

Presentació de denúncia a la fiscalia pel desmantellament integral del ferrocarril Cambrils-Salou-Port Aventura



Per què lluitem per salvar la línia Cambrils – Port Aventura?

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.

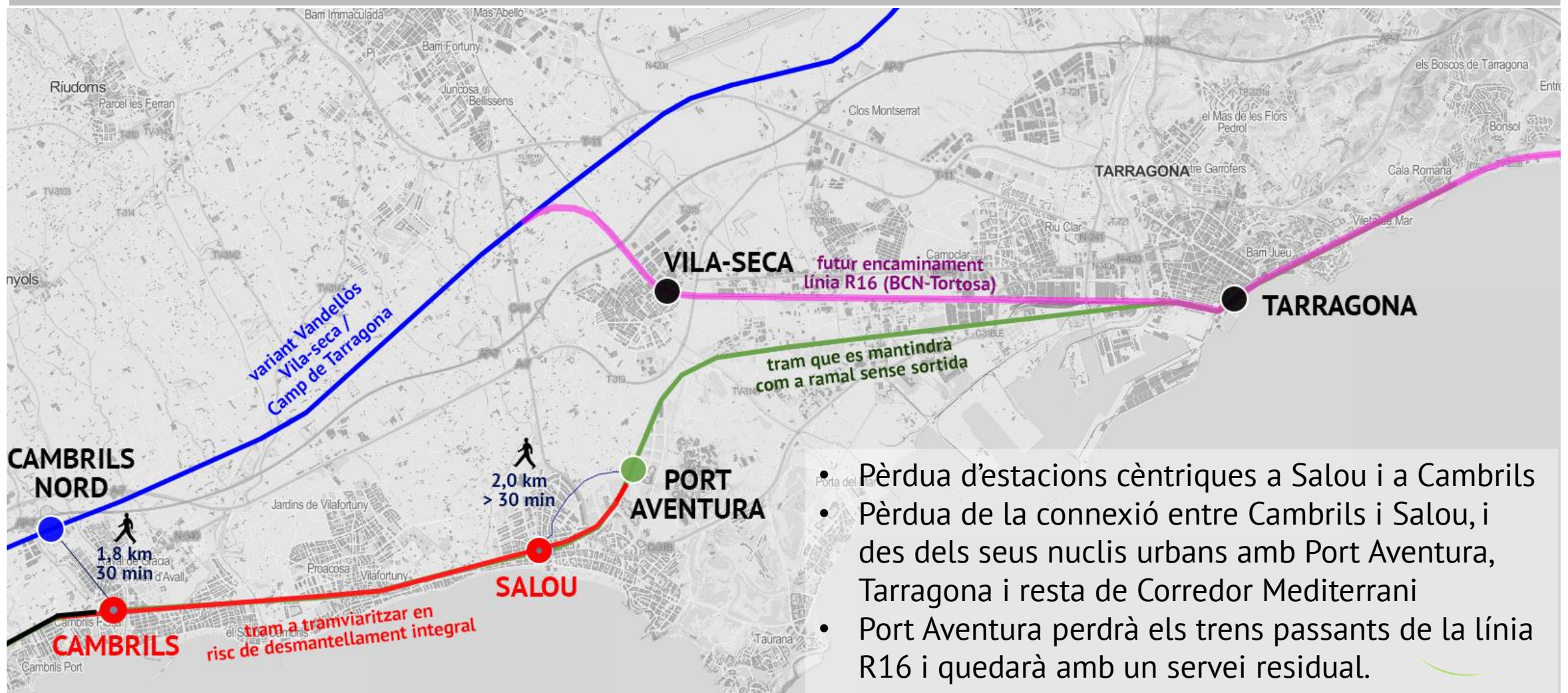
Gravetat en els formes

- 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

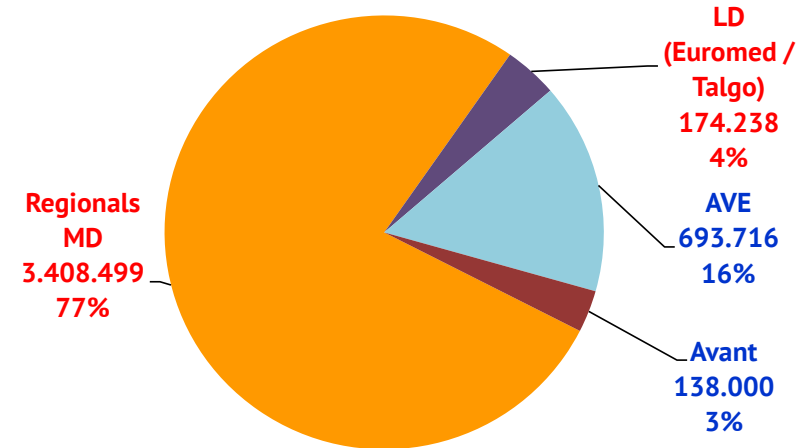
Afectacions immediates als usuaris



