

Queixa al Síndic per l'amenaça del desmantellament integral del ferrocarril Cambrils-Salou-Port Aventura



Albert Pallarès Roig,
Ricard Riol Jurado,
Daniel Pi Noya,
Carlos Montejano

8 de febrer de 2018

Per què recorrem al Síndic de Greuges de Catalunya?

Gravetat dels fets a Cambrils i a Salou

- Per primera vegada en democràcia, es preveu suprimir un servei de Rodalies a Catalunya sense alternativa ferroviària equivalent.
- No existeixen precedents d'altres alcaldes que, en comptes d'exigir obres de soterrament o altres integracions urbanes, apostin directament pel desmantellament d'aquest servei públic.
- Es perjudicaria la mobilitat de milers de persones usuàries sobre un servei d'alta demanda en l'actualitat, i molta més demanda potencial.

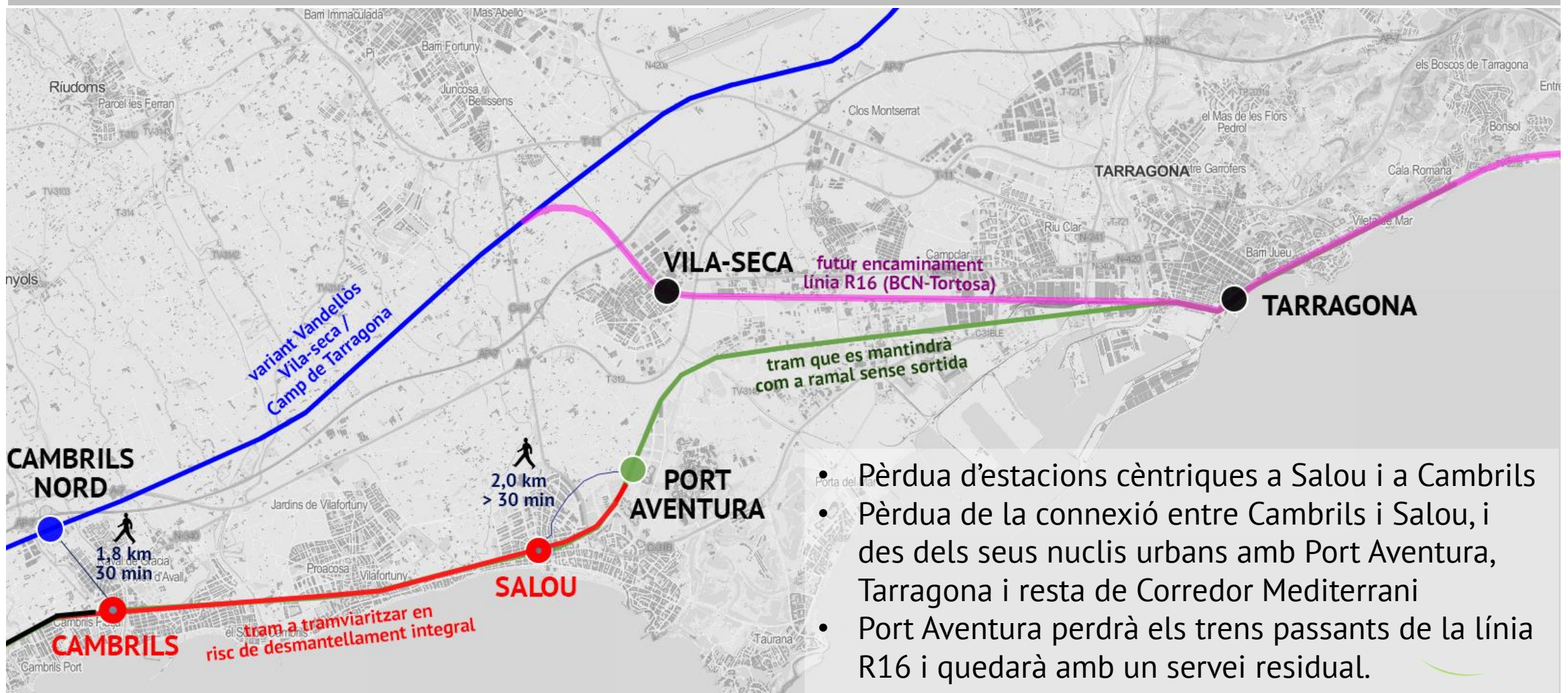
Gravetat en els formes

- En el cas dels batlles de Cambrils i Salou, s'incomplixen lleis, ordenació territorial i bona part de l'ordenament legislatiu de mobilitat.



