

Al·legacions // 20-10-2010

Al·legacions de la PTP a l'Estudi Informatiu d'implementació del tren-tramvia a les Terres de Lleida

El Sr. Enric Martí i Suau, proveït de DNI XX.XXX.XXX-X, en representació de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic a Lleida, amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresol, 08026 de Barcelona, es dirigeix al Departament de Política Territorial i Obres Públiques en relació a l'Estudi Informatiu del d'Implementació del tren-tramvia a les Terres de Lleida”.

AL·LEGACIONS (S'enumeren)

L'Estudi Informatiu d'Implementació del tren-tramvia a les Terres de Lleida” planteja el futur de la línia Lleida – la Pobla de Segur, al tram Balaguer – Lleida (26,101 km), en base a tres actuacions:

- **Renovació del material mòbil amb un model lleuger tipus tren-tramvia (no concretada a l'Estudi Informatiu)**
- **Conversió de les travessies urbanes amb infraestructura tramviària al voltant de les estacions d'Alcoletge, Vilanova de la Barca, Térmens i Vallfogona de Balaguer**
- **Variant a l'Est a Balaguer que elimina l'estació del casc urbà i la situa tangencial al mateix, al costat del canal de Balaguer**

A Consideracions sobre el procediment d'aquest estudi informatiu



AL·LEGACIÓ 1. L'estudi informatiu fa una lectura interessada de l'estudi informatiu previ d'integració del tren a Balaguer (13-05-2008), on es va sotmetre a informació pública exclusivament la integració del traçat actual, mitjançant un túnel o la conversió a tren-tramvia. Però l'estudi informatiu de la línia Lleida – Balaguer, que s'al·lega en el present document, dibuixa una tercera opció consistent en una variant de la línia ferroviària Lleida – la Pobla de Segur per l'Est de Balaguer que en cap cas era contemplada en l'estudi informatiu d'integració urbana de maig de 2008:

- No es contemplava l'opció d'una variant de forma explícita
- En cap cas es contemplava una variant com a substitució del traçat actual, que és molt més cèntric, econòmic i interessant per captar la demanda potencial.

AL·LEGACIÓ 2. L'estudi informatiu presenta tres opcions quan tota l'opinió pública ja coneix que el Conseller del PTOP i els grups polítics de l'Ajuntament de Balaguer han pactat desterrar el tren del centre. Entenem que aquestes tres opcions són purament formals, ja que és preceptiu que un estudi informatiu compari més d'una alternativa.

AL·LEGACIÓ 3. L'estudi informatiu no justifica adequadament per què és millor una variant al traçat actual a Balaguer. Les dues motivacions per a la variant no estan justificades des del punt de vista tècnic:

- AL·LEGACIÓ 3.1: la planificació urbanística i el tren-tramvia no són excloents, com es desprèn del text d'aquest estudi informatiu fortament condicionat per motius polítics

LÍNIA LLEIDA – LA POBLA ACTUAL	TREN-TRAMVIA A KARLSRUHE
	
<ul style="list-style-type: none"> • Estació actual de Balaguer. • Foto: Bernat Borràs (www.trenscat.cat) 	<ul style="list-style-type: none"> • Plaça de l'Estació a Karlsruhe. Els serveis interurbans assoleixen velocitats de 100 km/h en vies ferroviàries, i una màxima de 50 km/h en zones urbanes. Foto: Flickr

- AL·LEGACIÓ 3.2: l'explotació amb material mòbil ferroviari pur entre Balaguer i la Pobla no es justifica ni és coherent amb els criteris d'explotació econòmica pel conjunt de la línia Lleida – la Pobla amb un material mòbil unificat, més lleuger i eficient. Els automotors emprats per Renfe en l'explotació d'aquesta línia són antieconòmics, per tant no es pot justificar la seva permanència en un context de necessària renovació del parc mòbil.
- AL·LEGACIÓ 3.3: el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya estableix una línia sense transbordaments interns i reforçada al tram Lleida – Balaguer. Per tant el material mòbil de la línia haurà de ser unificat i de tipus lleuger.
- AL·LEGACIÓ 3.4: Fins i tot amb la premissa d'explotació ferroviària pura entre Balaguer i la Pobla de Segur no es justifica per què és més econòmica la variant de Balaguer a la supressió dels passos a nivell dels carrers d'Urgell i Jacint Verdaguer mitjançant altres mètodes com és la construcció de passos inferiors.
- AL·LEGACIÓ 3.5: D'acord amb la legislació vigent, caldria analitzar si el pas a nivell actual és de debò incompatible amb el manteniment d'una explotació ferroviària.