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.



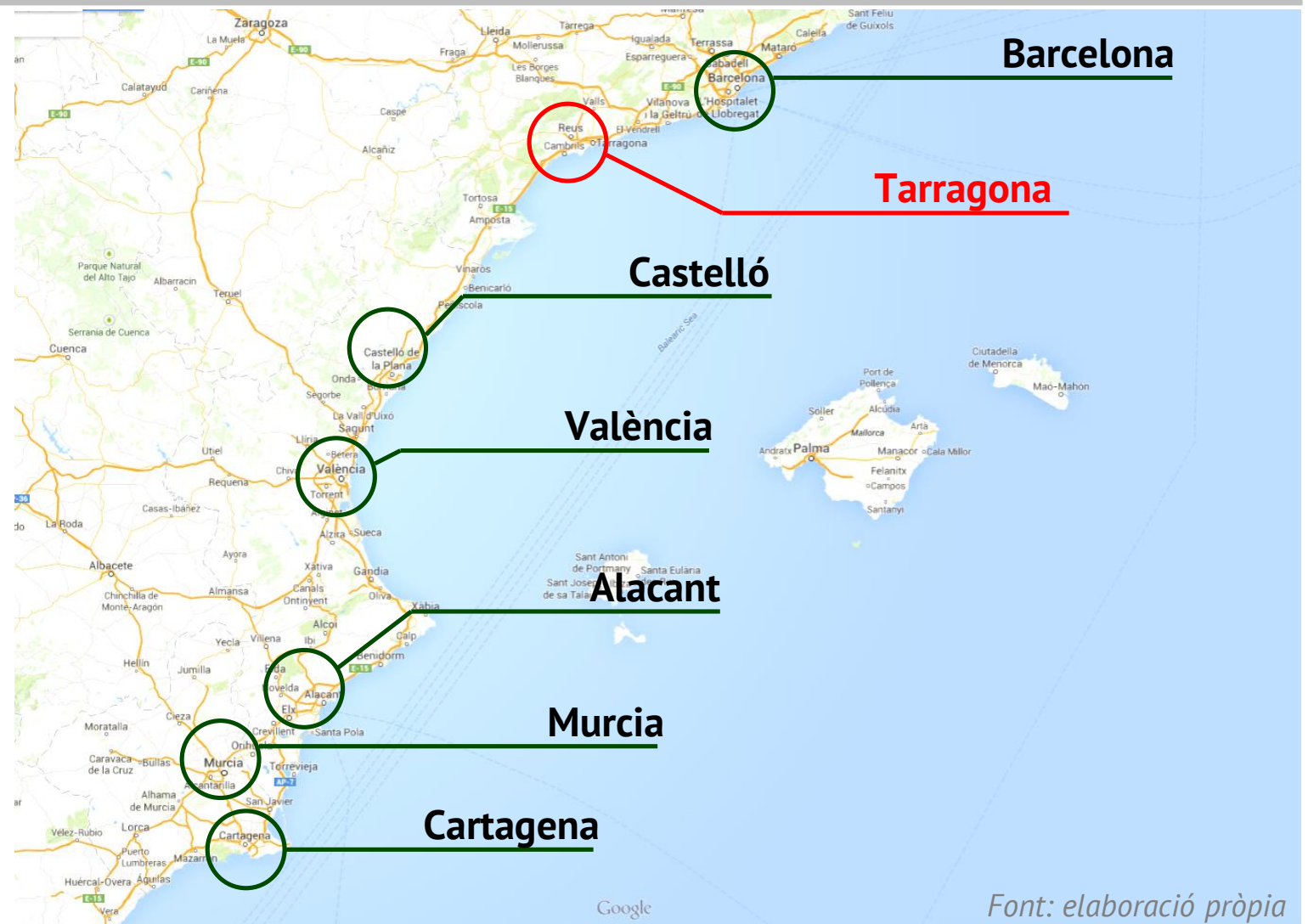
Principals estacions al Camp de TGN	Alta velocitat regional (Avant)	Regional convencional (Reg. i R.Exprés)	Alta Velocitat (AVE, Alvia...)	Llarga dist. convencional (Euromed, Talgo)	Total per estació
Camp Tarragona	138.000		693.716		831.700
Tarragona		1.673.697		174.238	1.847.935
Reus		747.050			747.050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



