



LA VEU DEL MUSSON

Butlletí Informatiu de l'A.P.M.A. (Agrupació per a la Protecció del Medi Ambient de VILANOVA I LA GELTRU)
NUMERO 2 MARÇ 1993

L'AUTOPISTA: UNA NOVA AGRESSIO AL MEDI

Benvolguts companys, ja tenim sobre la taula l'avantprojecte de l'autopista Sitges/Coma-ruga. Després d'una anàlisi detinguda, tant des del punt de vista ecològic com social, hem arribat a la conclusió que l'autopista que es planteja no és necessària per a la comarca del Garraf. Les expectatives de creixement demogràfic i de trànsit amb les quals es justifica l'autopista són errònies, els fonaments del projecte són insostenibles.

Com alternativa a la autopista per qualsevol dels traçats, i en especial pel traçat base (Cota 125), que proposa l'avantprojecte, és suficient una via amb menys impacte ambiental i més assumible per la ciutat, com una carretera desdoblada que hauria de complir els següents requisits indispensables:

- APROFITAR UN TRAÇAT EXISTENT
- RESPECTAR AL MAXIM L'ENTORN NATURAL
- NO AFAVORIR UN DESMESURAT CREIXEMENT URBANISTIC
- EVITAR L'ESPECULACIO I ELS INTERESSOS PRIVATS
- NO CREAR NOUS PROBLEMES SOCIALS I ECONÒMICS, HIDROGRÀFICS, GEOLÒGICS, FONÈTICS...
- SER LLIURE DE PEATGE

DESESTIMEM ROTUNDAMENT L'OPCIO COTA 125 AL PAS PER VILANOVA I RIBES

Tenint en compte aquestes premisses, el traçat hauria d'aprofitar la variant (C-246), conclusions que coincideixen amb l'estudi d'impacte ambiental del mateix avantprojecte.

El proper dia 8 d'aquest mes, a les 8 del vespre al TOC, es constituirà la PLATAFORMA pel "NO A LA AUTOPISTA, SI A LA MILLORA DE LES COMUNICACIONS COMARCALS" en la que s'integrarà la nostra associació conjuntament amb partits, sindicats, AA.VV., i altres entitats de la comarca.

Canviant de tema, el CEPA (Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius), amb qui alguns membres de l'APMA també han estat treballant, està a punt d'entregar l'estudi de Recollida Selectiva Integral de Deixalles Urbanes, encarregat per la Mancomunitat Garraf-Penedès. Aquest tema es tan trascendent com el de l'Autopista, ja que en depèn la recollida i tractament de les deixalles domèstiques d'unes 150.000 persones. Ara caldrà veure si els polítics de la Mancomunitat accepten l'estudi de viabilitat encarregat. Us en parlarem en un proper butlletí monogràfic.

A.P.M.A.

AMORRADA AL PILO

Em fan mal les orelles de sentir deis il·lustres alcaldes de la nostra ciutat l'argument que no volen una autopista "amorrada al nucli urbà", que normalment l'acompanyen amb aquell altra de "el desdoblament de la variant frenaria el creixement natural de Vilanova i la Geltrú", o encara un més monstruós "dividiria la ciutat en dues".

Jo tampoc vull una autopista per la variant, ni per cap altre lloc, ja que entenc que desdoblant la variant les justificacions reflectides a l'avantprojecte ja es cobreixen.

De totes maneres, tals afirmacions van despertar en mi l'interès de comprovar-ne la veracitat. Així, doncs, armant-me de paciència vaig passar dos matins al departament d'urbanisme examinant una fotografia aèria de l'any 89, que anava contrastant amb els planells del vigent Pla General d'Ordenació de Vilanova i la Geltrú, i vaig arribar a les següents conclusions:

1. Considerant 100% el total del traçat de la variant al pas pel terme municipal, aquesta sols toca un 17% de zona urbanitzada de qualsevol tipus.

2. Considerant un 100% tot el territori que queda per sota de la variant, el 13% està declarat com no urbanitzable, i el 29% per urbanitzar programat i no programat, la suma ens dona que encara un 42% d'aquest territori podria urbanitzar-se, cosa que desitjo que no passi.

3. Per sobre de la variant, llevat part de La Collada/Sis Camins i una petita zona sobre el barri del Tacó, la resta està declarat com no urbanitzable, encara que hi ha força urbanitzacions il·legals.

Les conclusions parlen per si soles, "l'autopista ens amorrarà al piló", "el creixement natural serà del 400%", i "tot plegat ens dividirà el cervell".