FIG 1. Trànsit suportable per un pas a nivell entre Balaguer i Lleida

TRENs ENTRE BALAGUER I LLEIDA: <u>NO</u> afecten als passos a nivell	Trens diaris	Índex SAT ¹ màxim per un pas a nivell	IMD ² màxima a la carretera amb un pas a nivell
Escenari actual (8 per sentit)	16	50.000	3.125
Ampliació al doble de trens (16 per sentit)	32	50.000	1.562
Nucli de Rodalies de Lleida, previst al Pla de Transports de Viatgers de la Generalitat 2008-2012	48*	50.000	1.041

(*) Estimació de servei horari de 6 a 22 hores i hores punta de 6 a 10 i de 17 a 21 hores.

FIG 2. Trànsit suportable per un pas a nivell entre Balaguer i la Poble de Segur

TRENS ENTRE BALAGUER I LA POBLA DE SEGUR: afecten als passos a nivell	Trens diaris	Índex SAT ¹ màxim per un pas a nivell	IMD ² màxima a la carretera amb un pas a nivell
Escenari actual (3 per sentit)	6	50.000	8.333
Ampliació del servei prevista al Pla de Transports de Viatgers de la Generalitat 2008-2012 (6 per sentit)	12	50.000	4.166

(1) El SAT és el Sumatori de Moments de Trànsit i s'obté de sumar el producte del nombre de circulacions ferroviàries per les de carretera pel període de 6:00h a 22:00h i de 22:00h a 06:00h. Es considera un SAT de 50.000 com a valor màxim per un pas a nivell ferroviari. Pels sistemes de tren-tramvia aquest indicador no és útil, ja que són sistemes regulats "a la vista" com els autobusos i autocars.

(2) La IMD és la intensitat mitjana diària de trànsit d'una carretera, expressada en vehicles al dia.

B Sobre el primer intent de tren-tramvia a les Terres de Lleida

AL-LEGACIÓ 4. L'èxit del tren-tramvia a Europa es basa en la combinació de l'accessibilitat urbana tipus tramvia i de la rapidesa que donen els traçats ferroviaris. Així s'explica que a Karlsruhe s'aconseguís un impressionant increment del nombre d'usuaris sobre la primera línia de tren-tram a Europa, de 30 km, que va passar de 533.660 usuaris l'any 1992 a 2.554.976 l'any 2001, amb una demanda captada al vehicle privat del 40%. Les línies del tren-tram a Karlsruhe penetren a l'interior dels municipis i aconsegueixen, en alguns corredors, fer-se càrrec del 50% de la demanda total, un fet extraordinari si es compara amb el 5% de demanda que es preveu captar amb el tren-tramvia del Segre.

AL-LEGACIÓ 5. La manca de cultura de transport públic a algunes àrees de Lleida ha forçat un retrocés dels plantejaments inicials del PTOp per dotar a Lleida d'un tren-tramvia cèntric que revifi la minsa demanda del tren Lleida – la Poble en el tram més potent: Lleida – Balaguer. Només així es pot comprendre que l'actual estudi informatiu del tren-tramvia de Lleida – Balaguer ignori els avantatges d'integració urbanística d'aquest tipus de transport públic i plantegi retirar-lo del centre urbà de Balaguer, com si fos un ferrocarril pesant pel qual no es té cap tipus d'interès comercial.

AL-LEGACIÓ 6. Es fa palès un primer fracàs d'introduir el tren-tramvia a Lleida quan l'accessibilitat del servei o no s'incrementa o es redueix a les principals poblacions de la línia. La gràcia del tren-tramvia és la d'ampliar la demanda potencial de la línia introduint noves parades en zones urbanes cèntriques, cosa que no s'ha fet ni a Lleida, on no es planteja cap penetració a l'interior de la ciutat, ni a Balaguer, on lluny d'integrar el ferrocarril actual se l'expulsa en pro d'interessos no relacionats amb la població usuària del transport públic.