Sobre la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) de 1998

- És utilitzada pels ajuntaments de Salou i de Cambrils per justificar el desmantellament de la línia de rodalies
- És un document pensat per analitzar els impactes ambientals i paisatgístics de la construcció de la nova línia, i no té per objecte la definició de les polítiques ferroviàries en una zona.
- **És un document contradictori**

Las obras de obligado desmantelamiento de la vía actual se realizarán bajo la supervisión de Director Ambiental de la Obra y en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, prestando especial cuidado en evitar la afección a la vegetación existente en la zona, en particular en los terraplenes donde existe constancia de la presencia de *Limonium gibertii*. Toda actuación de excavación y movimiento de tierras deberá ser restaurada mediante revegetación, utilizando especies autóctonas, incluyendo los taludes del frente litoral de la actual línea ferroviaria que queden desnudos. Se demolerán las instalaciones ferroviarias actualmente abandonadas y se retirarán las traviesas y otros materiales de desecho, gestionando los residuos de acuerdo con la Ley 6/1993 de Residuos de la Generalidad de Cataluña. Caso de realizarse la adecuación peatonal o para bicicletas del corredor de la vía actual, se ejecutarán las actuaciones necesarias para evitar el acceso de otro tipo de vehículos.

El Estudio no proporciona datos suficientes para establecer una clara jerarquización de los dos impactos más relevantes a la hora de decidir entre la alternativa de duplicación (impacto acústico) y las alternativas más interiores (impacto sobre el sector agrícola), a pesar de concluir él con la elección de una alternativa en base a la valoración cuantitativa realizada.

La evaluación de las distintas alternativas realizadas en el Estudio parece indicar que la ejecución de alternativas interiores no implica el desmantelamiento de la vía actual. Este hecho debería haberse explicitado claramente, dado que en caso contrario la evaluación arrojaría unos resultados sensiblemente diferentes.

Font: DIA desdoblament línia València – Tarragona. Tram Vandellòs – Tarragona.

Sobre la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) de 1998

- És utilitzada pels ajuntaments de Salou i de Cambrils per justificar el desmantellament de la línia de rodalies
- És un document pensat per analitzar els impactes ambientals i paisatgístics de la construcció de la nova línia, i no té per objecte la definició de les polítiques ferroviàries en una zona.
- És un document contradictori
- **El document no avalua l'impacte sobre la mobilitat ni sobre els passatgers. La pròpia Renfe alertava –en les seves al·legacions incorporades a la DIA- de la necessitat de preservar la línia per al transport de viatgers regional.**

Renfe, a través de la Direcció General de Infraestructura, declara preferible la duplicación de la vía actual, aceptando alguna de las alternativas interiores únicamente si no existe otra posibilidad y en aras de acortar el plazo de ejecución. En este último caso manifiesta que sería muy conveniente mantener la línea actual en vía única para el servicio regional y como vía de auxilio para incidencias.

Font: DIA desdoblament línia València – Tarragona. Tram Vandellòs – Tarragona.

Sobre la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) de 1998

- És utilitzada pels ajuntaments de Salou i de Cambrils per justificar el desmantellament de la línia de rodalies
- És un document pensat per analitzar els impactes ambientals i paisatgístics de la construcció de la nova línia, i no té per objecte la definició de les polítiques ferroviàries en una zona.
- És un document contradictori
- El document no avalua l'impacte sobre la mobilitat ni sobre els passatgers. La pròpia Renfe alertava –en les seves al·legacions incorporades a la DIA- de la necessitat de preservar la línia per al transport de viatgers regional.
- Una Declaració d'Impacte Ambiental d'una nova infraestructura té una vigència de 10 anys abans no s'iniciïn les obres de construcció d'allò que s'estudia.
- Les obres de desmantellament es produïrien a partir de l'any 2019; 21 anys després de la DIA; i en qualsevol cas ha de respectar la llei 38/2015 del Sector Ferroviari.