Tximi

<p>EXEMPLET DE A FAVOR DE: <u>AUTOPISTA</u></p> <p>QUOTA: <u>125</u></p> <p>A L'ÀRREL DE: <u>MEDI NATURAL</u></p>	<p>URBANITZAT</p>
---	------------------------------

PER UNA ORDENACIÓ RACIONAL DEL TERRITORI NO A LA AUTOPISTA, SI A LA MILLORA DE LA VARIANT

Demanem la reconsideració de l'avançprojecte d'Autopista que se'ns presenta, continuació de l'anterior fase que arriba fins el terme municipal de Sitges, per constituir una agressió als interessos de la nostra comarca, en base a la següent argumentació:

1. PRECEDENTS

Les obres de l'anterior fase foren iniciades sense el preceptiu estudi d'impacte ambiental. Aquest fet va originar un recurs a la Comissió de Peticions de la CE, i va obligar a la Generalitat a pagar 1.600 milions més per corregir aquest impacte.

Tot i les mesures correctores incorporades pels tècnics d'Aucat (concessionària de l'obra), aquesta construcció va fer malbé nombroses hectàrees del parc natural pel qual transcorre la meitat del seu recorregut.

2. MOTIVACIONS

Aquest projecte és una imposició de l'expansionisme de Barcelona i la seva àrea metropolitana, i no una necessitat de la nostra comarca.

Es fonamenta en previsions de creixement de la població i del trànsit errònies, com s'ha pogut constatar.

La construcció de l'autopista que arriba a Sitges, l'A-16, coneguda com túnels del Garraf, és la que justifica ara la seva continuació amb aquesta segona fase, per tal de rendabilitzar-la econòmicament.

El projecte per la Cota 125 representa la consolidació d'una autopista privada que garanteix el peatge, a més de significar un fabulós negoci amb la seva construcció (prop de 35.000 milions).

3. IMPACTE FISIC I MEDI AMBIENTAL

La construcció d'una autopista per la Cota 125 tindria una àrea d'afectació d'unes 250 hectàrees, comportaria un greu impacte ambiental i paisatgístic irreversibles,

incorporaria una nova barrera del territori (tall de camins i rieres), augmentaria el soroll, la pol·lució, destruiria bosc, expropiaria terres agrícoles, afectaria absolutament al paisatge natural secular de la comarca, i, per tant, contribuiria a agreujar la problemàtica medi ambiental que la comarca té plantejada.

fins i tot produir una dilució cultural, o pèrdua d'identitat.

Aquest increment migratori comportaria greus deficiències als serveis, que podrien deteriorar de forma notable la qualitat de vida, a causa de les greus insuficiències que la nostra comarca té plantejades, com ara l'abastiment d'aigua, l'espai on ubicar escombraries, o la manca de sòl sobretot agrícola.

7. PROPOSTES

Proposem com a continuació dels túnels del Garraf una carretera desdoblada sense peatge, que aprofiti el traçat existent (la variant), i la millori, la permeabilitzi, incorporant les mesures correctores que calguin de soroll i impacte medi-ambientals. Aquest tipus de carretera intercomarcal serviria, a diferència de l'alternativa Cota 125, als ciutadans de la nostra comarca per a connectar les nostres viles de forma àgil i pràctica.

Proposem que es faci una millora de la resta de comunicacions de la comarca, començant pel compliment per part de la Generalitat d'arranjar la carretera de les costes.

Proposem campanyes de potenciació del transport públic en lloc del privat, així com millorar-lo, per minvar els greus efectes medi ambientals que el transport individual provoca, o bé l'enorme espai que necessita.



4. IMPACTE URBANISTIC

El projecte per la Cota 125 induiria a un ràpid creixement de l'edificació, afavorint un urbanisme molt especulatiu, i impulsaria la requalificació de sòls fins ara no urbanitzables.

Les futures revisions dels Plans Generals d'Ordenació no evitarien una urbanització desordenada, i tampoc l'aïllament del sòl no urbanitzable.

5. IMPACTE DEMOGRAFIC I EN LES INFRAESTRUCTURES

El fort creixement urbanistic generat pel projecte per la Cota 125 afavoriria, com a conseqüència desmesurats increments demogràfics en tots els pobles de la costa, sobretot de segones residències, que podrien



QUAN NO CALEN PARAULES...

EL PLA DE CARRETERES DE CATALUNYA ES OBSOLET

Un estudi fet pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya sobre l'evolució demogràfica de Catalunya que fou realitzat l'estiu de 1985 va servir de base per a confeccionar el Pla de carreteres de Catalunya, publicat el gener de 1987. Les dades demogràfiques del 1986 foren una bomba que convertien aquestes prediccions en pura ciència-ficció. Però, increïblement, el Pla de carreteres de Catalunya només té en compte el cens del 81 i fa prediccions pel 91 i pel 2001, ignorant per complet les dades del 86.