AL-LEGACIÓ 7. L'estudi informatiu no quantifica el cost de solucionar el principal problema actual de la línia Lleida – Balaguer – la Poble de Segur: la renovació del parc mòbil i la seva adquisició per part d'FGC, propietària de la línia. Les úniques referències al material mòbil es fan per definir aspectes constructius de la línia o paràmetres d'explotació, però no es quantifiquen les unitats mòbils necessàries ni es pressuposten.

AL-LEGACIÓ 8. L'estudi de demanda és insuficient. No es pot preveure la demanda d'un mitjà de transport sense zonificar les àrees servides, estudiar quin grau d'accessibilitat al mode disposen, i quines són les ofertes i prestacions de la competència (autobús, cotxe, etcètera). El present estudi informatiu indica que només un 5% de la demanda del corredor seria assumida pel servei ferroviari.

A mode d'exemple caldria avaluar el comportament de la demanda entre Lleida i Balaguer arran la integració tarifària de l'ATM. Ha hagut un lliscament d'usuaris des del tren cap a l'autobús, molt més cèntric i freqüent a Balaguer.

Tampoc no es pot esperar que els usuaris que utilitzin un autobús urbà de Balaguer fins la nova estació desterrada sobre la variant de l'Est, després un tren fins a Lleida Pirineus i possiblement un segon autobús fins la destinació.

C Sobre la pretensió de desterrar el servei ferroviari a Balaguer

AL-LEGACIÓ 9. La proposta seleccionada de pas del tren-tramvia per Balaguer és la menys convenient per afavorir l'ús del transport públic, ja que ignora que el vianant és la principal forma d'accés al mode. No hi ha cap estudi d'accessibilitat a l'estació ni dels efectes del trasllat de l'estació actual sobre la demanda. Tots els viatges en transport públic comencen a peu, i aquest fet és ignorat en l'estudi informatiu.

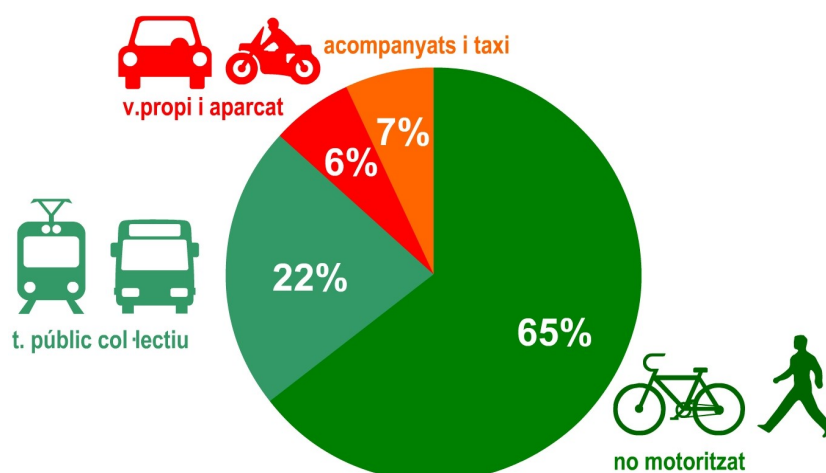


FIG 3. Proporción en el mode d'accés a les estacions de Rodalies



FIG 4. Proporción en el mode d'accés a les estacions de Regionals Renfe (Mitjana Distància)

AL-LEGACIÓ 10. A més de restar la demanda potencial dels residents, el traçat per l'Est i fora del nucli urbà també serà menys atractiu pels visitants de Balaguer, que trobaran els equipaments i serveis més lluny que ara. Actualment el centre és accessible caminant només 10 minuts; però aquest temps gairebé es duplicaria si l'estació es traslladés sobre la variant de l'Est com planteja l'estudi informatiu.

