

A la Diputació de Girona

Assumpte: AVALUACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL SIMPLIFICADA DEL CONDICIONAMENT D'UN TRAM DE LA CARRETERA GIP-5129, DE VILAFANT A BORRASSÀ, AMB NOU PONT SOBRE EL MANOL

En Llorenç Pascua Subiranas amb DNI [REDACTED] actuant en nom i representació de la IAEDEN-Salvem l'Empordà associació amb NIF [REDACTED] i domicili social a lC/ Santa Margarida, 9 1er 17600 Figueres i en representació de la plataforma cívica Salvem l'Empordà compareix i com millor procedeixi en dret,

EXPOSA

Que l'entitat i la plataforma que representa té com a objectius l'estudi, la defensa i la conservació del medi ambient i del territori.

Que com sigui aquests objectius interessin al bé comú i com a tal estan reconeguts a l'article 45 de la Constitució Espanyola.

Que la Sala Segona del Tribunal Suprem, en sentència dictada el 30 de novembre de 1990, en vista el recurs del sumari 12/85 de la Secció Tercera de la Audiència Provincial de Barcelona, reconegué el dret a gaudir del medi ambient com a dret fonamental dels ciutadans espanyols.

Aquesta entitat defensa que "la integració de la conservació de la natura en el procés de presa de decisions socioeconòmiques és indispensable, i que hi ha una clara interdependència entre el manteniment de la integritat dels sistemes naturals i culturals i la provisió d'opcions socials i econòmiques atractives i amb futur. No es podrà avançar cap a la sostenibilitat si no s'assoleix una relació equilibrada entre les necessitats socials, l'activitat econòmica i el funcionament dels ecosistemes, que proveeixen els serveis ambientals essencials, dels quals depèn no sols la qualitat de vida, sinó fins i tot la pròpia existència humana" (Josep M^a Mallarach a Revista de Girona).

Que després de consultar l'avaluació d'impacte ambiental i el projecte en si, volem fer les següents al·legacions dins el termini establert,

AL·LEGACIONS

PRIMER. AFECTACIÓ PAISATGÍSTICA

La variant proposada provocarà un impacte paisatgístic que no ha estat contemplat en l'avaluació ambiental. Si bé és cert, tal i com s'exposa en el document, que prop de l'àmbit de l'actuació ja compta amb importants vies de comunicació, no es pot afirmar que el nou tram de connexió de la carretera GIP-5129 no impliqui un gran contrast. Aquesta, se situarà al sud-oest de l'autopista, que és la via alçada que té més impacte sobre el paisatge. Des d'aquesta perspectiva, deixant l'AP-7 enrere, no es pot observar que l'entorn tingui unes visuals de carreteres sense integrar, i aquesta nova via crearia un impacte sever al paisatge agrícola de la Plana de l'Empordà. En la Figura 1 es pot observar com quedaria la via proposada, amb les visuals cap a nord-est, on es concentren les vies de comunicació. Aquesta, que tindria un gran impacte paisatgístic, quedaria enmig de la visual de les altres dues vies principals i, per tant, tot i no estar integrada, formaria part del nus de comunicacions d'aquesta zona de la plana.



Figura 1. Comparativa de l'espai amb la nova variant i sense sobre l'entorn. En direcció nord-est

En canvi, per l'altre banda (veure Figura 2) aquesta no s'emmarcaria en cap altre nus de connexió i apareixeria com un bolet enmig d'un entorn preservat i caracteritzat per l'aprofitament agrícola i el pas del riu. Per tant, com es pot veure en la imatge, la via no quedaria mimetitzada en el paisatge ni acompanyada d'altres infraestructures, ja que observant en direcció oest només s'aprecia l'entorn natural i agrícola.



Figura 2. Visuals en direcció oest de l'àmbit on s'hi projecta la variant

És per això, que considerem oportú que s'elabori, amb cara i ulls, un informe paisatgístic tal i com preveu la Carta del Paisatge de la Unitat del Paisatge que ens ocupa:

– Elaborar un informe d'impacte i integració paisatgística de totes les propostes de noves infraestructures viàries, que inclogui mesures correctores i compensatòries. A l'estudi caldria garantir que la construcció de noves infraestructures viàries i ferroviàries deixarà els passos necessaris per a evitar la fragmentació física i social dels itineraris paisatgístics.

