

DIPUTACIÓ DE TARRAGONA
SERVEI D'ASSITÈNCIA AL TERRITORI

Assumpte: Al·legacions a l'Estudi informatiu del condicionament de la carretera T-3231, variant d' Almofter i el seu Document ambiental

Els sotassignats d'aquest document, quines dades s'adjunten al final del mateix, així com els números corresponents dels seus DNI, en qualitat de veïns dels pobles d' Almofter i La Selva, i per tant directament afectats, actuant en nom i representació pròpia, amb domicili a efectes de notificacions a les adreces indicades, com a millor Dret procedeixi,

MANIFESTEN:

I.- En data de 1 de juliol de 2016 s'ha aprovat inicialment l'Estudi informatiu del condicionament de la carretera t-3231, d' Almofter a la Selva del camp, variant d' Almofter i el seu Document ambiental. I l'esmentat Estudi i el seu Document ambiental es sotmeten a informació pública durant el termini de 30 dies hàbils comptat a partir de l'endemà de la data de publicació d'aquest anunci al DOGC, circumstància que es va produir el 21 de juliol passat;

II.- Que dins del termini establert a tal efecte passen a formular les següents

AL·LEGACIONS

1.COMENTARI GENERAL

No es pot estar més d'acord amb la necessitat de procedir a la construcció d'un pas alternatiu a l'actual cruïlla d' Almofter per les carreteres T-3231 i TV-7048. De fet, la pervivència de la cruïlla a través dels carrers del poble i de la seva zona urbana es ara per ara un anacronisme, més enllà de la problemàtica associada: la barreja de tràfic urbà amb tràfic de

pas, posa en evidència la manca de seccions adequades en els carrers del nucli, indueix a riscos en la convivència de trànsit rodat i de vianants i genera inconvenients de tota mena derivats de l'activitat residencial pròpia d'un nucli rural petit amb la circulació de pas.

Dit això, entenem perfectament que es construeixi la variant i que **s'eviti la cruïlla d'Almoster pel tràfic de pas, que com veurem es ben reduït**. Ara bé, això **no justifica una actuació desproporcionada en el territori**.

Altra cosa és, però, el que fa referència a la millora de la carretera T-3231 entre Almoster i La Selva. Aquesta es una carretera quina secció actual deriva de l'aglomerat que la Diputació de Tarragona va fer en alguns dels camins existents en la dècada dels anys 70 del segle passat. És cert que la intensitat del trànsit rodat ha anat en augment per diverses raons (les més destacades, l'augment general de la motorització i l'augment de la població residencial d'Almoster), però també és cert que estem en un cas particular que s'escapa de la casuística habitual en aquest tipus d'actuacions. A saber:

- Com el propi estudi recull, **Almoster és un municipi sense sòl industrial, amb un terme municipal extraordinàriament petit**, on no hi ha previst instal·lar cap activitat fabril, ni tampoc comercial fóra de l'anomenat nucli antic;
- De la mateixa manera, aquesta connexió viària **no deixa de ser una connexió alternativa a l'ús de la carretera C14 per a connectar Castellvell amb La Selva del Camp, per Reus, a través d'una via de gran capacitat**. L'estudi en fa referència al seu annex d'anàlisi de la mobilitat. Cal per tant que **la solució proposada sigui proporcionada al respecte del problema que pretén resoldre**;
- Igualment, **cal no menysprear l'afectació al territori**, en funció de la magnitud del trànsit esperat. Parlarem més endavant en detall d'aquest aspecte, però cal que la ferida territorial que creï el nou vial tingui en compte quant de torturat està ja el territori agrícola al camp de Tarragona. I **que el resultat final representi una millora de qualitat no només per als usuaris de la via sinó pels habitants, propietaris i veïns dels terrenys afectats, tant urbans com no urbans**, del vial en qüestió.

És per això que els signants d'aquesta al·legació **trobem a mancar un anàlisi molt més aprofundit de les motivacions, objectius pretesos, necessitats i alternatives, tant de la mobilitat actual com futura**, raó bàsica per la qual aquesta obra es proposa. Aquest anàlisi ha de ser coherent, no només amb la situació actual, sinó amb l'evolució prevista en les eines de planejament, algunes de les quals han estat ben recentment revisades o estan en curs de revisió.

Entenem que **tot plegat hauria de permetre revisar les conclusions** per tal de donar una resposta més proporcionada i mesurada a la problemàtica plantejada.

Les planes de l'estudi que estudien la mobilitat i el trànsit –és a dir, la justificació que provoca que l'obra es tiri endavant- es limiten a les sis planes de l'annex de mobilitat i les tres de l'annex de trànsit, en un document on n'hi ha centenars que descriuen qüestions tècniques molt importants però del tot irrellevants –en aquest cas- per a la selecció d'alternatives (geotècnia, traçat, hidrologia...) i per als lectors als quals l'estudi informatiu va adreçat.

Troblem a faltar, en conseqüència i com a resultat del propi treball realitzat, **la definició de l'alternativa òptima, fruit de l'avaluació de les tres alternatives proposades a priori**, i que no té perquè ser cap de les tres ni la més econòmica. Aquesta nova alternativa podria determinar si existeix alguna possible solució que sigui més convenient que cap de les tres alternatives definides i estudiades fins ara. Que son, des del nostre punt de vista, **ben desproporcionades respecte del problema que pretenen resoldre**.