S'adjunten dues gràfiques de l'accessibilitat de l'estació actual i de la desterrada sobre la variant a l'est de Balaguer. S'ha tingut en compte un radi d'accés de 500 metres, que equival a 7,5 minuts a una velocitat de 4 km/h.

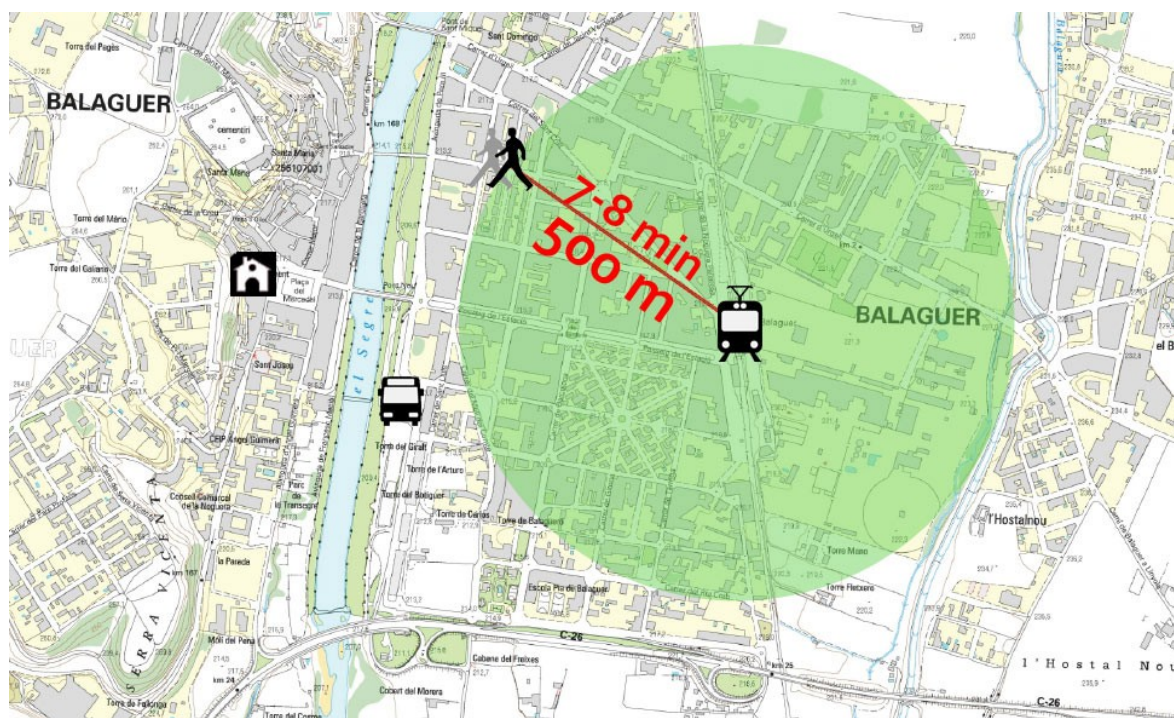


FIG 5. Accessibilitat actual a l'estació de Balaguer. Si tenim en compte els nous creixements a l'Est de Balaguer, la ubicació actual és la millor de les possibles d'acord amb la demanda potencial de residents. A més manté el servei a 10 minuts del centre administratiu i comercial de la comarca.