Foto: Cambrils.cat

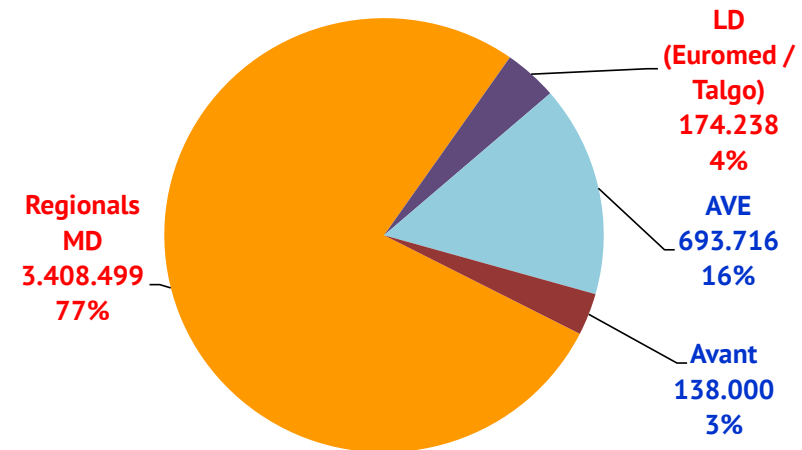
Afectacions immediates als usuaris



Font: elaboració pròpia

Afectacions immediates als usuaris

- Salou, una de les 20 estacions de regionals més importants d'Espanya.
- Salou i Cambrils transporten anualment prop de 675.000 viatgers, 4 vegades el que mou tota la línia Lleida-la Pobla i 5 vegades viatgers que l'Avant a Camp de Tarragona.



Principals estacions al Camp de TGN	Alta velocitat regional (Avant)	Regional convencional (Reg. i R.Exprés)	Alta Velocitat (AVE, Alvia...)	Llarga dist. convencional (Euromed, Talgo)	Total per estació
Camp Tarragona	138.000		693.716		831.700
Tarragona		1.673.697		174.238	1.847.935
Reus		747.050			747.050
Salou*		497.487*			497.487*
Torredembarra		490.265			490.265
TOTAL	3.408.499		1.909.040		5.317.539

Font: elaboració pròpia

Afectacions immediates als usuaris

Al 2018 Tarragona es convertiria en la primera capital del Corredor Mediterrani sense estació urbana de llarg recorregut

Al mateix temps, seria la primera ciutat que no connectaria els seus trens Euromed/Talgo amb el sistema de Rodalies.



Afectacions immediates als usuaris



Incompliment de la Ley 38/2015 del sector ferroviario

- L'argument de la Declaració d'Impacte Ambiental de 1998, reafirmada el 2002, és utilitzada pels ajuntaments per justificar la legalitat del desmantellament ferroviari.
- Però des de l'any 2015 qualsevol descatalogació de línies de la RFIG ha de passar pel vist-i-plau autonòmic. La Generalitat té dret legal de rebre la línia en traspàs.

Artículo 11. Clausura de líneas o tramos de la infraestructura ferroviaria.

1. Cuando la explotación de una línea ferroviaria carezca de rentabilidad desde el punto de vista económico y social, el Consejo de Ministros, a instancia del Ministro de Fomento, previa solicitud motivada, en su caso, del administrador de infraestructura correspondiente, podrá acordar su clausura y consiguiente exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General, resultando de aplicación lo previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 4.

Antes de formular la solicitud de clausura el administrador de la infraestructura deberá consultar con las empresas ferroviarias.

2. Con carácter previo a la adopción del acuerdo de clausura de la línea o tramo afectado, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de las comunidades autónomas y entidades locales que pudieran resultar afectadas. Si las comunidades autónomas o entidades locales no asumieran la financiación para la administración de la línea ferroviaria o tramo de la misma, el Consejo de Ministros acordará su clausura, o, en su caso, su traspaso a la comunidad autónoma correspondiente en los términos previstos en el artículo 4.3.

