

A la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria
C/ Vargas, 53 - 9ª pl
E-39002 Santander

D/Dª _____, con DNI _____, y con domicilio a efectos de notificación en _____ DP _____, _____ (_____), comparece y como mejor proceda en derecho

EX P O N E

Que con fecha de 27 de diciembre de 2008, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria ha publicado una Resolución de la Dirección General de Carreteras, por la que se somete a información pública el «Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental: El.1-E-194. Corredor de conexión del eje cantábrico con el Valle del Ebro y el Mediterráneo. Autopista Dos Mares». para el que se habilita un periodo de treinta días hábiles para presentar alegaciones sobre el proyecto.

Dentro del plazo habilitado para ello, se presentan las siguientes

A L E G A C I O N E S

PRIMERA.- La opción obsesiva de construir más vías de alta capacidad no soluciona los problemas de movilidad; al contrario, la construcción de nuevas carreteras impulsa el aumento de tráfico privado y genera nuevas propuestas de infraestructuras, creando crecientes impactos ambientales y sociales en una sociedad y medio natural cada vez más vulnerables y en detrimento de otros modos que permitan un modelo de movilidad más sostenible.

SEGUNDA.- Existe un acuerdo general en la comunidad científica que el cambio climático es el principal problema ambiental al que se enfrenta la humanidad. Este problema está causado, sobre todo, por las emisiones de CO₂. En España, es el transporte el sector que más ha crecido en sus emisiones siendo ya responsable de una cuarta parte de las emisiones totales de CO₂. La principal responsabilidad de esta situación recae en los automóviles, siendo la carretera la principal generadora de emisiones del transporte, con un porcentaje cercano al 90% de las emisiones totales. Y dentro de la carretera, la mayor proporción de emisiones de dióxido de carbono es debida a los coches, un 53% del total. Por eso estamos frente a uno de los elementos claves en los que incidir si se quiere reducir nuestra contribución al cambio climático y esta autopista supondrá un aumento significativo de contaminantes atmosféricos derivados del transporte.

TERCERA.- En España se sigue actuando sobre las infraestructuras viarias como si hubiera una baja dotación de autovías y carreteras. Pero la situación, como demuestran los datos, no es de escasez, sino más bien de sobredotación. En 1998, España tenía una red de vías de alta capacidad, entre autovías y autopistas, de 9.649 kms., que para 2012 según las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, del Mº de Fomento, se situarán en 17.450, a la cabeza de todos los Estados de la UE-27 en el número de kms de vías de alta capacidad en relación a su población y al número de vehículos en circulación.

CUARTA.- Las infraestructuras viarias para acceder desde Cantabria al valle del Ebro y la costa mediterránea a través de vías de alta capacidad están sobredimensionadas, siendo más que suficientes con las que hay. Cuando se prevé que entre en funcionamiento ya habrá dos accesos más al Valle del Ebro: la A-67 hasta Osorno y la autonómica A-231 a Burgos, y la A-73 desde Aguilar de Campoo a Burgos (corredor de la N-627).

QUINTA.- El trazado puede afectar hasta a 17 Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) de Cantabria y Burgos, lo que habla de la envergadura e impacto ambiental que puede generar el proyecto. La llegada y paso de la autopista por áreas naturales en excelente estado de conservación

produciría una inmediata presión sobre las áreas no protegidas, cercando los espacios naturales que sí están catalogados por su interés natural y abriendo la posibilidad a que finalmente sean mal intervenidos o directamente desprotegidos.

Por todo lo expuesto

S O L I C I T A

- El rechazo al proyecto de Autopista Dos Mares, considerándolo **INVIABLE** y optando por la **alternativa "0"** que suponga su desestimación y archivo.
- Que teniendo por presentado este escrito y por formuladas las presentes alegaciones, las mismas sean admitidas y estimadas, procediendo a la paralización del proyecto por las distintas razones esgrimidas, y con el fin de que se remita a sendas Leyes de Movilidad Sostenible de ámbito estatal y regional, y a un Plan Regional de Movilidad Sostenible, en coordinación con las administraciones implicadas en la gestión del transporte público y las organizaciones sociales de _____, de manera que dé respuesta a las necesidades de movilidad de la población _____, teniendo en cuenta los anteriores criterios.
- Que se me tenga como parte interesada en el expediente, dándome traslado de cuantas resoluciones se produzcan sobre el mismo.

En _____, a _____ de _____ de 2009

Fdo: _____