



CTH

Comissió de Territori i Habitatge
Parlament de Catalunya

Sessió 9. Dimecres, 5 de març de 2025. XV legislatura

DOSSIER

ORDRE DEL DIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'ocultació de part de l'informe sobre l'eventual responsabilitat patrimonial de la Generalitat davant una possible retirada del projecte del centre recreatiu turístic de Vila-seca i Salou. Tram. 354-00078/15 Pere Lluís Huguet Tous, del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
 2. Sol·licitud de compareixença d'Alfonso Ruiz Aguado, subdirector d'Operacions Nord-Est d'Adif, davant la Comissió de Territori i habitatge perquè informi sobre les obres de substitució de les vies de la línia R4 entre Sant Vicenç de Calders i Sant Sadurní d'Anoia. Tram. 356-00538/15 Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
 3. Compareixença d'una representació d'Unió de Pagesos i d'afectats per les obres d'un vial al pla de Balasc, a Santa Susanna, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre els problemes urbanístics d'aquesta zona. Tram. 357-00162/15 Comissió de Territori i Habitatge. Compareixença.
 4. Compareixença de Miquel Àngel Fuster, president de la seu de Tarragona del Col·legi d'Economistes de Catalunya, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre la situació de l'aeroport de Reus i de l'aeroport de Girona - Costa Brava i llur futur dins de la xarxa aeroportuària. Tram. 357-00161/15 Comissió de Territori i Habitatge. Compareixença.
 5. Proposta de resolució sobre la construcció d'un nou aparcament a l'estació de tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona. Tram. 250-00072/15 Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 86, 117; esmenes: BOPC 121, 19).
 6. Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat i l'accessibilitat al transport ferroviari. Tram. 250-00075/15 Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 92, 3; esmenes: BOPC 121, 19).
 7. Proposta de resolució sobre el projecte de la variant de la carretera B-224 i el manteniment del pas a nivell de la línia Llobregat-Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat. Tram. 250-00076/15 Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 92, 5; esmenes: BOPC 121, 20).
-

Punt 5 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre la construcció d'un nou aparcament a l'estació de tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona

250-00072/15

PRESENTACIÓ: GP JUNTS

Reg. 8495 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 05.11.2024

A la Mesa del Parlament

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts, Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la Comissió de Territori i Habitatge del Grup Parlamentari de Junts, Jordi Bertran i Luengo, diputat del Grup Parlamentari de Junts, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució per la construcció d'un nou aparcament a l'estació de Trens de Gran Velocitat (TGV) Camp de Tarragona, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

L'estació ferroviària Camp de Tarragona de Trens de Gran Velocitat (TGV), ubicada al terme municipal de La Secuita, no compta amb cap connexió de trens de Rodalies des de cap altra estació. Així mateix, les connexions amb autobusos públics són insuficients i no s'han adequat a les freqüències ferroviàries. Tampoc no disposa d'una línia directa des de Tarragona, sinó que forma part de la línia Tarragona-Valls, per la qual cosa no funciona com a llançadora, com sí que succeeix en altres estacions d'ADIF, tant a Catalunya com en altres territoris de l'Estat. I si bé hi ha projectada l'estació intermodal Vila-seca - Aeroport de Reus per millorar la vertebració del territori entre alta velocitat, Rodalies i l'aeroport, aquesta no es començarà a construir fins el 2026.

Això fa que moltes persones s'hi desplacin amb vehicle particular, amb una estimació mitjana anual del 48% dels usuaris. Aquest percentatge augmenta fora dels períodes de vacances quan els usuaris són essencialment els del Camp de Tarragona. A més, l'aparcament en l'edifici de la mateixa estació no és econòmicament assequible per a tots els treballadors. Fa mesos que no hi ha oferta d'abonaments permanents, malgrat que existeix demanda i que l'aparcament no sempre està ple. Davant d'aquesta situació, i per evitar les tarifes altes, el vial d'accés està ple de vehicles diàriament, que fruit de la manca de vigilància sovint és objecte de vandalisme i de robatoris.

