

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT
Director General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre
Barcelona

Assumpte: al·legacions a l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental "Ronda Sud de Figueres. Des de la carretera C-31 fins a l'estació de Figueres del TGV. Tram: el Far d'Empordà - Vilafant"

En [REDACTED] actuant en nom i representació de la IAEDEN associació amb NIF G-17098534 i domicili social al C/ Sant Vicenç, 30 1er 17600 Figueres i en representació de la plataforma 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 hem consultat l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental "Millora general. Nova carretera. Ronda Sud de Figueres. Des del PK 379+700 de la carretera C-31 fins a l'estació de Figueres del TGV. Tram: el Far d'Empordà - Vilafant" (clau: EI/IA-XG-10028) publicat al DOGC 6737 de 28/10/2014 i que volem fer les següents al·legacions:

PRIMER. INCERTESES DE L'ESTACIÓ DEL TGV

En primer lloc, esmentar que la necessitat i el que realment justifica aquesta carretera és l'estació del TGV. Cal tenir en compte que l'estació de Figueres és ocasional per circumstàncies lligades a la concessió de TP Ferro per construir el túnel del Portús. La necessitat de fer passar trens pel túnel en una data predeterminada -segons la concessió atorgada- ha fet que Figueres disposés d'estació. Cal avaluar seriosament el futur d'aquesta estació. Si el TGV ha de ser realment un tren d'alta velocitat, poc sentit té tenir dues estacions separades per uns 30 km. És evident que la de Girona tindrà una importància major que la de Figueres.

Per altra banda, caldria avaluar els preus dels bitllets dels trens TGV a mig i llarg termini per avaluar seriosament els usuaris d'aquesta estació. En l'estudi es troben a faltar les dades i els escenaris respecte l'estimació d'usuaris de l'estació i quins d'aquests necessiten de la C-31 per arribar a l'estació.

SEGON. JUSTIFICACIÓ DE LA CARRETERA

Segons la memòria del projecte, la justificació de la carretera queda garantida pels documents de planejament territorial aprovats, com el Pla territorial de Comarques Gironines. La IAEDEN sempre ha considerat que aquestes eines de planificació donaven cobertura a unes infraestructures que no han estat valuades ni justificades correctament en el seu moment. I ara ens trobem en la mateixa situació. En el projecte exposat al públic, no hi ha cap justificació sobre la necessitat d'aquesta carretera:

- Es troba a faltar un anàlisi de possibles escenaris o alternatives reals. Per exemple, s'ha avaluat si l'accés a l'estació del TGV es podria realitzar mitjançant pàrquings dissuasius des de les entrades principals de la ciutat de Figueres i amb llançadores directes a l'estació? Quin cost tindria aquesta actuació? Podria ajudar a més a la mobilitat per transport públic intern a la ciutat de Figueres?
- No hi ha cap avaluació de quants cotxes actualment necessitarien d'aquesta

carretera per poder accedir a l'estació. En l'estudi es parla d'una Intensitat Mitjana de Trànsit de 10.000 cotxes/dia; però no hi ha cap estudi que justifiqui aquest número. Es considera que són unes dades sobrevalorades i no argumentades objectivament. Si aquesta xifra és la que justifica la construcció d'aquesta carretera, s'és molt poc rigorós al respecte.

TERCER. PRESSUPOST DE LA CARRETERA EN UN CONTEXT DE CRISI

Caldria tenir molt en compte la desproporció de moltes grans infraestructures a Catalunya, com exemple el TGV, que són desmesurades i innecessàries. No cal recordar, en el context de greu crisi que estem passant i que, fins i tot, hi ha famílies que no poden alimentar als fills. Ens trobem en una situació molt crítica, que no es pot obviar. Davant aquest context, es considera que invertir gairebé 25 milions d'euros en una carretera de prop de 5 km que no està prou justificada -en el document que es troba a exposició pública- és arriscat i una mica temerari. La IAEDEN considera que caldria una planificació rigorosa de tot Catalunya de les necessitats més importants en infraestructures i prioritzar aquelles que clamen al cel. I aquest no és el cas.

Per tot plegat,

SOL·LICITEM

- Que es tinguin en compte aquestes al·legacions
- Que no es tramiti aquest projecte i es retiri fins que no hi hagi una necessitat real d'aquesta gran infraestructura.
- 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, 2 de Desembre de 2014

Signat,

Llorenç Pascua Subiranas

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