (A-119) és de grans dimensions, tot i que el fet de que la N-II hi circuli per sota dificulta el pas de fauna. En les proximitats del nucli de Le Perthus també trobem un gran viaducte (A-123) i un pont (A-122), que encara que ambdós no compleixen les condicions per ser bons passos, a causa dels forts pendents, presenten una notable sinergia amb l'anomenat Pont d'Espanya de la N-II (N-30).

2. Viaducte A-127 (Le Perthus).

El pont situat a la zona nord del nucli francès de Le Perthus salva el gran desnivell present en el relleu. El punt fort d'aquest viaducte són les seves dimensions, que amb una alçada d'un centenar de metres deixa espai més que suficient pel bosc de ribera procedent de la cara nord del massís de l'Albera. Aquest viaducte també presenta una sinèrgia notable amb el pont de la N-II (N-32) que és travessat pel mateix riu. A més, aquesta zona és la més elevada de la nostra àrea i és també per això que és una de les zones on hi podem trobar més vegetació caducifòlia.



Figura 39. Viaducte A-127 (Le Perthus). Font: Institut Cartogràfic de Catalunya



Figura 40. Mapa de les zones estratègiques de la zona sud.

3. Hàbitat passera 4.

En aquesta zona hi trobem el tram amb major permeabilitat de l'autopista, havent-hi els dos viaductes més grans de l'àrea d'estudi (A-129) i (A-130). Es coneix la utilització d'aquests passos per part de cabirols. Tot i que l'estat i situació de la N-II (*anomenada N-9 a França*) en aquest sector n'impossibilita el creuament segur, a causa de què la carretera circula enmig de talussos de desnivells infranquejables per qualsevol espècie. L'àrea d'estudi presenta el seu límit en el viaducte A-131, on l'autopista creua la N-9 a les proximitats del nucli de Le Boulou. Essent un possible pas per la fauna més intrèpida que aconseguiria, d'aquesta manera, franquejar les dues infraestructures amb un únic creuament.



Figura 41. Viaducte A-129 (França). Font: Institut Gencat. Hipermapa



Figura 42. Viaducte A-130 (França). Font: Institut Gencat. Hipermapa



Figura 43. Viaducte A-131 (França). Font: Institut Gencat. Hipermapa