



**terres de lleida**

**Secretaria de salut laboral, mobilitat i medi ambient**

Unió Intercomarcal de CCOO de les Terres de Lleida

Av. Catalunya, 2 Lleida 25002

tel. 973263666 fax. 973275066

[www.ccoo.cat/lleida](http://www.ccoo.cat/lleida) [tcastella@ccoo.cat](mailto:tcastella@ccoo.cat)

**Sr. Joaquim Nadal i Farreras**

**Hble. Conseller de Política Territorial i Obres Públiques**

Generalitat de Catalunya

Avinguda de Josep Tarradellas, 2-6

08029 Barcelona

**Al·legacions a l'estudi informatiu i a l'estudi d'impacte ambiental Integració urbana de la línia ferroviària Lleida - la Pobla al municipi de Balaguer (EI-TX-07266 i IA-TF-07266).**

Vista la documentació exposada a informació pública dels estudis esmentats sobre la *Integració urbana de la línia ferroviària Lleida – la Pobla al municipi de Balaguer*, el Sindicat CCOO de les Terres de Lleida, com que es tracta d'una futura intervenció pública sobre un servei públic de mobilitat de les nostres comarques, estima oportú presentar les següents

**AL·LEGACIONS**

**Primera.** L'Alternativa 1 de Soterrament no es justifica en el cas de Balaguer.

Les raons o necessitats que justifiquen intervencions de soterrament de vies ferroviàries als nuclis urbans no concorren en el cas de Balaguer, a diferència d'altres municipis de Catalunya mateix.

Des de l'interès públic (moltes vegades, amb una gran demanda ciutadana lligada a la millora de la qualitat de vida del veïnat dels entorns de les infraestructures ferroviàries) s'ha convingut optar per la solució del soterrament quan trobem grans intensitats de trànsit, intervals de pas ferroviari molt baixos (cada 15 minuts), ferrocarrils de velocitat elevada, corredors ferroviaris de mercaderies i trens llargs de viatgers, alta densitat de població i manca d'espai, coexistència d'oferta de serveis ferroviaris o múltiples línies...

Actualment el trànsit ferroviari a la capital de la Noguera és de vuit combois de passatgers per sentit; de passatgers exclusivament. La futura xarxa de rodalies fa una previsió de freqüència de l'ordre de 30 minuts, en cap cas de temps inferiors. Aquesta realitat facilita la conversió de la línia Lleida – la Pobla en un sistema ferroviari lleuger tipus tren-tramvia, que permet eliminar els problemes d'interacció entre el trànsit viari i el ferroviari. Actualment i en el futur planejat, ni la freqüència de pas dels trens, ni la interacció del flux viari amb el ferrocarril als passos de nivell actuals de Balaguer, ni la velocitat comercial fan necessaris el soterrament.

**Segona.** L'Alternativa 1 de Soterrament suposa més barreres a la mobilitat urbana.

El soterrament de les dimensions del de Balaguer comportaria un efecte barrera superior a la línia actual en un 65% de la intervenció. La llargada del tram afectat és de 2.060 metres, dels quals només 733 metres seran coberts i per tant, transitables en superfície (35%). La resta és distribueixen en 790 metres de rampes i 537 semicoberts que aporten trencament de l'espai públic urbà de 1.327 metres de llargada, amb moltes dificultats de ser creuats i que afecten negativament l'accessibilitat. En el cas de Balaguer, el projecte d'integració urbana a partir de l'Alternativa 1 té més trams de rampa de transició que de túnel, pròpiament dit.