En qualsevol cas, i en aquesta línia, **no entenem la poca sensibilitat de la nostra Administració amb la destrucció del territori i que no es valori en l'estudi d'impacte ambiental el fet que significa construir un vial paral·lel a l'actual allà on ja n'hi existeix un**. Tal com deia Oscar Wilde : *" Tothom sembla conèixer el preu de les coses, però s'han oblidat del seu valor. Valor i preu no son sinònims"*. Sovint acabem confonent els compromisos polítics amb el que necessitem o el que ens convé com a poble.

La Selva del Camp i Almostrer són municipis a tocar d'una indústria química molt potent i contaminant del Camp de Tarragona. Necessitem que els nostres pobles i el seus termes siguin el pulmó que ajudi a netejar l'efecte contaminant d'aquesta indústria; hem de protegir aquest territori sí o sí, per nosaltres i les generacions futures tal i com han fet els nostres predecessors. El futur també és territori, pagesia, medi ambient, biodiversitat, sobirania alimentària... L'agricultura no s'ha d'entendre solament com una activitat comercial. Cada pam de terra és important i el ciment o l'asfalt ens ensenyen que no tenen marxa enrere.

Cal ser ben prudent abans de posar més asfalt i més ratlla blanca; i si no és INDISPENSABLE, simplement, no fer-ho: els elements naturals han de ser preservats a fi d'assegurar la perennitat del seu ús per les generacions futures. La terra no s'hereta dels pares, es té en préstec dels fills.

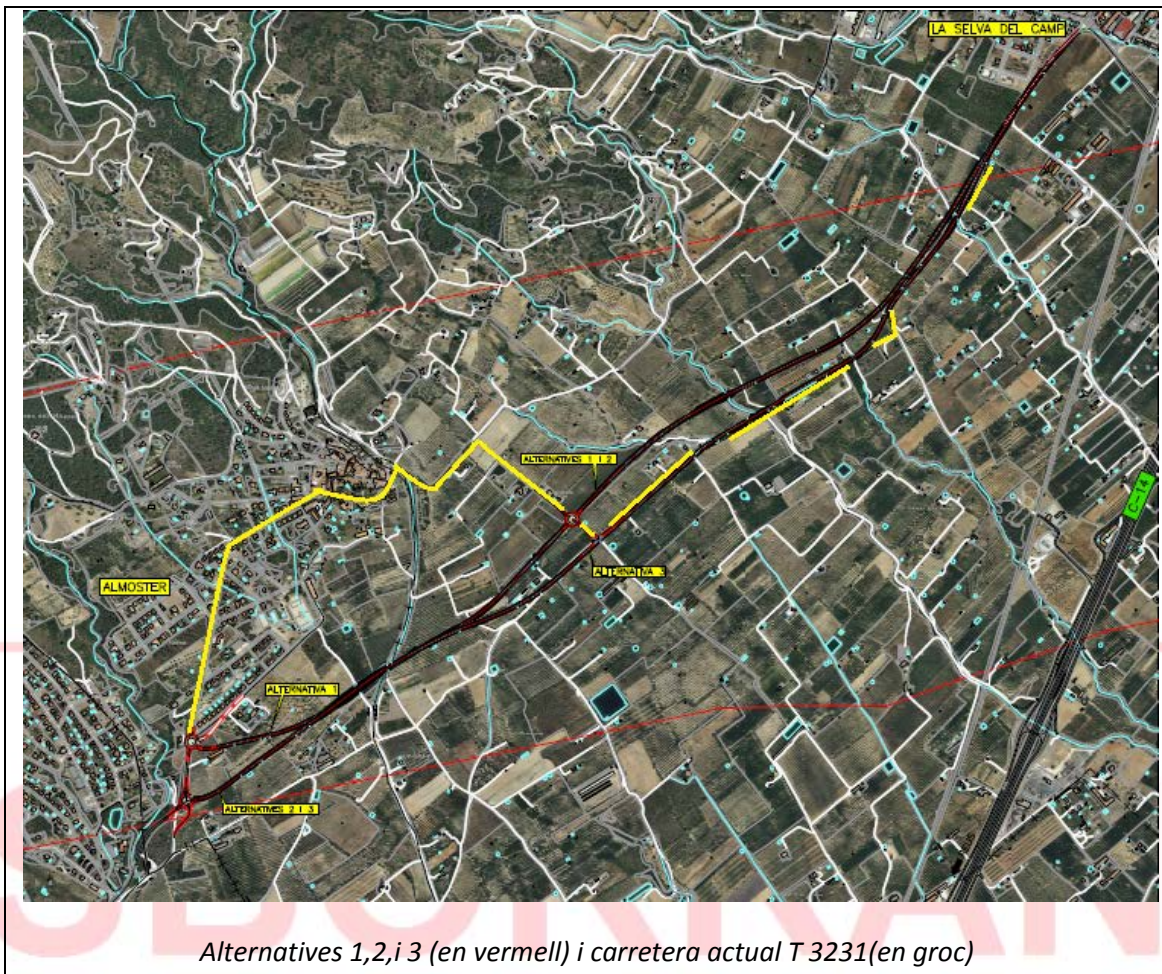
Durant l'any 2016 a la comissió d'Agricultura de l'Ajuntament de La Selva es va aprovar la Borsa de Terres de la Selva. Un projecte engrescador que s'ha fet conjuntament amb l'Avellanera, Coselva i Unió de Pagesos amb el nom *La terra, aliment i vida. Cuidem-la*. Un projecte que ha de servir per varies coses:

- Recuperar terres abandonades i facilitar la incorporació als joves pagesos;
- Recuperar aquest bé col·lectiu "El terme del poble", protegir aquest bé natural, mediambiental, paisatgístic, patrimonial (masies, mines, pous, drets de pas, drets de reg) ;
- Minimitzar el risc d'incendis;
- Minimitzar els danys per la fauna salvatge: porc senglar, conills, cabirols;
- Minimitzar els danys per les plagues: mosca de l'oliva, repilo.