L'any 2017, l'Ajuntament de La Secuita es va plantejar la construcció d'un aparcament de superfície amb tarifes reduïdes en uns terrenys agrícoles de 14.000 m² ubicats a la carretera TV-2231 amb capacitat per a 650 cotxes, vora l'estació. La tramitació de l'expedient per convertir els esmentats terrenys agrícoles en espai de caràcter viari per part de la Generalitat no s'ha resolt fins al 2024, una prova més de la necessitat de simplificar els processos administratius.

De manera paral·lela, la Generalitat havia d'haver construït una rotonda per facilitar-ne l'accés, obra que no s'ha gestat ni executat. Per aquesta raó, amb la constatació de la manca d'aquesta rotonda necessària, l'Ajuntament de La Secuita ha ofert a la Generalitat els terrenys per a la construcció de l'aparcament. El secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat s'ha limitat a dir que ho estudiarà, mostrant alhora el desconeixement sobre la situació real que viuen els usuaris del Camp de Tarragona i la no oferta d'abonaments.

Per aquests motius, presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Habilitar de manera immediata els terrenys oferts per l'Ajuntament de La Secuita per a un aparcament de superfície amb tarifes de baix cost a l'estació Camp de Tarragona de Trens de Gran Velocitat (TGV).
2. Negociar l'ampliació de places en règim d'abonament mensual amb ADIF i el Govern de l'Estat per a l'aparcament de pagament existent com a mesura de caràcter temporal mentre el nou aparcament no es materialitza.

Palau del Parlament, 31 d'octubre de 2024

Mònica Sales de la Cruz, portaveu; Salvador Vergés i Tejero; portaveu a la CTH; Jordi Bertran i Luengo, diputat, GP Junts

ESMENES PRESENTADES

Reg. 16033 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 19.12.2024

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 16033)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació del punt 1

1. *Sol·licitar a l'ADIF l'habilitació de manera immediata d'un aparcament de superfície al terme municipal de La Secuita per a l'estació Camp de Tarragona de Trens de Gran Velocitat (TGV).*
-

Punt 6 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat i l'accessibilitat al transport ferroviari

250-00075/15

PRESENTACIÓ: GP JUNTS

Reg. 8564 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 11.11.2024

A la Mesa del Parlament

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts, Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la Comissió de Territori i Habitatge del Grup Parlamentari de Junts, Isaac Padrós i Suarez, diputat del Grup Parlamentari de Junts, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució per la millora de la mobilitat i l'accessibilitat al transport ferroviari, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

Les infraestructures ferroviàries de Catalunya, especialment la xarxa de RENFE- Rodalies, han patit durant dècades un infrafinançament crònic i una baixa execució de les inversions promeses per l'Estat, fet que ha provocat greus deficiències tan estructurals com en el servei ofert als usuaris. Aquesta situació afecta de manera especial als usuaris amb discapacitat, a usuaris amb mobilitat reduïda, a usuaris d'edat avançada i més jove i altres col·lectius vulnerables que necessiten garanties d'accessibilitat i seguretat.

La falta de recursos ha comportat problemes reiterats en infraestructures clau, com l'estació de França o Sant Andreu Comtal, on els ascensors sovint no funcionen, les rampes no compleixen els estàndards mínims o les andanes presenten un risc per falta d'anivellament entre tren i andana. Això, sumat a una falta de manteniment adequat per manca d'inversió econòmica, suposa una greu vulneració dels drets dels usuaris.

A més de les deficiències estructurals, hi ha una manca evident d'informació accessible i adaptada per a tots els usuaris del servei ferroviari. El fet de no tenir accés a informació en temps real sobre les incidències, retards o problemes en el servei, genera inseguretat i malestar entre els usuaris, i aquesta inseguretat provoca conflictes en la gestió del dia a dia dels usuaris siguin de conciliació social, familiar o laborals.