Si unas u otras asumieran la financiación de la línea o tramo, el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias y las administraciones que asuman la financiación suscribirán un convenio en el que se fijarán los términos del mantenimiento de la línea o del tramo de línea de que se trate en la Red Ferroviaria de Interés General.

3. La clausura de elementos distintos de las líneas y tramos se acordará con arreglo a las condiciones que fije el Ministerio de Fomento y conforme a las reglas y al procedimiento previstos en los apartados precedentes.

Font: Ley 38/2015 del sector ferroviario

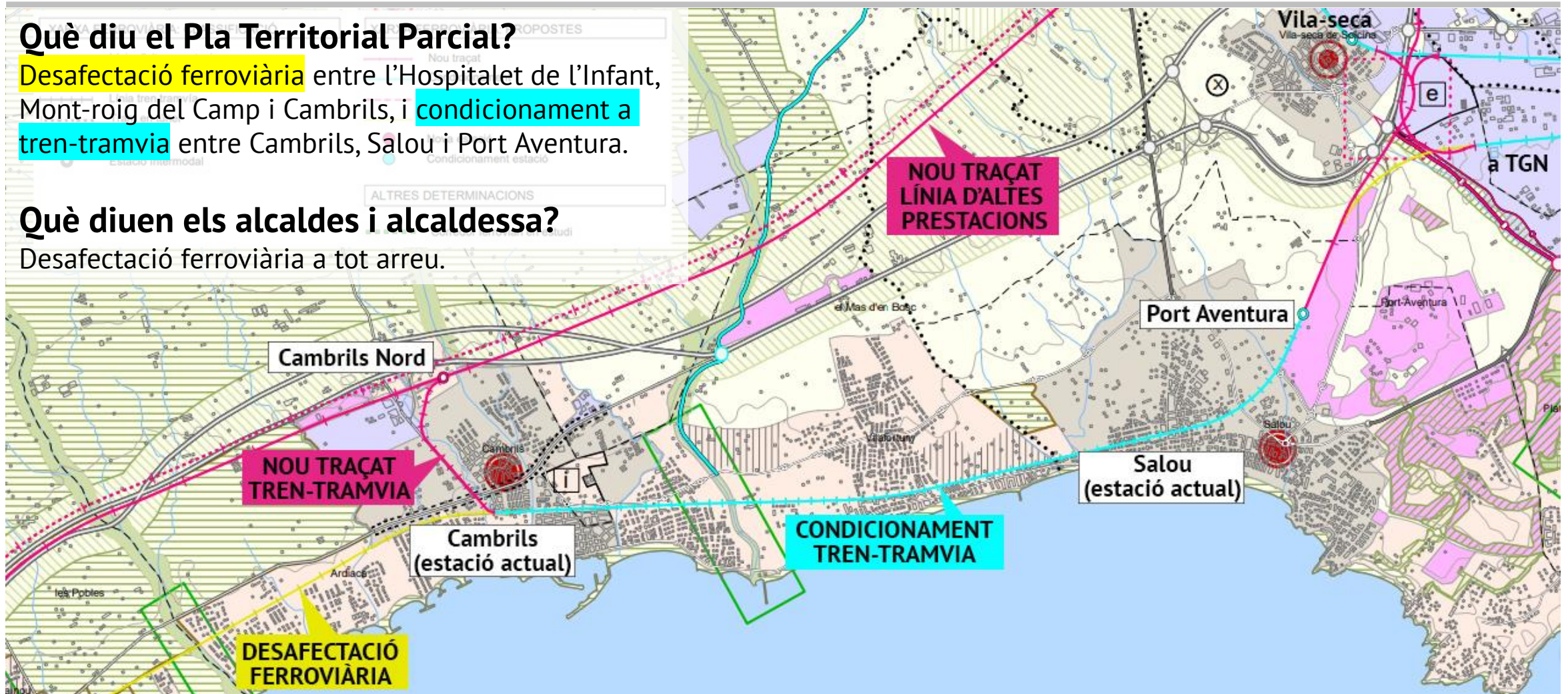
Incompliment del Pla Territorial Parcial del CdT

Què diu el Pla Territorial Parcial?