Per tant, vist aquest projecte engrescador que compta amb el suport de les Administracions i indústries locals, projecte públic i ben conegut, no entenem que l'Estudi Informatiu proposi l'alternativa 2 , que implica mantenir i desdoblant la carretera actual. **Va en sentit contrari al compromís que va prendre i signar l'Administració Local, Administració a la que pertany la Diputació de Tarragona.**

2. OBSERVACIONS AL CONTINGUT DE L'ESTUDI INFORMATIU.

2.1. Recordatori de les alternatives plantejades.



2.2. Sobre les dades de mobilitat i trànsit.

Les dades de partida que serveixen per a tipificar el trànsit de la T-3231 provenen d'aforaments de 2012, doncs de fa ja quatre anys.

RESUM DADES AFORAMENTS ANY 2004-2014													
PUNTO	CTRA	PK	DESCRIPCIÓ TRAM	2004	2005	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
02-38	T-3231	1,000	D'Almofter a la Selva del Camp				1.382		1.349		1.490		

Memòria. Apartat 4.4. Dades de trànsit.

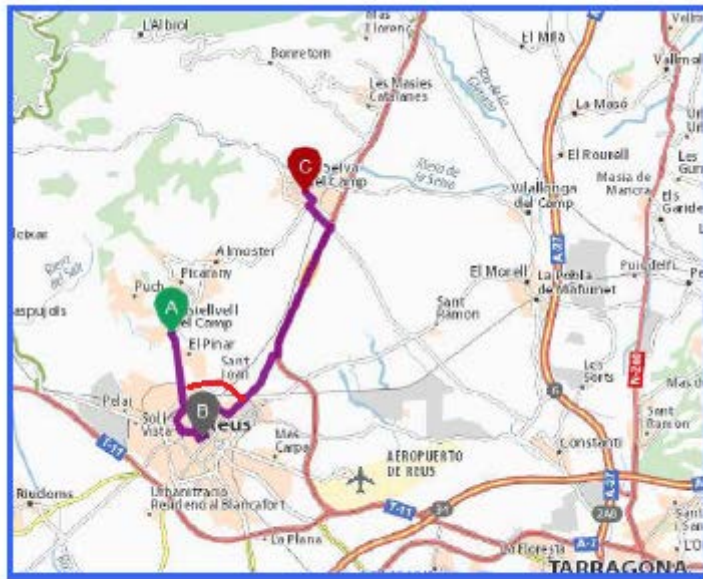
Entenem que la magnitud de la inversió proposada –que supera en qualsevol cas els 3,7 Meur - justifica la **realització d'aforaments addicionals** que permetin verificar les dades de trànsit més recents i validar:

- Si es confirma el tràfic de la IMD de 2012 i **com ha evolucionat**;
- **Fixar les hipòtesis de creixement** per als anys futurs, tenint en compte l'evolució prevista de la població origen de la demanda de trànsit, en aquest cas Almofter;

- **Corregir les hipòtesi de pesants;**
- **Determinar de manera consistent les condicions físiques de la via,** velocitat de projecte i paràmetres de traçat.

En aquest apartat hem detectat alguns errors que distorsionen les hipòtesi de partida.

- L'estudi es basa en **dades de temps de recorregut obtingudes a partir de la plana web de Via Michelin (3.3.2 i altres) que en alguns casos son errònies** o no han estat prou verificades.



Itinerari 2a: Castellvell del Camp - Reus - La Selva del Camp

Annex 1. Mobilitat. 3.4 Estudi de les alternatives de mobilitat.

En vermell l'arc no considerat en la matriu de càlcul del temps de recorregut de l'alternativa 2a.

En particular, el temps de trànsit entre Castellvell i La Selva de la denominada alternativa de mobilitat 2a), **que es l'alternativa natural a la variant de la que parlem** (i per tant la **dada clau a comparar**), NO és de 29 minuts, sinó només de 13 minuts, en front dels 10 minuts de l'itinerari per Almoſter. És a dir una sensible diferència amb les dades de l'estudi, fruit de que l'itinerari que figura en el document. Aquest itinerari, per Reus, està equivocat ja que accedeix al centre de la població i en torna a sortir. Aquesta diferència distorsiona la resta de conclusions del treball.