Es important reconèixer que la via proposada tindrà afectacions tant al bosc de ribera com al sòl agrícola, dos dels trets característics del paisatge de l'entorn. A més a més, està proposada sobre un entorn de frontera, de canvi entre el nucli de Vilafant i un espai agrícola caracteritzat pel pas del Manol i l'aparició sobtada de masos enmig dels camps. És així com aquesta carretera trenca l'espai de frontera i l'artificialitza. Cal tenir les propostes de criteris i accions dirigits prioritàriament a l'ordenació de la mateixa Carta del Paisatge:

– Afavorir unes fronteres nítides i de qualitat entre els espais urbans i els espais agrícoles o naturals de les perifèries, evitant la ubicació d'activitats o instal·lacions no aptes en sòl agrícola

per tal de preservar-ne la integritat. De la mateixa manera, evitar la degradació d'aquestes fronteres creant franges de transició o límits clars, segons els casos, sobretot en aquells nuclis situats a peu dels eixos de comunicació principals de la unitat (Figueres, Castelló d'Empúries, el Far d'Empordà, Viladamat, Vila-sacra, Pont de Molins, Vilafant l'Escala i Torroella de Fluvià)

L'actual proposta de carretera el que fa és marxar de l'entorn urbà per anar-se'n cap a l'espai agrícola, creant així una frontera borrosa i intervinguda, en comptes d'afavorir-ne una de nítida tal i com s'expressa en el punt anterior. No es dibuixa una transició clara entre l'espai antropitzat i el no antropitzat, ans el contrari, expandeix la taca de gris de la conurbació urbana de Figueres cap al sud. És per això, que des de la IAEDEN-Salvem l'Empordà proposem que el condicionament d'aquesta via es faci el màxim possible per l'estat actual de la via, sense crear una variant que afecti nous espais de sòl no urbanitzable. El següent punt contempla evitar aquesta fragmentació de la qual parlem.

– Compactar i preveure el desmantellament d'infraestructures obsoletes en el corredor d'infraestructures. La traça de les noves infraestructures que es construeixin ho han de fer dins els límits de les infraestructures ja existents, per tal d'evitar l'augment de la progressiva fragmentació del territori.

A banda de la consideració que aquesta via no està proposada sobre l'espai on hi hauria menor impacte, tampoc no s'han plantejat mesures d'integració, tal i com s'especifica en el punt següent:

-Pel fet que passen per àrees sensibles, cal reintegrar paisatgísticament les infraestructures lineals C-31, C-260, N-260 i les carreteres de caràcter local que siguin necessàries, mitjançant barreres, tancaments, filtres vegetals o altres tècniques i estratègies, amb l'objectiu de millorar-ne tant l'aspecte com la connectivitat social i la connectivitat ecològica entre els ambients continentals i litorals.

És evident, doncs, que l'anàlisi preliminar a nivell paisatgístic no ha estat fet de manera adient ni exhaustiva. Cal que s'avaluïn les afectacions paisatgístiques de manera corresponent per tal d'aconseguir les directrius que marca la carta del paisatge. Un dels objectius de qualitat paisatgística esmenta el següent:

Unes infraestructures lineals (xarxa viària i ferroviària, línies elèctriques...) integrades en el paisatge i que millorin la interconnexió del territori sense comprometre la continuïtat i la permeabilitat ecològica i social.

SEGON. INNECESSARIETAT DEL CONDICIONAMENT NO PLANIFICAT

El condicionament de la carretera que ens ocupa no ha estat previst en cap Pla de Carreteres de la Diputació. En l'últim document presentat i aprovat definitivament aquest mateix any, no hi apareix la necessitat del condicionament de la carretera que va des de Borrassà fins a Vilafant. Per tant, dubtem de la necessitat real d'aquest projecte que no ha estat previst ni planificat en cap moment ni instància jeràrquica superior.