A la gràfica es pot observar la línia contínua que indica l'evolució real de la població de Catalunya fins les últimes dades del cens del 1991. Les altres línies corresponen a les previsions que s'estableixen en el citat estudi. La línia puntejada és la corresponent a la hipòtesi alta, i la línia segmentada és la que correspon a la hipòtesi baixa.

Aquest estudi ha passat de ser pura ciència-ficció (1985) a ser una falsa i matussera previsió que no s'ajusta, ni de bon tros, a la realitat.

Avui, a principis de 1993, no només s'hauria de tenir en compte l'últim cens, el del 1991, sinó també els últims estudis demogràfics realitzats per l'Institut Nacional d'Estadística que apunten cap a una baixada del nombre d'habitants degut a la baixa mitjana de fills que té la dona de l'Estat en edat fèrtil, la qual era de 2,2 l'any 1980, ha baixat a 1,25 l'any 1991 i continuarà baixant fins el 1994 a 1,1, on quedarà estabilitzada. Segons aquest estudi, l'Estat Espanyol passarà de tenir 38.872.279 habitants (any 1991) a tenir-ne 27.000.000 (any 2040).

Cal remarcar que la petita diferència en el pendent de la línia contínua de la gràfica entre el 1986 i el 1991 és deguda a l'augment del saldo migratori i no al del creixement vegetatiu, el qual baixa considerablement.

Les previsions del trànsit que figuren en l'avantprojecte de l'autopista Barcelona - Coma-ruga, basades en el citat estudi del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de

Catalunya i del Pla de carreteres de Catalunya, estan fetes a partir d'unes dades falses de població, les quals, al seu torn, dedueixen una falsa renda familiar disponible i, per consegüent, un fals índex de motorització (vehicles per 1000 habitants).

O sigui que tenim un Pla de Carreteres vigent que l'any 1987 va preveure pel 1991 de 300.000 a 500.000 habitants més dels que hi van haver realment.

Per altra part, tot i tenint en compte les xifres, sempre a l'alta, sobre les quals es basa el Pla de carreteres de Catalunya, cal recordar que el mateix Pla reconeix que el volum de trànsit previsible podria absorbir-lo l'actual Autopista A-7 més la carretera N-340 desdoblada i la C-246 un cop condicionada tal com preveu el Pla.

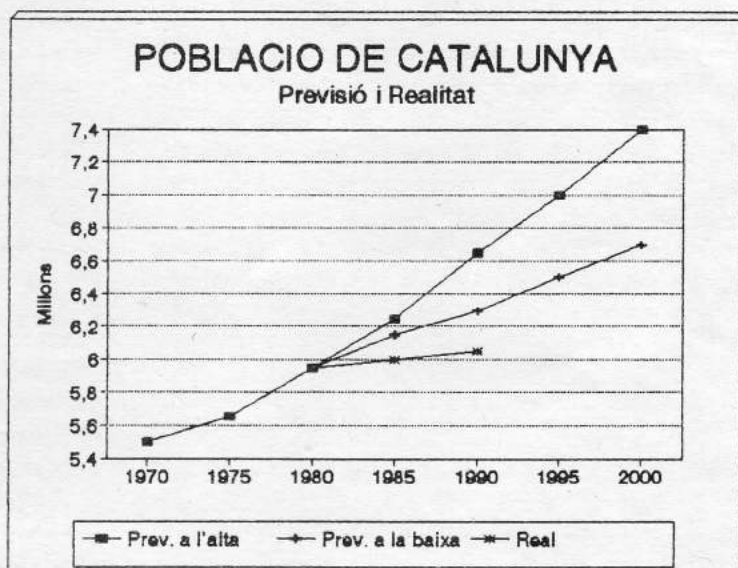
inclusió en el Pla.

El pressupost previst en el Pla de carreteres de l'Autopista Barcelona - Coma-ruga és de 19.065.211.000 ptes.

La realitat: els túnels van costar 26 mil milions i la resta val 35 mil milions. En total 61 mil milions.

CONCLUSIO:

Aquest estudi de les previsions de trànsit no té una base sòlida i és totalment obsolet. El Pla de carreteres també s'hauria de revisar, i, com que l'avantprojecte d'Autopista es justifica mitjançant aquestes previsions de trànsit, s'hauria de reconsiderar la seva conveniència i dissenyar un nou projecte més coherent amb la realitat actual i futura, que s'adigui més amb les necessitats de



El Pla només justifica aquesta Autopista per la disminució de quilòmetres pel trànsit amb origen i destinació a Barcelona i per un més alt nivell de servei a les hores punta. Els Túnels de Garraf ja estan fets, aquesta justificació no té sentit, perquè justament són els túnels els qui redueixen el trajecte.