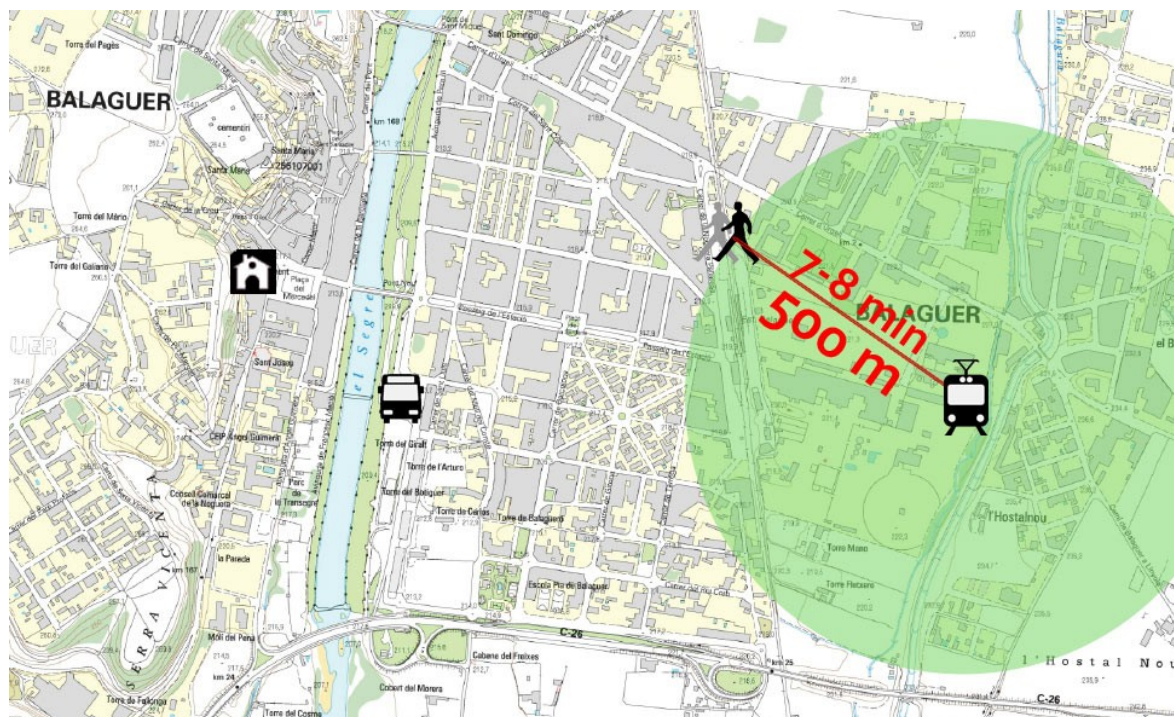


FIG 6. Accessibilitat resultant de la variant Est a Balaguer. 18 minuts entre la hipotètica nova estació i l'Ajuntament són massa dissuasius per a la principal forma de mobilitat, l'anar a peu.

AL·LEGACIÓ 11. El planejament urbanístic, lluny d'ésser incompatible, encara dona més vigència al tren-tramvia sobre la traça actual, ja que aquesta guanyarà en centralitat relativa.

AL·LEGACIÓ 12. La traça actual és l'eix del futur a Balaguer, i permetria obrir una segona estació per ampliar la demanda potencial del tren-tram del Segre.

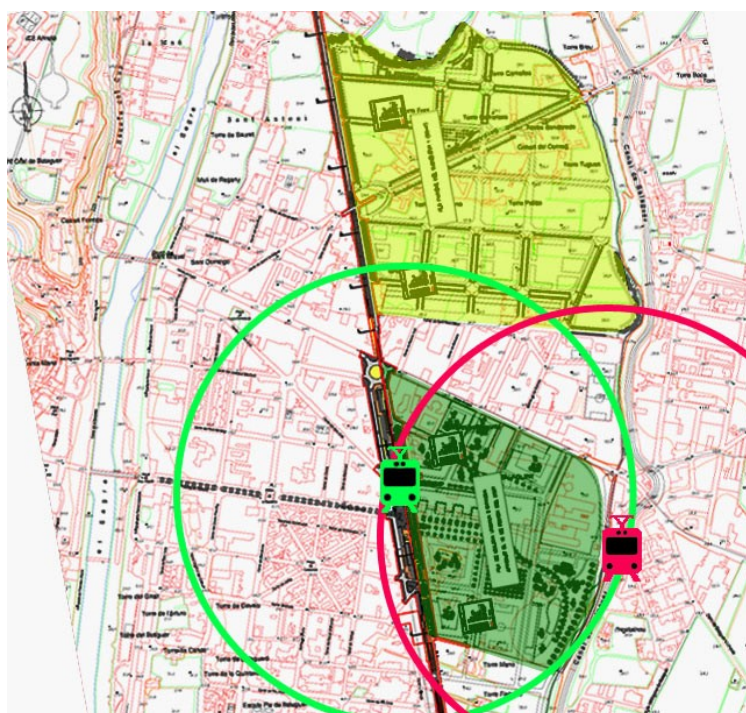


FIG 7. El desenvolupament urbanístic girarà al voltant de les Normes Subsidiàries del Planejament de Balaguer.