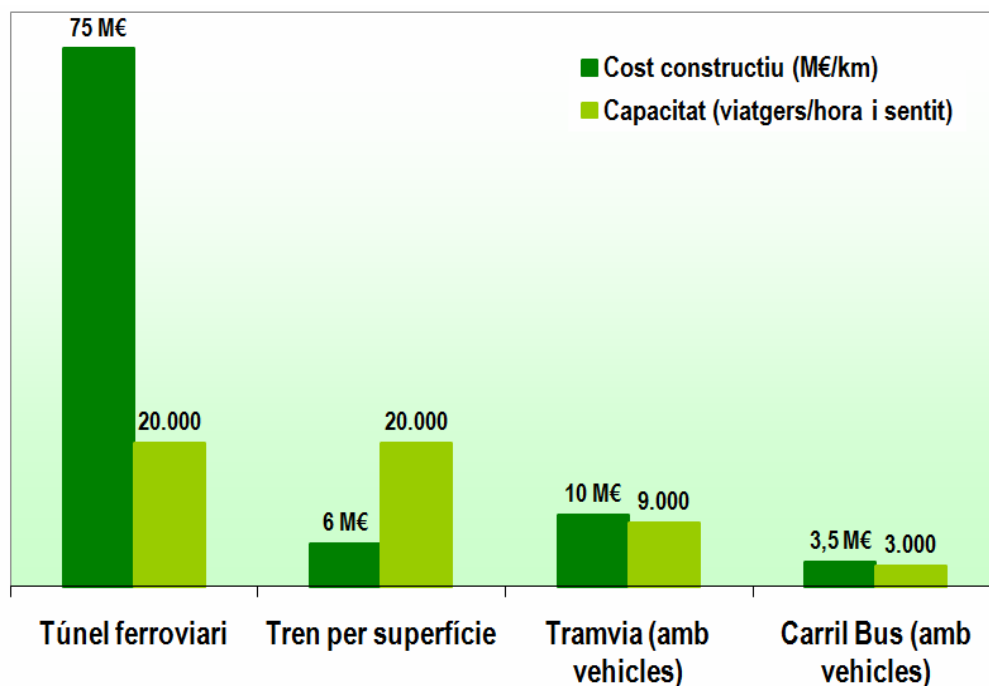
En conseqüència, l'Alternativa 1 permet una integració urbana real o final de 0'73 Km quan amb l'Alternativa 2 és de 2,23 km.

**Tercera.** L'Alternativa 1 de Soterrament és econòmicament desproporcionada.

D'entrada, una anàlisi senzilla dels costos (diner públic) entre les alternatives 1 i 2, d'acord amb les previsions pressupostàries definides als estudis, són prou contundents:

	Cost	Llargària	Cost per quilòmetre
<b>Alternativa 1: soterrament</b>	80 M€	2,23 km	35,87 M€/km
<b>Alternativa 2: tren-tramvia</b>	21,8 M€	2,23 km	9,77 M€/km

Amb l'Alternativa 1 es trenca l'equilibri entre inversió pública en infraestructures i beneficis socials d'aquestes (més exigible que mai en el context de crisi econòmica, dèficit públic i necessitats de despesa social que travessem). Els diferents estudis mostren com el túnel és la infraestructura amb pitjor relació entre cost i oferta i aquest aspecte (juntament amb la resta dels exposats en aquest escrit) l'ha de convertir en la darrera opció quan parlem de transport públic i de diners públics. Vegi's clarament en el següent gràfic:



*Amb els túnels, el cost de les infraestructures i la seva capacitat deixa de guardar proporcionalitat. Bus i tramvia inclouen material mòbil. Font: PTP*

**Quarta.** L'Alternativa 1 de Soterrament, pel seu cost econòmic, condiona negativament la millora del servei i la xarxa de la línia ferroviària Lleida – la Pobla.

En relació amb l'al·legació anterior, l'esforç inversor de 80 M€ que exigeix l'Alternativa 1 possibilitaria millores substancials a la resta de la línia i comportaria més eficàcia del transport públic a les comarques lleidatanes, molt escassa a dia d'avui i paupèrrima en el cas del ferrocarril. Això podria transformar el tren de la Pobla en un instrument vertebrador al servei del desenvolupament econòmic del territori, la mobilitat de treballadors i treballadores i la igualtat d'oportunitats molt especialment a l'àmbit rural.

El nostre Sindicat ha rebut en diverses ocasions respostes negatives de l'Administració de la Generalitat, que tenien el seu argument en la impossibilitat d'haver de la hisenda pública, quan s'han demanat millores d'aquesta línia i augment de les expedicions (especialment al tram Balaguer-Lleida, competència de la Generalitat). S'acompanya com a document adjunt (núm. 1) la nostra proposta d'augment de freqüències del tren.

La Generalitat de Catalunya no pot afrontar aquesta intervenció de Balaguer al marge de les necessitats de millora del servei de línia del tren de la Pobla que són moltes, si l'horitzó de rodalies previst i compromès pel Govern de la Generalitat vol convertir-se en una realitat, en benefici de la Catalunya interior.

Per tant, i donada la centralitat de Balaguer en aquesta línia, l'Ajuntament de Balaguer i la pròpia Generalitat no poden defugir la seva responsabilitat cap a una millora del servei. Així s'havia manifestat el compromís de l'Ajuntament de Balaguer, d'acord amb altres ajuntaments i consells comarcals del territori de la línia de la Pobla entre Lleida i Àger, amb la signatura de la Declaració de Balaguer l'1 d'abril del 2009 *“Per una xarxa de rodalies vertebrada al nostre territori”* i la moció aprovada al Ple de l'Ajuntament de Balaguer *“Declaració institucional de suport al projecte de millora del tram ferroviari Balaguer – Lleida (línia de la Pobla de Segur)”*. Ambdós documents (núm. 2 i núm. 3) poden consultar-se al final d'aquest escrit.