El traspàs de la gestió de Rodalies a la Generalitat, previst per a l'any 2025, ofereix una oportunitat per posar fi a les greus problemàtiques que ha patit aquesta xarxa ferroviària durant anys. Aquestes deficiències s'han derivat de l'infrafinançament crònic i la falta d'execució de les inversions necessàries, que han afectat tant la qualitat del servei com l'accessibilitat de les estacions. Ara bé, cal començar a treballar des d'ara mateix per garantir que el traspàs no sigui només un canvi de gestió, sinó una veritable transformació basada en l'eficiència, la qualitat del servei i el respecte als drets dels usuaris.

Des de Junts defensem fermament el model Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), ja que ha demostrat que és possible oferir un servei de transport públic centrat en les persones, assegurant la seva autonomia personal i la capacitat de moure's lliurement amb facilitat i seguretat. Aquest model ha estat pioner a garantir l'accessibilitat i la informació actualitzada i clara per a tots els usuaris, un model que evoluciona contínuament i proposa millores adaptades a la societat que es reflecteix. Des de Junts creiem que l'únic model efectiu i que es mereixen els usuaris catalans és el model FGC. Defensem amb contundència que ha de ser el pilar referencial per a la gestió futura de Rodalies.

És crucial que aquest procés no es posposi fins al traspàs formal, sinó que s'iniciï immediatament un treball coordinat per identificar i corregir les mancances actuals, establint plans d'inversió, actualitzant infraestructures i implementant sistemes d'informació avançats, com NaviLens, i analitzar el sistema de gestió que necessita Catalunya, un sistema que evolucioni i s'adapti ràpidament, com és el cas de la gestió de FGC, i així, garantir uns serveis ferroviaris de caràcter públic i de qualitat, que tots els catalans i catalanes puguin utilitzar en el seu dia a dia.

Per aquests motius, presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Exigir al Govern espanyol l'execució dels pressupostos assignats i no executats per a la millora de l'accessibilitat de la xarxa ferroviària de RENFE-Rodalies a Catalunya, abans que es faci efectiu el traspàs complet de Rodalies a la Generalitat de Catalunya. Aquesta exigència inclou assegurar que totes les estacions, trens i andanes siguin accessibles, amb un programa detallat de manteniment que cobreixi ascensors, taquilles, rampes, encaminaments, lavabos, accessos i altres infraestructures essencials.
2. Desenvolupar un pla estratègic de gestió de la xarxa de RENFE-Rodalies, basat en el model d'eficiència de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que no només garanteixi els drets de mobilitat i autonomia de tots els usuaris, sinó que també asseguri el dret a la informació. Aquest pla ha de posar èmfasi en la millora de la qualitat del servei i en l'eficiència en la gestió de la xarxa.
3. Implementar un sistema integral d'informació en temps real per als usuaris de RENFE-Rodalies, que sigui accessible i inclogui informació sobre horaris, retards, incidències i alternatives en formats fàcilment comprensibles, tant en línia com físicament a les estacions. Es recomana, a més, la implementació del sistema NaviLens, que no només beneficia les persones amb discapacitat visual, sinó que també facilita l'accés a la informació per a qualsevol usuari. NaviLens permet als usuaris escanejar codis QR intel·ligents amb els seus dispositius mòbils, obtenint informació actualitzada i detallada de cada estació, tren o comboi. Aquesta eina proporciona continguts de manera accessible i clara, complementant la senyalització convencional amb un format digital que pot incloure informació sobre el servei, millors opcions de ruta i detalls sobre la infraestructura. Aquesta tecnologia ja ha estat un model d'èxit en altres infraestructures de transport, com són aeroports i xarxes de transport

urbà, com l'Aeroport de Barajas, el Metro de Nova York o el Transport Metropolità de Barcelona (TMB).