En la taula adjunta s'ha fet un estudi més exhaustiu tenint en compte la distància entre els termes municipals, temps utilitzat en realitzar els recorreguts i el cost del combustible de cadascun d'aquests itineraris:

Itinerari	Distància	Temps recorregut	Cost aproximat
Almoster - La Selva del Camp (1b)	4 km	7 minuts	0,89€
Almoster - Reus - La Selva del Camp (2b)	15 km	34 minuts	2,71€
Castellvell del Camp - La Selva del Camp (1a)	6 km	11 minuts	1,12€
Castellvell del Camp- Reus - La Selva del Camp (2a)	13 km	29 minuts	2,29€

Font: Web Via Michelin

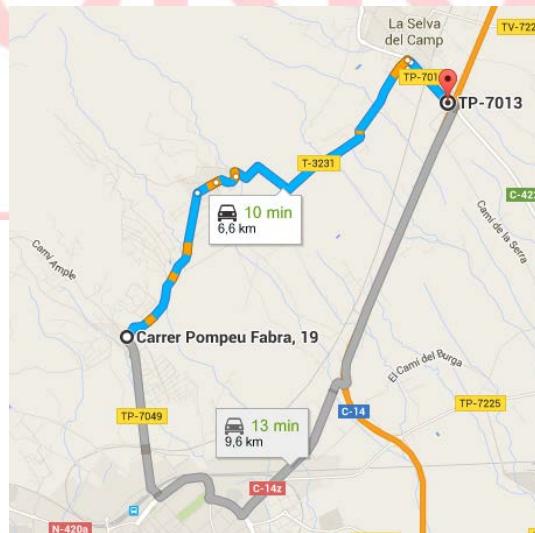
Com es pot comprovar els itineraris més habituals, al resultar més avantatjosos en temps de recorregut i en cost del viatge, són els itineraris 1a i 1b.

13 minuts

Annex 1. Mobilitat. 3.4 Estudi de les alternatives de mobilitat.

En vermell els temps de viatge corregits.

Tot i que la variant d' Almoster provoqui un estalvi de dos minuts addicionals, **s'està construint una carretera quina capacitat de generar demanda addicional fruit de l'estalvi de temps serà absolutament irrellevant** (entre 3 i 5 minuts) , cosa que l'estudi ha de tenir en compte en les hipòtesi d'evolució del trànsit.



Temps de viatge en automòbil Castellvell- La Selva (cruïlla) (Font: Google Maps confirmada amb proves sobre el terreny i experiència local)

- b) La manca de dades no permet identificar els desplaçaments domicili-treball entre Castellvell i La Selva ni el volum de trànsit que utilitza (o utilitzaria) aquesta via com accés a la C14 des de Castellvell.

Una aproximació al **trànsit total entre Castellvell i La Selva** pot fer-se extrapolant la relació entre les dades de la taula de l'apartat 3.3 de l'annex de mobilitat i la IMD. És a dir, sabent que del total de persones que diàriament van de Castellvell a la Selva per raó d'estudi o esbarjo son 47 front a les 186 que ho fan des d' Almofter (quocient 0,245), podem extrapolar aquesta relació per a calcular la part de la IMD que es generada per un o altre municipi.

D'aquesta manera, si a la IMD de 1490 vehicles dia li corresponen 233 desplaçaments totals per raó d'estudi o esbarjo, la part de la IMD corresponent al **trànsit procedent de Castellvell i cap a la Selva seria de 300 Vehicles/dia, és a dir 150 vehicles/sentit/dia**, el que és el mateix 12 vehicles/hora/sentit (12 hores), que són els que emprarien la variant des del seu origen fins al km. 1,4. Això dóna idea de **les reduïdes magnituds de les que parlem**.

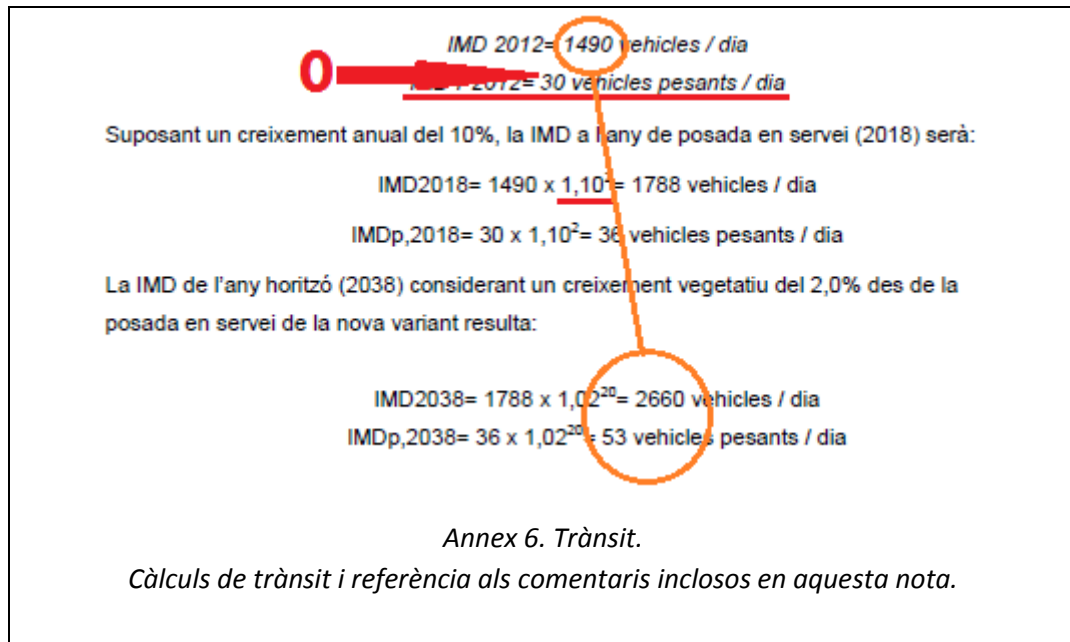
Cal tenir en compte el **petit diferencial de temps en valors absoluts quan es tracta de l'accés a la C14 des de Castellvell**, temps ja vistos en el paràgraf anterior, i que son irrellevants en el càlcul de les opcions de viatge a mitjana i llarga distància, per tant més enllà de la zona d'estudi.