**Cinquena.** L'Alternativa 1 de Soterrament, per les seves exigències tècniques, condiona negativament la millora del servei i la xarxa de la línia ferroviària Lleida – la Pobla.

Les exigències del soterrament fan més rígida la infraestructura i menys flexible l'ordenació urbana de la ciutat. El soterrament planteja unes rampes molt forçades de 20 mil·lèsimes que poden fer perdre velocitat al servei, especialment quan aquesta línia no està electrificada i utilitza la tracció dièsel, amb menys eficiència. I en canvi, la conversió a tren-tramvia o a tren lleuger possibilitaria l'acceleració dels trens (amb una provable reducció dels temps de viatge actuals). Una intervenció local de les característiques que es planteja no només no ha d'hipotecar el desenvolupament futur (més o menys immediat) de la xarxa de rodalies per a les terres de Ponent, sinó que l'ha d'afavorir i facilitar.

En aquest sentit, cal potenciar el pol d'atracció ferroviari de Balaguer al servei de les poblacions comarcals i altres més llunyanes (principalment de les comarques més al nord, que no compten amb servei ferroviari; com s'ha iniciat recentment amb la intermodalitat (autobús interurbà -tren) per a les persones de Ponts i Artesa que volen desplaçar-se a Lleida, en una mesura del Pla de serveis de la integració tarifària de la comarca, aprovat per l'ATM de Lleida. La capitalitat de la ciutat de Balaguer (en termes de mobilitat com a mínim) va fins i tot més enllà de la comarca.

**Sisena.** L'Alternativa 1 no dignifica el tren com a opció segura, integradora i sostenible de mobilitat.

El soterrament més que integrar el tren a la ciutat busca fer-lo desaparèixer de l'espai públic urbà quan paradoxalment és el més col·lectiu de tots els mitjans de transport i el que aporta més sostenibilitat. A Balaguer el tren pot ser sinònim de modernitat i d'igualtat d'oportunitats i això només ho possibilita l'Alternativa 2 o el tren lleuger. Aquesta afegeix un valor (si es vol, de caràcter simbòlic) a la capacitat integradora de la ciutat i dels diferents mitjans de transport, sense exclusions i alhora incentivaria l'ús del transport públic.

**Setena.** L'Alternativa 2 del Tren tram o del tren lleuger són opcions més òptimes davant les deficiències actuals del tram de Balaguer.

Són ben notables les problemàtiques derivades de l'actual infraestructura ferroviària en el seu pas per Balaguer (manca de transversalitat de la xarxa viària, manca de permeabilitat de vianants, manca d'integració paisatgística i estètica, material mòbil pesant, amb més de 25 anys -al final de la seva vida útil-, obsolet en emissions de soroll i fums i amb limitades prestacions d'acceleració i frenada).

El nostre Sindicat considera que l'Alternativa 2 del Tren tram o la del tren lleuger poden resoldre la permeabilitat i la integració estètica del sistema sobre la plataforma ferroviària i el material mòbil.

Per últim, el nostre Sindicat entén que a la certa vulnerabilitat de les xarxes de transport públic a les nostres comarques no pot afegir-s'hi complexitats o solucions desproporcionades quan hi ha opcions amb un plus molt important d'equitat i racionalitat econòmica. Fer el contrari contradiu seriosament, al nostre entendre, l'interès general o públic i la Directriu 10 (*Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb altres menys sostenibles*), la Directriu 11 (*Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans*) i la 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*), d'acord amb les directrius nacionals de mobilitat. Una integració urbana del tren a Balaguer ha de suposar una millora urbanística de la ciutat, però també, i sobretot, social i el soterrament presenta massa inconvenients, a costa de la ciutadania, davant altres alternatives com poden ser el tren tramvia o el ferrocarril lleuger.

Per tot això, i d'acord amb les al·legacions contingudes en aquest escrit, **DEMANEM** que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat decideixi l'Alternativa 2 del tren tramvia o el tren lleuger com a intervenció per a la *Integració urbana de la línia ferroviària Lleida-la Pobla al municipi de Balaguer* i desestimi totalment el soterrament d'aquest tram ferroviari al seu pas per Balaguer.

Atentament,

Teresa Castellà Gardeñes  
Secretaria de Salut Laboral, Mobilitat i Medi Ambient de CCOO de les Terres de Lleida

Lleida, 13 de gener de 2010