Un altre punt important del Pla de Carreteres és el fet que s'estudiessin cinc esquemes previs que concretaren la proposta definitiva i una altra alternativa que se'n derivava, la qual eliminava l'itinerari Barcelona - Coma-ruga. Aquesta via va ser la que va tenir més dificultats per la seva

comunicació intermunicipal dintre de la mateixa comarca del Penedès, i que respongui a un pressupost més racional. El mateix Pla Territorial de Catalunya, en fase d'exposició pública, recomana que es revisi el Pla de Carreteres. Els Ajuntaments afectats: Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú, Cubelles, Cunit, Calafell i el Vendrell haurien de demanar una moratòria a aquest projecte i esperar que es revisi el Pla Territorial i donar temps per a estudiar una millor solució global per a les vies de comunicació de la comarca del Gran Penedès.

Jaume Marsé

ON SON ELS COLORS

Els colors a què ens referim, els colors de què aquí es parla, no són polítics, ni símbols, ni banderes, ni colors dels quals mai ningú no ha gosat fer-ne escut. Més aviat es parla d'aquells colors tan usats per la nostra saviesa popular quan es diu allò tan típic de "això comença a agafar color", o "la situació és prou acolorida", o ...

I el tema que ara ens preocupa és l'autopista, i sobretot el diàleg que s'està portant: diàleg imprescindible, necessari i forçós, i que, a més, és permès i "facilitat" pel sistema democràtic que vivim.

A la primera tenim por. Por de si el diàleg es formaria, es mantindria a nivell de ciutat. Ara veiem que aquest punt ja està resolt, però, amb tot el seu color?

Vull dir que mentre uns en fan una bandera i afirmen tenir "la" solució, altres tenyeixen els seus interessos personals del color "d'allò que més convé a la ciutat", hi ha (sempre un diàleg) qui parla sense escoltar i també qui no diu res per temença que la seva veu no sigui prou vàlida.

I, davant d'això, només l'esperança, esperança que el diàleg sigui bidireccional (i no pas que uns vulguin "imposar" el seu punt de vista als altres), esperança que el diàleg agafi tot el seu color.

I els colors, com és ben sabut, amb el sol marxen, desapareixen, i amb el temps s'obliden.

Desitgem, doncs, que aquests colors de diàleg mai no ens deixin, i que, si més no, sempre ens quedi un xic de color verd, de fulla fresca i tronc torrat, més enllà de les cases. Que aquest no sigui amenaçat pel gris del progrés (progrés que ben entès no té per què ser gris), on la gent pugui escapar de la foscor de la ciutat que sovint tan ens ofega.

Lula

ARRANJAMENT DE LA C-246 SOLUCIO ALTERNATIVA DE FUTUR

Està ben assumit per tothom que la continuació de l'Autopista del Garraf, no satisfà cap necessitat de Vilanova, ni de cap dels altres municipis afectats pel seu traçat, més aviat representarà un greuge irreversible a afegir a la llarga llista d'agressions al nostre medi natural (tallarà els termes municipals i hipotecarà zones amb valuosos recursos naturals: boscos, terres de conreu, etc...).

De ben segur que una obra d'aquestes dimensions deixarà una herència als nostres fills que haurem de lamentar tots plegats.

Servei als barcelonins? Cal que aquest servei sigui de la qualitat d'una autopista? Si volen una autopista a escassos km. del Garraf ja tenen la A7.

Davant d'aquesta situació, Vilanova no s'hauria de debatre entre una opció o altra (traçat nord o sud) perquè el que hi guanyariem seria ben poc. Però el cert és que la Generalitat ens té ben entretinguts.

Qui vetlla pels interessos de la ciutadania?

Nosaltres pensem que ara per ara els vilanovins no hauríem d'entrar en el joc de debatre una opció. La qüestió de fons és: No o Sí a l'Autopista. El nostre objectiu ha de ser, i avancem que ens movilitzarem en aquest sentit, el de demanar un arranjament de la C-246:

- Variants pels nuclis de població que encara no en tenen.
- Millora del traçat actual.
- Mesures correctores al pas per nuclis de població (pantalles sòniques).

De ben segur que el tràfec de l'Autopista del Garraf seria ben absorbit, o si no mireu-vos les previsions de creixement demogràfic (cert que el parc automobilístic ha crescut, però també és cert que quan una família es desplaça no treu tots els cotxes).

A qui ha de fer el servei la GENERALITAT? Als ciutadans de Catalunya, o a les CONCESSIONARIES D'AUTOPISTA?

Defensem el nostre futur, la nostra qualitat de vida està en joc.

Juantx

L'ULL DEL MUSSOL