D'aquest planejament es deriven dos plans parcials:

1. Pla Parcial de la Carretera de **Camarassa** SAU-3 (en groc)
2. Pla Parcial del sector de l'antiga fàbrica paperera **IMPACSA** (en verd fosc)

Estació actual, en verd clar
Estació traslladada, en vermell.

L'avantatge del tren-tramvia és la seva integració urbanística i la interacció amb el públic usuari. Forma part d'una filosofia de **desenvolupament sostenible de l'urbanisme i de la mobilitat**, que sembla no haver estat entesa a jutjar pel present estudi informatiu. En el cas concret de Balaguer, el tren-tramvia sobre la traça actual té 3 avantatges sobre la situació actual o sobre la variant per l'Est plantejada:

1. Permet un situar el transport públic a l'eix de desenvolupament del nou Balaguer, afavorint-ne l'ús.
2. Permet la plena integració urbanística, sense barreres ni perills addicionals respecte la mobilitat rodada.
3. Permet l'obertura d'una nova estació i el trasllat de l'actual per servir el màxim de població possible.

AL·LEGACIÓ 13. Mantenir la línia actual com a tren-tramvia a Balaguer. El baix volum de demanda de la línia, afegit a l'empitjorament de l'accessibilitat a Balaguer, poden perjudicar la feble supervivència de la línia Lleida – la Poble de Segur.

	Cost	Longitud d'actuació	Integració urbana real
Alternativa 1: túnel pel casc urbà (traça actual)	80 M€	2,23 km	0,73 km
Alternativa 2: tren-tramvia pel casc urbà	21,8 M€	2,23 km	2,23 km
Alternativa 3: tren-tramvia per variant de l'Est	18,8 M€	3,5 km	0 km

FIG 8. Comparació de les inversions declarades per cadascuna de les alternatives ferroviàries de Balaguer

- AL·LEGACIÓ 13.1: Resulta incoherent que la transformació de la línia actual al seu pas per Balaguer es pressupostés com a més cara que la variant Est, que és més llarga i a més inclou un seguit d'obres de fàbrica que no eren necessàries en l'Alternativa 2.
- AL·LEGACIÓ 13.2: És poc convenient malbaratar gairebé 19 M€ en desterrar el ferrocarril del casc urbà a una línia que té com a principal necessitat la renovació del material mòbil.

D Altres consideracions

AL·LEGACIÓ 14. Tenir en compte la mobilitat laboral. Incloure baixadors laborals (donen servei només en hores d'entrada i sortida de treballadors) als polígons industrials que es troben a la línia entre Balaguer i Lleida:

- Campllong
- Àrees industrials de Vallfogona i Tèrmens
- Polígon El Segre. És una mesura ja acordada al Pla de Mobilitat de l'Àrea Industrial de Lleida.

AL·LEGACIÓ 15. Coordinació de la línia de tren-tramvia amb el servei de bus urbà de Balaguer i de Lleida, així com els trens de Renfe Operadora (Mitjana i Llarga Distància i AVE).

AL·LEGACIÓ 16. Potenciar la intermodalitat amb estacions intercanviadores que minimitzin la distància a peu entre l'autobús i el tren-tramvia, sobretot a Lleida i Balaguer.

E Demandes

Per tots aquests motius al·legats, es demanda:

1. Donar resposta a les al·legacions presentades
2. Incloure partides pressupostàries pel material mòbil nou a tota la línia, amb format de tren-tramvia, i les modificacions pertinents per fer-lo funcionar a les estacions entre Balaguer i la Pobla de Segur, especialment les relatives a la cota de les andanes.
3. Convertir el traçat ferroviari actual de Balaguer en una línia de tren-tramvia plenament integrada amb l'entorn i abandonar el projecte de variant Est per car, ineficient i contradictori amb la mobilitat sostenible.
4. Atendre concretament les esmenes 14, 15 i 16 sobre coordinació entre serveis i nous baixadors laborals.

Barcelona, 20 d'octubre de 2010