

Assumpte: Al·legacions a l'Estudi informatiu del condicionament de la carretera T3231, variant d'Almoster i el seu Document ambiental

No es pot estar més d'acord amb la necessitat de procedir a la construcció d'un pas alternatiu a l'actual cruïlla d' Almoster 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 simultània amb la circulació de pas.

Dit això, **entendem 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.

Cal no menysprear l'afectació al territori, 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.

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.

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 conseqüent –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, **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)**.

- La demanda de la nova carretera es molt reduïda en el tram de variant (IMD de **aproximadament 300 veh./dia**) i les hipòtesis de creixement semblen inconsistentes tant amb l'evolució històrica com amb les previsions del planejament urbanístic;

- 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, es a dir la denominada 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 dels 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 Ambiental 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.

CARRETERA D'ALMOSTER A LA SELVA

SI A LA MILLORA - **NO** A DUES CARRETERES

REUNIÓ INFORMATIVA A LA SELVA, AUDITORI SANTA LLUCIA, DIJOUS LA SELVA

4 D'AGOST A LES 9 DEL VESPRE

REUNIÓ INFORMATIVA A ALMOSTER CASA DE CULTURA, DIMARTS

9 D'AGOST A LES 9 DEL VESPRE

VINE A
SIGNAR L'
AL·LEGACIÓ!

AMB EL SUPORT DE:



UNIO DE PAGESOS



grup d'estudi
i protecció
dels ecosistemes
catalans