Desafectació ferroviària entre l'Hospitalet de l'Infant, Mont-roig del Camp i Cambrils, i condicionament a tren-tramvia entre Cambrils, Salou i Port Aventura.

Què diuen els alcaldes i alcaldessa?

Desafectació ferroviària a tot arreu.



Font: Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona

Contradicció amb estudis en curs i llei ferroviària

Llei 4/2006 de 31 de març, ferroviària

ARTICLE 42. LLICÈNCIES PER A OBRES D'INSTAL·LACIÓ I EXPLOTACIÓ DE SISTEMES TRAMVIARIS DE CARÀCTER SUPRAMUNICIPAL

Les obres de construcció, reparació, conservació, millora o ampliació de les infraestructures tramviàries promogudes per la Generalitat, les seves entitats autònomes i les entitats de dret públic que hi són adscrites no estan subjectes a llicència urbanística municipal ni a cap altre control urbanístic municipal previ, sens perjudici de l'informe preceptiu que els ajuntaments afectats han d'emetre sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emet en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

Ordre d'Estudi previ del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona. Tram Cambrils-Salou-Port Aventura-Tarragona

2.2.- Objectiu

L'objectiu de l'estudi és establir un full de ruta que determini les actuacions necessàries per implantar la 1a fase del TramCamp, entès com un sistema tren-tramvia entre Cambrils – Salou – Port Aventura i Tarragona, en el qual cal considerar diferenciadament els sub-trams següents:

- Sub-tram Cambrils – Port Aventura: En aquest sub-tram s'aprofita el corredor que quedarà alliberat de la RFIG, d'acord amb la DIA vigent, quan entri en servei el nou tram del Corredor del Mediterrani entre Vandellòs i Vila-seca. Per tant, aquest sub-tram romandrà d'ús exclusiu per al tren-tramvia i caldrà adequar la infraestructura existent a la nova funcionalitat i integrar-la urbanísticament.
- Sub-tram Port Aventura - Tarragona: En aquest sub-tram, a partir de l'estació de Port Aventura, el tren-tramvia circularia per la via única existent actualment fins a Tarragona, gestionada per ADIF, amb possible convivència amb altres serveis ferroviaris de tipus regional o de mercaderies.

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Contradicció amb l'ordenament jurídic de la mobilitat

Llei 9/2003 de la mobilitat

Article 3. Objectius. “c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu (...)

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats. (...)

x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.”

Directrius Nacionals de Mobilitat

Directriu 10. Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb d'altres alternatives menys sostenibles.

Directriu 23. Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

Llei 16/2007 de canvi climàtic

Article 24. Punt 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 d'efecte hivernacle, per 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 d'efecte hivernacle”.

Dubtes sobre la viabilitat de la urbanització de l'espai



Font: ajuntament de Salou

Integració SÍ, desmantellament NO. 3 fases

Servei ferroviari previ. Poques parades, passos a nivell, efecte barrera, etc...



Adquisició de material mòbil, permet fer **noves parades** sense perjudici dels temps de viatge (acceleració / frenada alts)



Regeneració urbanística



Adaptació de la infraestructura

Font fotos: desconegut

Integració SÍ, desmantellament NO



Quina és l'alternativa al desmantellament integral?

Manteniment del servei de transport públic i avenç progressiu cap a la tranviarització (66 M€)

- **20 M€ d'adquisició de 4 trens-tramvia.** Gràcies als nous vehicles es poden suprimir els passos a nivell i substituir per cruïlles urbanes semaforitzades.
- **5 M€** per a cotxeres, tallers i senyalització.
- **1 M€** per convertir els passos a nivell periurbans i noves parades
- **20 M€** per a la urbanització urbana de Salou
- **20 M€** per a la urbanització urbana de Cambrils

Integració SÍ, desmantellament NO

Transformació progressiva, més viable econòmicament i respectuosa amb els usuaris



Abans i després de la integració ferroviària a la línia Alacant-Benidorm.

Font fotos: Joan Carles Salmeron

Gràcies per la vostra atenció!

pdf.camp 

www.pdfcamp.org
pdf.camp@gmail.com
609 058 504

PTP

www.transportpublic.org
info@transportpublic.org
93 244 49 70