És així que considerem que l'Alternativa 0 és la més adient perquè no és oportú plantejar una nova variant amb nou traçat sense que aquesta hagi estat plantejada en el Pla de Carreteres que publica la mateixa Diputació de Girona. Ni el que s'ha publicat aquest any ni els anteriors.

L'entramat de carreteres és una qüestió que va més enllà del que uns municipis puguin valorar. Inclòs, la mateixa Diputació, no pot preveure les carreteres com vulgui, sinó que hi hauria d'haver una planificació dels organismes estatals i autonòmics que definís quin són els punts que cal condicionar. En el cas d'aquest condicionament, cap instància superior s'ha mostrat a favor ni ha expressat la necessarietat de dur-lo a terme. Que la Diputació vulgui desenvolupar les carreteres allà on vulgui és un modus operandi que ens sembla erroni i que va completament en contra de les necessitats reals del país.

Que actualment la institució provincial es vulgui gastar a la vora de 6 milions d'euros en un projecte que no ha estat previst ni planejat ens sembla que és una decisió que s'escapa de la lògica actual de reducció de les emissions de diòxid de carboni. Aquests diners podrien anar destinats a la millora del transport públic.

TERCER. INCOMPLIMENT DE LA LLEI DE CANVI CLIMÀTIC

L'estudi de les emissions de CO₂, que és obligat de fer-lo degut a les disposicions de la Llei 16/2017 del Canvi Climàtic, és fal·laç i no s'adequa a la realitat. En primer lloc, no es cita l'article 24 de l'esmentada llei, el qual parla de les determinacions de transport i mobilitat. Aquest article comenta el següent:

- 1. Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle*

És evident que la construcció d'una nova variant no respecte el punt 1 de l'article 24. A més a més, en l'estudi de les emissions de CO₂, es valora que l'Alternativa 0 tindria més emissions que les alternatives plantejades, quan és una via per la qual es circula molt més a poc a poc que no pas el que es farà per les variants proposades. A part, que aquesta és una via que es seguirà fent servir (llevat del passallís segons el que pretén aquest projecte) especialment perquè és un carrer del poble on hi viu gent. Considerar que l'alternativa 0 té 1.27 km i sense matisar que aquesta mateixa carretera comparteix espai amb els carrers del poble de Vilafant, provoca un estudi allunyat de la realitat.

És arbitrari d'afirmar que l'alternativa 0 plantejarà sempre més emissions. Aquesta no afecta a cap espai natural, no s'haurà de perdre superfície agrícola ni forestal pel seu manteniment i no es valora suficientment que no tingui emissions en la fase d'obres. En definitiva, és un estudi d'emissions gens seriós.

Una bona reducció del CO₂ és avançar cap a un transport col·lectiu, i per això fa falta deixar de donar espai al transport motoritzat privat i destinar els recursos a millorar el transport públic. La Llei de Canvi Climàtic ho esmenta i el projecte no ho recull. La província de Girona, segons les últimes dades de la mateixa Generalitat, té el sector de la mobilitat com un dels més contaminants: gairebé el 40% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle provenen del transport motoritzat.

Per tant, aquesta carretera, que no és necessària i està feta anant en contra dels objectius de desenvolupament sostenible, s'hauria d'apostar per l'alternativa 0 i la millora del transport públic.

Per tot plegat,

SOL·LICITEM

- Que es tinguin en compte les al·legacions presentades
- Que aquesta entitat sigui considerada com a interessada i, d'acord amb el que disposa l'article 35,a) de la llei 30/1992, de 26 de novembre, modificada per la llei 4/1999, de 13 de gener, la llei 55/1999, de 29 de desembre, (d'incorporació de la Directiva 90/313/CEE a l'ordenament intern espanyol).

Figueres, 29 d'octubre del 2024

Signat, als efectes escaients

Llorenç Pasqua Subiranas

President de la IAEDEN i en representació de Salvem l'Empordà.