- c) Tot i que les hipòtesi de vehicles pesats que s'apliquen deriven directament de la normativa de disseny, cal subratllar que actualment **els pesants que circulen per les carreteres T-3231 i TV 7048 son irrellevants i seguiran essent irrellevants en el futur** (el microbús escolar que porta a l' institut de La Selva ens nens d' Almofter).

Són actualment irrellevants perquè la xarxa actual senzillament no permet la seva circulació (veure alternatives 1a i 1b de l'apartat 3.3), però també pel fet que no hi ha cap activitat industrial prevista ni possible d'acord amb el planejament ni a Castellvell ni a Almofter que pugui generar aquest tipus de demanda.

És per tant impensable que es donin, ni de lluny, els mínims de 25 pesants/dia al que es fa referència en alguns apartats del document. Per la mateixa raó caldria –al nostre parer- **corregir les previsions de pesants de l'estudi de trànsit i portar-les directament a valors irrellevants**.

- d) Al respecte del càlcul de demanda, les dades de la tendència de la IMD demostren que **el creixement entre 2008 i 2012 ha estat d' un increment acumulat anual de 1,5%**, ben lluny de les hipòtesi de futur que l'estudi contempla i que sense cap mena de justificació porta **al 10 anyal** fins l'any 2018 i d'un 2% vegetatiu posteriorment (turismes).



És difícil imaginar **quines son les condicions que els autors de l'estudi han utilitzar per a formular aquestes hipòtesi**. Més encara tenint el compte el planejament urbanístic d' Almofter i Castellvell i la demanda i oferta actuals i potencials de sòl urbà que –a la llum dels models de poble que els dos municipis han triat- serà ben limitada en els anys a venir. Més encara tenint en compte la reduïda dimensió del terme d' Almofter i l'esgotament del model de ciutat jardí, en profit de la recuperació del centre històric.

2.3 Sobre el planejament urbanístic vigent

Així, cap de les hipòtesi de creixement de la demanda de les vies a les que es fa referència ha estat estudiada a la llum del planejament urbanístic.

Això, que ja ha quedat palès en parlar del tràfic de vehicles pesants, és especialment significatiu en el cas d'Almofter, principal alimentador de la carretera T-3231.

El Pla d'Ordenació vigent i aprovat inicialment el 7 d'agost del 2015 afirma:

4.1.2 Objectius generals

D'acord amb l'article 3 del Reglament de la Llei d'urbanisme "L'exercici de les competències urbanístiques i, en particular, de la potestat de planejament, es regeix pel principi de desenvolupament urbanístic sostenible el qual té com a objectiu la utilització racional del territori, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures, i comporta conjuminar les següents finalitats:

a) *La utilització del sòl atenent a la seva naturalesa de recurs natural no renovable, el que comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que:*

1r. *Afavoreixin la compactació urbana, evitin la dispersió de la urbanització i les edificacions en el territori mitjançant la previsió dels creixements en*

continuitat amb el teixit urbà existent, i considerin la conservació, la rehabilitació i la recuperació de les trames urbanes i del parc immobiliari.

2n. Fomentin la implantació de sistemes de transport públic col·lectiu i la mobilitat sostenible en general.

3r. Afavoreixin la preservació i millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals, i comportin una gestió adequada del sòl no urbanitzable i, particularment del sòl agrari, que reconegui les seves funcions productives, territorials i paisatgístiques.

4t. Afavoreixin la preservació i consolidació de la identitat del territori.

5è. Consolidin un model de territori globalment eficient.

4.2 OBJECTIUS I CRITERIS DEL POUM

Per tal d'implementar els principis, objectius i directrius previstos per la legislació urbanística de referència i el planejament superior, i basant-se en els documents de diagnòsi (maig de 2011) i d'avanç de pla (octubre de 2013) anteriorment redactats, els objectius i criteris que regeixen la redacció del present POUM, es poden resumir com segueix:

Utilitzar racionalment el territori com a recurs:

- Estudiar i reconèixer la trama urbana existent per tal de poder-ne proposar la seva compleció i densificació, millorar la relació amb els espais oberts tant de les àrees de creixement residencial com del nucli urbà, tot mantenint els trets bàsics de la seva identitat:
 - Contenir els processos urbanitzadors per garantir la identitat del poble.
 - Evitar la dispersió urbana i preservar el sòl d'alt valor agrícola,
 - Evitar la conurbació entre el poble d'Almoster i les urbanitzacions de Picarany i de Castellmoster mantenint grans separadors urbans (els connectors ecològics),
 - Reconsiderar els sòls urbanitzables no desenvolupats i reduir el sòl.
 - Completar la trama urbana existent incompleta.
 - Compactar el teixit urbà.
 - Densificar els teixits,
 - Admetre operacions de millora de l'estructura urbana.
 - Tractar i ordenar amb cura els límits i fronts urbans amb els espais oberts.
- Preservar enfront dels riscos a l'hora d'ordenar el territori,
- Reconèixer i integrar els valors paisatgístics i socials amb el necessari desenvolupament urbanístic del municipi.