Font: DIA desdoblament línia València – Tarragona. Tram Vandellòs – Tarragona.

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 i pel Consell de Ministres**. La Generalitat té dret legal de rebre la línia en traspàs.
- **Es té constància de la petició de traspàs de la Generalitat.**

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 de la Ley 38/2015 del sector ferroviario

- No s'ha elaborat cap **expedient de traspàs** ni cap document on es justifiqui la desaparició de l'interès general de l'existència de la línia ferroviària general entre l'Hospitalet de l'Infant i Port Aventura, ni entre Cambrils, Salou i Port Aventura en particular, com és preceptiu d'acord amb l'article 4 de la llei.
- Aquest expedient el pot promoure tant el Ministeri de Foment com la comunitat autònoma afectada.

Artículo 4. *La Red Ferroviaria de Interés General.*

1. La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

2. Corresponde al Ministro de Fomento acordar, en cada momento, la inclusión, en la Red Ferroviaria de Interés General, de nuevas infraestructuras ferroviarias cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las comunidades autónomas afectadas.

Si la infraestructura ferroviaria que se pretenda incluir en la Red Ferroviaria de Interés General discurriera, íntegramente, por el territorio de una sola comunidad autónoma y sin conexión con el resto de la red o fuera titularidad de la comunidad autónoma, será necesario para tal inclusión su previo consentimiento.

3. El Ministro de Fomento podrá excluir, previo informe de las comunidades autónomas afectadas, una determinada infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General siempre que hayan desaparecido los motivos de interés general que justificaron su inclusión en aquélla. Dicha infraestructura ferroviaria podrá ser traspasada a la comunidad autónoma correspondiente. El expediente de traspaso se promoverá a instancia de la comunidad autónoma o del Ministerio de Fomento, y será resuelto por el Consejo de Ministros.

Font: Ley 38/2015 del sector ferroviario

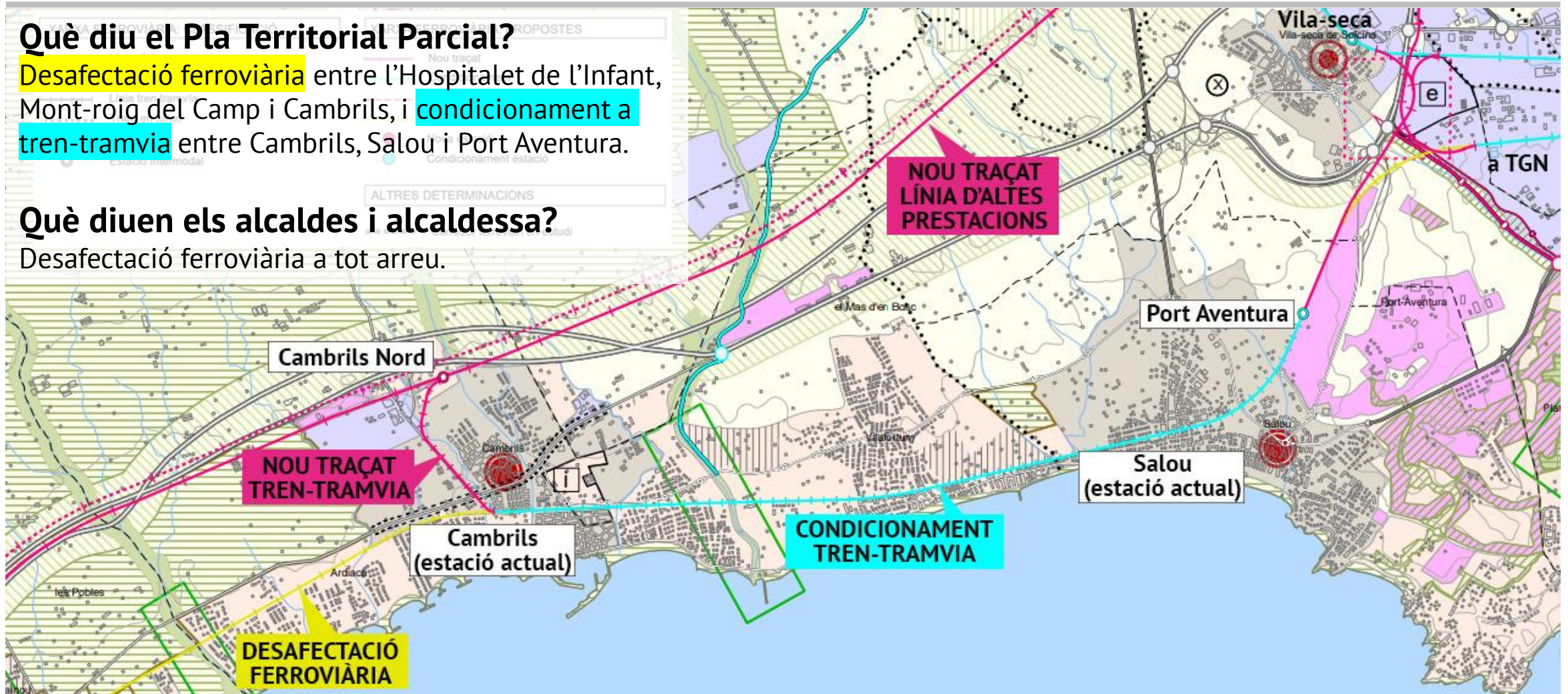
Incompliment del Pla Territorial Parcial del CdT