4. Publicar i actualitzar de manera transparent les dades sobre incidències i el marge de resolució d'aquestes, assegurant un seguiment constant de les incidències. Aquesta informació ha de ser pública i accessible, amb mecanismes clars per solucionar les deficiències detectades en el menor temps possible. Es recomana que aquesta informació sigui fàcilment consultable per als usuaris mitjançant portals en línia i aplicacions mòbils.

5. Implementar un pla de formació integral en el Tracte Adequat a l'usuari (Experiència del viatger) a tota la xarxa ferroviària de RENFE-Rodalies. Aquesta formació ha de garantir que les persones amb discapacitat, a les persones grans, etc., rebin un tracte adequat. A més, que tots els treballadors dominin amb suficiència la llengua catalana per assegurar l'atenció correcta als usuaris catalanoparlants, de la mateixa manera que els usuaris estrangers han de poder ser atesos en un nivell mínim d'anglès.

6. En termini de 6 mesos instal·lar i renovar les màquines de venda automatitzada de bitllets de tota la xarxa ferroviària, així com els taulells d'informació i compra de bitllets, a l'alçada reglamentària que estableix el nou codi d'accessibilitat de Catalunya promocionant d'aquesta manera l'autonomia personal i millorant l'experiència del viatger. Especialment tenint en compte les persones, tant de talla baixa, com usuaris de: caminadors, cadira de rodes, croses, etc.

Palau del Parlament, 4 de novembre de 2024

Mònica Sales de la Cruz, portaveu; Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la CTH; Isaac Padrós i Suarez, diputat, GP Junts

ESMENES PRESENTADES

Reg. 15412; 16034 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 19.12.2024

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 15412)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

~~De supressió i~~ *addició* al punt 2

~~Desenvolupar un pla estratègic de gestió~~ *Pla de Xoc per a unes Rodalies dignes* de la xarxa de Renfe-Rodalies, basat en el model d'eficiència de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), *que incorpori mesures a curt, mig i llarg termini per dignificar el servei actual, i* que no només garanteixi els drets de mobilitat i autonomia de tots els usuaris, sinó que també asseguri el dret a la informació. Aquest pla ha de posar èmfasi en la millora de la qualitat del servei i en l'eficiència en la gestió de la xarxa.

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 16034)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació dels punts 1 i 2

1. Presentar durant el primer semestre del 2025 el Pla de millores urgents de les infraestructures i de la xarxa de Rodalies de Catalunya, actualment en fase d'elaboració.

Punt 7 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre el projecte de la variant de la carretera B-224 i el manteniment del pas a nivell de la línia Llobregat-Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat

250-00076/15

PRESENTACIÓ: GP JUNTS

Reg. 8801 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 11.11.2024

A la Mesa del Parlament

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts, Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la Comissió de Territori i Habitatge del Grup Parlamentari de Junts, Montse Ortiz i Martí, diputada del Grup Parlamentari de Junts, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre el projecte de variant B-224 i el manteniment del pas a nivell de la línia FGC Llobregat-Anoia, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

Vallbona d'Anoia és una població situada a la part sud-est de la comarca de l'Anoia, entre Piera i Capellades. La població té una orografia força accidentada. Prova d'això és el fet que en el mateix nucli urbà es poden trobar carrers que estan a la cota 318 m, en el punt més alt, i d'altres a la cota 256 m, en el punt més baix.

A una cota de 295 m, la població de Vallbona d'Anoia té un pas a nivell situat a l'entrada de l'estació ferroviària d'FGC (línia Llobregat-Anoia) i suposa l'encreuament amb la carretera B-224. Pel fet que el pas a nivell està situat a l'entrada de l'estació, la circulació ferroviària es fa a velocitat molt reduïda: en sentit Igualada amb limitació de 45 km/h i en sentit Barcelona de 55 km/h.