4.6.2 Àrees especialitzades d'estratègia específica

La lectura d'una relació entre els plans parcials d'Almoster i Castellvell formant un continu residencial especialitzat que requereixi de noves centralitats no es correspon amb la realitat topogràfica de terme on aquesta lectura de continu desapareix, per tant, el POUM entén que el que sí es adequat és reduir les peces de sol urbanitzable no consolidat que es troben en posicions contradictòries amb el PTP i dirigir la centralitat al nucli urbà, modificar i reduir els sectors encara no consolidats perquè el seu desenvolupament aporti "un major rendiment en termes d'interès públic".

Alhora la desaparició dels antics UA-4 i PP-4, i la reducció en superfície dels antics PP-2A, PP-2B, PP-3 i PP-1 fa que desaparegui la noció de continu urbà amb el municipi de Castellvell tot intensificant-se la funció de separador urbà del barranc del Picarany.

La conseqüència de tot plegat és la següent evolució de la població d'Almóster prevista al Pla, pel cas hipotètic de la ocupació del cent per cent del sòl urbanitzable que queda:

Taula 9. Comparatiu dels creixements potencials entre les NNSS i la proposta del POUM

	Nombre d'habitatges	Nombre d'habitants (2011)		Nombre d'habitatges	Nombre d'habitants (2011)
Existents 2011	667	1.381	Existents 2011	667	1.381
NNSS	Nombre d'habitatges	Nombre potencial d'habitants	POUM	Nombre d'habitatges	Nombre potencial d'habitants
UA restants (SUNC)	22	55	PAU (SUNC)	189	473
PP restants (SUD)	369	922,5	SUD	50	125
			SUND	97	242
SUBTOTAL	391	977,5	SUBTOTAL	336	840
TOTAL	1.058	2.359	TOTAL	1.003	2.221

Es a dir, la màxima població possible, suposant que tot el sòl urbanitzable es saturés, representaria **a molt llarg termini un augment de la població del 60,8 per cent** sobre la població actual resident.

Cal que aquesta **evolució demogràfica i el model de societat que el POUM pretén sigui consistent amb les propostes d'evolució de la demanda de la nova carretera.**

Constatem que **la demanda que la es preveu a la carretera per a l'any 2038 es un 90% superior a l'actual**, en un termini molt més curt que el previsible al Pla per a la saturació de tot el seu sol urbà.

2.4 Sobre la velocitat de projecte.

Com es veu a la figura següent, la variant d'Almóster i la nova carretera formen un arc **connectat a través dels seus nusos extrems**, a Castellvell i La Selva, **a la seva pròpia continuació, sigui cap a Reus, sigui cap a la C-14, ja que són nuclis sense altres vies d'accés.**

Per tant els seus **paràmetres de disseny han de ser consistents amb els dos trams amb els que connecten, trams que –a més- tindran un tràfic sensiblement més alt que el de la variant mateixa.**

La figura que s'inclou a continuació permet veure les velocitats autoritzades en aquests dos trams, a banda i banda de la nova variant, en ambdós casos, vies renovades en els darrers anys.

A una banda de la variant queda la carretera TV-7048, **quina velocitat màxima es de 50 km/h**, llevat d'un curt tram de 800 metres (sentit ascendent) i 400 metres (sentit descendent) on es recomana una velocitat de 70 km/h, per cert tram interromput per un pas elevat amb una limitació de velocitat a 30 km/h.

A l'altra banda, connecta amb la rotonda d'accés a La Selva, que, al seu torn, finalitza sobre la rotonda de la C-14. Aquest curt arc de 700 metres de longitud només permet circular a **velocitat de 90 km/h en 400 metres**.

Sembla, per tant, **que dimensionar la variant per a 75 km/h de velocitat de projecte és excessiu** ja que no es correspon de manera coherent amb la velocitat practicable als trams d'accés, quins tràfics son ben superiors.

Tenint en compte aquest fet i que la demanda de la variant i de la carretera millorada serà molt minsa, podria tenir sentit reduir –si convingués–, total o parcialment, la velocitat de projecte per a poder millorar el projecte i la seva inserció territorial.



2.5 Sobre l' impacte ambiental de les alternatives.

La filosofia que hi ha al darrera dels anàlisi d'impacte ambiental **no consisteix, únicament, en l'aplicació automàtica de metodologies sinó en un anàlisi multi criteri** (objectiu però també subjectiu) de com les diferents alternatives afecten al territori i a l'activitat que en ell s'hi desenvolupa. Multicriteri que no pot ser aliè al criteri més elemental: el del sentit comú.

L'estudi afirma (capítol 1, apartat 8) que "l'alternativa 2 és l'alternativa ambientalment més òptima perquè presenta un balanç de terres més compensat, menor afectació a camins, menor complexitat d'execució, menor inversió econòmica i menor afectació a la xarxa de drenatge i a la permeabilitat ecològica (sobretot en relació a l'alternativa 3)".

Discrepem en la forma agregada i generalista com es planteja aquesta afirmació. Que d'altra banda sorprèn no tingui en compte que l'alternativa 2 ocupa sòl de conreu innecessàriament i duplica infraestructures innecessàriament, cosa que no li ocorre a l'alternativa 3

Pel que fa als terrenys de préstec, és cert que l'alternativa 2 és millor, però també ho és que el volum de terres afectat es molt reduït. Entre les alternatives 2 i 3 la diferència en el balanç de terres és de **només cinc mil metres cúbics**, el que amb un coeficient d'esponjament acceptable, dona poc més de dos cents viatges d'un camió adequat.