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”.

La Generalitat no ha planificat mantenir el servei



■ Comunicat de premsa ■

La Generalitat de Catalunya té les competències en matèria de serveis de tren regionals interiors de la comunitat autònoma des de l'1 de gener de 2011, d'acord amb l'acord de la Comissió Mixta de Transferències Administració de l'Estat-Generalitat amb data 17 de novembre de 2010, que dona compliment a l'Estatut d'Autonomia. Les actuals línies R16 (Barcelona – Port Aventura – Cambrils – Tortosa) i RT2 formen part d'aquests serveis.

Desmantellament de les vies i implantació del tren-tramvia

Un altre element clau, llargament reivindicat pel territori, serà la implementació d'un tren-tramvia des de Cambrils i Salou fins a Tarragona i Reus, que enllaci amb una nova connexió amb el Vendrell i el Baix Penedès. El document aposta pel desmantellament i integració urbana de les vies entre Cambrils i Salou/Port Aventura, que ha d'executar Adif en compliment de la Declaració d'Impacte Ambiental, i la implantació posterior d'aquest tren-tram, que tindrà una demanda total estimada de 2,5 milions de passatgers l'any.

Noves connexions per a les mercaderies

La importància de l'activitat industrial i del Port de Tarragona en aquest territori fa necessària la connexió dels principals pols en ample estàndard europeu (Castelló-Nus de Vila-seca, Nus de Vila-seca-Reus, Nus de Vila-seca-Castellbisbal i Reus-Polígon Nord), així com la planificació i programació d'una variant interior de mercaderies aprofitant trams de la línia Reus-Roda,

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat. 14 de desembre de 2018

El TramCamp no pot ser l'excusa del desmantellament

- Les entitats som partidàries de la transformació de la línia a tramvia per millorar la seva integració.
- Valorem positivament que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya es faci càrrec del projecte del TramCamp.
- Des de la seva creació, al 1979, FGC mai no ha clausurat cap línia, sí les ha transformat.
- És diferent suspendre el servei uns mesos per obres de millora que desmantellar tota la infraestructura sense ni tan sols tenir un pressupost ni calendari pel tramvia.



Integració SÍ, desmantellament NO. 3 fases

Per transformar una línia a tren-tramvia no és necessari, recomanable ni econòmic procedir a un desmantellament integral:

- S'afecta la mobilitat de milers de persones.
- S'encareix el projecte: desfer per tornar a construir. Hi ha zones on no cal reurbanitzar.
- El projecte pot desaparèixer de l'agenda política.
- Els terrenys poden ser objecte d'altres interessos i perdre's per al transport públic.

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

Dubtes sobre la viabilitat de la urbanització de l'espai



Font: ajuntament de Salou

Nous projectes com a excuses per tancar una línia?



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