Així mateix, la infraestructura ferroviària disposa de senyalització específica de l'estat del pas a nivell en ambdós sentits i el màxim nivell de proteccions: Avís acústic i visual del tancament del pas a nivell amb semi-barreres automàtiques, senyals semafòrics i acústics per a vianants, tanques per impedir el pas de vianants de forma directa, obligant a un recorregut en zig-zag, i càmeres de seguretat amb infrarojos.

Atès que aquest pas a nivell ja disposa del màxim grau de seguretat existent, no ha causat incidents greus, i la població no n'ha demanat la supressió, considerem que eliminar-lo no aporta cap benefici, per tant, no és necessari, ni eficient.

En primer lloc, suprimir el pas a nivell suposaria crear una barrera física dividint el poble completament en dues parts, ja que el pas a nivell se situa al mig del nucli urbà, que amb una orografia complexa tal com s'ha descrit anteriorment, dificulta crear passos alternatius a diferent nivell.

En segon lloc, la creació de la variant de la carretera B-224 a Vallbona d'Anoia, actualment en fase de redacció del projecte, desviarà més del 90% dels vehicles que avui dia travessen el pas a nivell. Així, el trànsit que el creuarà serà principalment dels residents i completament residual comparat amb el flux actual. Per tant, cal considerar que mantenir el pas a nivell.

Per aquests motius, presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Fer un estudi per avaluar si la supressió del pas a nivell és la mesura més eficient, així com les conseqüències que aquesta actuació aportaria a Vallbona d'Anoia, tot considerant que no és possible fer un pas per a vehicles a diferent nivell en el mateix punt o en zones annexes sense allunyar el nou vial del nucli urbà i, per tant, establint una barrera física al mig del poble.
2. Reconsiderar el manteniment del pas a nivell, ja que, en primer lloc, beneficia el projecte de la variant de la B-224 perquè no seria necessari executar complexos i costosos passos alternatius per a vehicles i vianants. I, en segon lloc, no incompleix la llei ferroviària 4/2006, de 31 de març, i permet la seva subsistència d'acord amb el que indica la mateixa llei a l'article 48.3.

Palau del Parlament, 5 de novembre de 2024

Mònica Sales de la Cruz, portaveu; Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la CTH; Montse Ortiz i Martí, diputada, GP Junts

ESMENES PRESENTADES

Reg. 15413; 16035 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 19.12.2024

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA (REG. 15413)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana (1)

~~De supressió i addició al punt 1~~

~~Fer un estudi per avaluar si~~ *Seguir treballant amb l'Ajuntament de Vallbona d'Anoia l'avaluació de* la supressió del pas a nivell ~~és la mesura més eficient,~~ així com les conseqüències que aquesta actuació aportaria a Vallbona d'Anoia, ~~tot considerant que no és possible fer un pas per a vehicles a diferent nivell en el mateix punt o en zones annexes sense allunyar el nou vial del nucli urbà i, per tant, establint una barrera física al mig del poble.~~

Esmena 2

GP d'Esquerra Republicana (2)

~~De supressió i addició al punt 2~~

~~Reconsiderar el manteniment del pas a nivell, ja que, en primer lloc, beneficia~~ *Executar el projecte de la variant de la B-224* ~~perquè no seria necessari exe-~~ *cutar complexos i costosos passos alternatius per a vehicles i vianants. I, en segon lloc, no incompleix en el marc de la llei ferroviària 4/2006, de 31 de*

març, i permet la seva subsistència d'acord amb el que indica la mateixa llei a l'article 48.3.

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 16035)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació del punt 1

1. *Continuar estudiant, sobre la base de criteris tècnics, l'alternativa més eficient per garantir la seguretat i posar solució a les interrupcions en el trànsit, que suposa el pas a nivell en Vallbona d'Anoia de la línia R6 Barcelona-Igualada, amb la millor integració urbana possible.*