ALTERNATIV	TERRAPLÉ MECANIZAT	DESMUNT MECANIZAT	COEFICIENT MAJORACIÓ	TERRAPLÉ D'OBRA	TERRAPLÉ PRÉSTEC	DESMUNT	EXCAVACIÓ TERRA VEGETAL
1	35.236,39	14.066,48	1,1	12.378,50	26.381,53	15.473,13	14.217,18
2	30.389,62	19.509,10	1,1	17.168,00	16.260,58	21.460,01	14.630,52
3	34.558,33	18.355,37	1,1	16.152,73	21.861,43	20.190,91	15.060,17

Memòria. Apartat 5.5. Moviment de terres

Pel que fa a la **complexitat d'execució**, entenem el criteri poc significatiu quan estem comparant les alternatives 2 i 3, que **només difereixen en els 2,3 km que van de la intersecció del Mas d'en Varrà fins a l'entrada de La Selva**. És evident que fer una traça completament nova és més senzill que modificar una traça existent, però no compartim que aquest sigui en aquest cas un criteri rellevant per a la presa d'una decisió d'aquesta transcendència. Aquest és un argument que portaria a no ampliar ni millorar mai una carretera existent.

Un factor indiscutible, però, es el **major cost econòmic de l'alternativa 3**. Deriva, majoritàriament, de l'existència de serveis, en especial d'un: la **canonada d'abastament del Consorci d'Aigües de Tarragona**, quina **modificació representa la totalitat de la diferència de preu** entre les alternatives 2 i 3 : 4,785 Meur contra 3,748 Meur, quan el cost de la modificació de l'abastament del CAT està valorat en 1,02 Meur (preu de licitació).

No veiem cap diferència entre les alternatives 2 i 3 en la resta de factors.

En el document (Capítol 1, apartat 8) s'esmenten a més:

- que l'alternativa 3 és pitjor pel que fa a l'ocupació temporal de terrenys... però en 0,4 Ha., **quan les alternatives 1 i 2 n'ocupen més de 7 Ha. de manera definitiva;**
- que en l'alternativa 3 la longitud del vial és superior.... **però només en 108 metres;**
- que l'alternativa 3 és "pitjor" en l'ocupació de barrancs i torrents (efectivament, hi ha un torrent que JA ARA es ocupa per la carretera existent, quina ocupació es resol tècnicament de manera correcta amb l'alternativa 3 plantejada).

Aquest darrer punt en particular (plana 10 del capítol 1) el trobem especialment desafortunat, quan **no hem sabut trobar en l'estudi d'impacte cap mena de referència al fet de que les alternatives 1 i 2 consoliden una doble fractura en el territori i exigeixen expropiar un 20% del sòl addicional.**

Efectivament, les alternatives 1 i 2 mantenen la present i la nova carretera, alterant així molt sensiblement i de manera innecessària la topologia de la zona, conservant dues infraestructures paral·leles i afectant de manera rellevant als usos i costums locals i l'explotació agrícola en benefici d'una demanda de trànsit que (com ja em intentat demostrar anteriorment) es **poc significativa** en front l'alteració territorial que les alternatives 1 i 2 proposen.

Discrepem en aquest sentit del contingut del quadre de la plana 11 de la memòria on, un cop més, **la fase d'obra es rellevant en el procés d'avaluació ambiental i no hi ha cap mena de diferència entre alternatives ni en al pèrdua de recurs sòl (quan en dos cassos es perden 7 hectàrees més que en l'altre de sol agrícola) ni en l'activitat agrària (per la mateixa raó).**

En tots dos conceptes, l'avaluació de l'alternativa 3 hauria de sortir millor que la 1 i la 2 i **ser un element clau per a una avaluació mediambiental completa.**

Resum d'avaluació ambiental de les diferents alternatives						
Factor del medi	Alternativa 1		Alternativa 2		Alternativa 3	
	Fase d'obra	Fase explotació	Fase d'obra	Fase explotació	Fase d'obra	Fase explotació
Medi atmosfèric						
• Qualitat atmosfèrica	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible
• Canvi climàtic	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
• Contaminació acústica	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible
Medi físic						
• Geomorfologia i relleu	Compatible-moderat	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible-moderat	Compatible
• Pèrdua del recurs sòl	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible
• Contaminació de sòls	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
• Erosió de sòls	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
• Hidrologia superficial	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderat	Compatible-moderat
• Contaminació d'aigües	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
Medi biòtic						
• Vegetació	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
• Fauna	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
• Permeabilitat ecològica	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible-moderat
• Risc d'incendi forestal	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
Medi Socioeconòmic						
• Paisatge	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible
• Patrimoni	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
• Camins, serveis afectats	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderat	Compatible
• Activitat agrària, regs	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible	Compatible-moderat	Compatible
• Nous llocs de treball	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu
• Activitats indústries	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu
• Circulació i seguretat vial	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu	Positiu
Impacte global	Compatible - moderat		Compatible		Compatible - moderat	

2.6 Sobre l'anàlisi cost benefici.

No hem sabut trobar els detalls del càlcul de l'estudi cost benefici, que entenem caldria **modificar a la llum dels canvis suggerits en aquest document, tan pel que fa a trànsits com a les menors reduccions de temps de recorregut.** Aquest ajust podria provocar canvis en les seves conclusions.

2.7 Comentaris finals sobre l' anàlisi comparatiu de les alternatives.

Compartim l'anàlisi de l'apartat de referència, tot i que, com a corol·lari del contingut d'aquesta nota, no jutgem rellevant ni significatiu, ni en absolut positiu, el fet de que les alternatives 1 i 2 deixin una carretera existent en bones condicions (en aquest cas la T 3231) amb una secció de 4,50 metres "per a una circulació més segura de ciclistes i vianants". **Per cert, amb el consegüent –i no considerat- doble cost de manteniment. I obviant que per aquesta carretera actual hauran de seguir circulant automòbils per accedir a les finques i conreus.**

És difícil acceptar que aquest sigui un criteri en front a l'agressió territorial i a l'activitat que representa desdoblar dues infraestructures per als tràfics i en les circumstàncies a les que hem fet reiteradament referència, separades una de l'altra una distància mitja de tant sols 90 metres en una longitud de 1,15 km (entre el PK 1,400 i el PK 2,550) i pràcticament a tocar i separades un màxim de 30 m en un tram addicional de 740 m (PK 2,560 a PK 3,300).

3. CONCLUSIONS

Com a conseqüència de tot plegat, podem concloure que:

- **La demanda de la nova carretera es molt reduïda** en el tram de variant (IMD de aproximadament 300 veh./dia) i **les hipòtesi de creixement semblen inconsistentes** tant amb l'evolució històrica com amb les previsions del planejament urbanístic;
- Existeixen **errades en el càlcul dels estalvis de temps i en el trànsit de pesants**, que cal corregir ;
- Tenint en compte la curta longitud del tram, **la velocitat de projecte es desproporcionada respecte a de les vies d'accés alimentadores** de la nova variant;
- **L'Estudi d'Impacte Ambiental no té en compte l'impacte territorial de mantenir dues infraestructures paral·leles en els 1900 metres finals de l'actuació**, amb una d'aquestes infraestructures (l'actual) reduïda a un ús marginal;
- El mateix Estudi d'Impacte Ambiental **no valora l'ocupació permanent de sòl** ni afectació de la nova variant en el canvi dels usos i costums locals ni la pèrdua de sòl agrícola, actiu que els POUM dels municipis afectats pretenen protegir;
- Per aquestes raons, **l' Estudi d'Impacte Ambiental sembla adreçat a defensar amb arguments ben poc sòlids l'alternativa més econòmica**, quins costos no semblen ben incloure el doble manteniment;
- L'únic factor que fa preferible l'alternativa 2 (més agressiva) respecte de l'alternativa 3 (menys agressiva) es el cost dels serveis afectats, en particular el

desplaçament de la canonada del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT), quin cost d'execució material es de poc més de 570 mil eur;

- Tot i que la reposició d'aquesta canonada (sembla que) **podria implicar unes servituds en el sòl sota el qual s'instal·laria** (de les quals no hem trobat esment en el document), **no es pot confondre una servitud ni que sigui permanent d'una canonada soterrada sota sòl agrícola amb la construcció d'un vial aglomerat de 6,3 metres d'amplada.**

Per tant, per tot l' exposat, **SOL·LICITEN**

- Que **s'abandoni la duplicació de la carretera** entre Almofter i La Selva, alternativa 2;
- Que es **seleccioni l'alternativa 3, que comporta millorar la carretera pel seu recorregut actual**, com a la millor de les alternatives possibles més enllà de la variant d' Almofter;
- Que, si cal, **s'analitzi en detall la forma de reduir el sobre cost els serveis afectats, conjuntament amb el CAT**, per tal de disminuir el seu impacte i limitar d'aquesta manera el diferencial econòmic que representa;
- Que, tenint en compte el perfil de demanda esperat i la seva evolució, **es valori ajustar la velocitat de projecte a 60 km/h o canviar lleugerament alguns dels paràmetres de traçat** per a compensar millor les terres i ajustar els costos de les estructures projectades, a costa de disminuir total o parcialment la velocitat específica i/o fins i tot la secció del tram;
- Que, de la mateixa manera, es revisin les hipòtesis i es refaci de nou l'Estudi d'Impacte tenint en compte tots els factors omesos en l'Estudi Informatiu sotmès a informació pública.

Creiem que els **efectes territorials i sobre l'activitat derivades del fet de mantenir dues infraestructures paral·leles (i una d'elles d'ús marginal) no es troben compensats en aquest cas ni per la magnitud de les obres a realitzar, ni pel tràfic actual o previst, ni pels estalvis de temps a aconseguir. I que els Estudis d'Impacte inclosos en el document d'informació pública obvien el gravíssim efecte de l'ocupació INNECESSÀRIA de sòl rural i agrícola per les noves infraestructures, en el que podríem denominar una evident manca de "respecte ambiental", concepte del tot subjectiu que no pot ser del tot inconsiderat i que a l'hora de manipular el territori s'ha de tenir sempre en compte.**

Cal fer un bon us del sòl, no abusar de la seva disponibilitat.

Es per això que, amés, sol·licitem també,

- Que es tingui per presentat aquest escrit i per formulats, en temps i forma escaients, les al·legacions a la informació pública de l'Estudi Informatiu del condicionament de la carretera T-3231, d' Almofter i el seu Document ambiental

- Que es tingui per compareguts a tots els signants a l'expedient administratiu objecte d'aquests al·legacions a fi efecte que se li notifiquin cadascuna de les actuacions i resolucions que es dictin en aquest procediment administratiu; i prèvies les oportunes comprovacions, es procedeixi a estimar les al·legacions contingudes en el cos d'aquest escrit.

La Selva del Camp i Almofter, 20 d'agost de 2016

ESBORRANY
