



CPT

Comissió de Política Territorial

Dossier per a la sessió núm. 37 | 25 de març de 2009, a les 10.00

Ordre del dia

1. Proposta de resolució sobre la configuració d'enllaços ferroviaris d'alta velocitat amb estació al centre de Tarragona. Tram. 250-01490/08. Grup Mixt. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC, 374, 57; esmenes: BOPC 402, 23).
2. Proposta de resolució sobre el millorament de la connexió de l'autopista AP-7 amb la carretera C-15 a la sortida 29. Tram. 250-01513/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 378, 65).
3. Proposta de resolució sobre el millorament de l'accés a l'estació del tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona i de la connexió amb els municipis de l'entorn. Tram. 250-01514/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 381, 22; esmenes: BOPC 402, 25).
4. Proposta de resolució sobre la reforma i el millorament de l'estació del tren de Tarragona. Tram. 250-01515/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 381, 23; esmenes: BOPC 402, 25).
5. Proposta de resolució sobre el disseny del traçat de la variant sud de Lleida d'acord amb la moció que l'Ajuntament de Lleida va aprovar el 27 de juliol de 2006. Tram. 250-01516/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 3 altres diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 91).
6. Proposta de resolució sobre la planificació d'un passeig de ronda a la Costa Brava. Tram. 250-01528/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 2 altres diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 100).
7. Proposta de resolució sobre l'ampliació de la freqüència de pas de la línia d'autobusos entre Maçanet de la Selva i l'estació de tren de Maçanet-Massanes. Tram. 250-01529/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 100).
8. Proposta de resolució sobre l'ampliació de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat a Girona amb la totalitat dels municipis de la Selva. Tram. 250-01530/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 384, 101; esmenes: BOPC 417, 59).
9. Proposta de resolució sobre la instal·lació de sistemes d'informació i de comunicació al túnel de Parpers i a l'autopista C-60. Tram. 250-01532/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 3 altres diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 102).
10. Proposta de resolució sobre la creació d'una targeta de transport metropolità per als menors de trenta anys. Tram. 250-01533/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 102).

11. Proposta de resolució sobre l'increment de les tarifes del transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona per al 2009. Tram. 250-01544/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 109).

12. Proposta de resolució sobre la connexió ferroviària de la terminal sud de l'aeroport de Barcelona. Tram. 250-01545/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 110).

13. Proposta de resolució sobre la parada dels trens de la línia 2 de rodalia a l'estació del Prat de Llobregat (Baix Llobregat). Tram. 250-01546/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 384, 111; esmenes: BOPC, 417, 60).

14. Proposta de resolució sobre el finançament pel Govern de l'Estat de la construcció de l'estació del tren d'alta velocitat de la Sagrera, a Barcelona. Tram. 250-01549/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 384, 114).

15. Proposta de resolució sobre la instal·lació del sistema de pantalles de vidre als accessos i les sortides de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat i sobre l'increment del control per a evitar l'accés sense títol de transport vàlid. Tram. 250-01564/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 387, 26).

16. Proposta de resolució sobre l'augment dels preus del transport públic del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Lleida. Tram. 250-01569/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 387, 30).

17. Proposta de resolució sobre la desprogramació de l'àrea residencial estratègica del sector SUND-A de Cambrils (Baix Camp) i l'exclusió del Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona. Tram. 250-01579/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 2 altres diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 387, 35).

18. Proposta de resolució sobre l'execució de les obres de millorament del dic de recer del port de Llançà durant el 2009. Tram. 250-01581/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC, 387, 37; esmenes: BOPC 417, 63).

19. Proposta de resolució sobre la continuïtat del programa Gesmopoli. Tram. 250-01584/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 387, 38).

20. Proposta de resolució sobre la posada en marxa d'un pla de millorament de l'estació de tren de Vila-seca (Tarragonès). Tram. 250-01589/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 387, 42; esmenes: BOPC 417, 63).

21. Sol·licitud de compareixença de representants d'Unió de Pagesos de la demarcació de Tarragona davant la Comissió de Política Territorial perquè informin sobre la situació dels afectats en el procés d'expropiació per les obres de la carretera C-14 entre Reus i Alcover. Tram. 356-00421/08. Grup Mixt. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

PUNT 1 | DEBAT I VOTACIÓ DE LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ I DE LES ESMENES PRESENTADES

Proposta de resolució sobre la configuració d'enllaços ferroviaris d'alta velocitat amb estació al centre de Tarragona

Tram. 250-01490/08

Presentació

Grup Mixt

Reg. 36558 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 09.12.08

A LA MESA DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

Albert Rivera Díaz, portaveu del Grup Parlamentari Mixt i José Domingo Domingo, Portaveu adjunt del Grup Parlamentari Mixt pertanyent a Ciutadans - Partido de la Ciudadanía, d'acord amb el que disposen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució per tal que sigui subscrita davant la Comissió de Política Territorial

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Des de l'any 1952 fins al passat 21 de desembre de 2006, la ciutat de Tarragona havia exercit la funció d'enllaç ferroviari entre dues de les línies ferroviàries més rellevants en Catalunya, la línia Barcelona - Madrid i la línia Barcelona - València.

D'aquesta situació, la ciutat de Tarragona passarà en només 5 anys a exercir un paper marginal en les comunicacions ferroviàries nacionals de llarga distància, doncs des del desembre de 2006 la ciutat ha deixat d'acollir els trens directes de Barcelona a Madrid i a partir de finals de l'any 2011 els trens Talgo i Euromed que circulen per l'actual Corredor del Mediterrani deixaran de fer-ho, per passar per la futura estació del sud de l'Aeroport de Reus.

No obstant, es podria haver optat per un model més beneficiós per la ciutat, com el que s'ha utilitzat a d'altres capitals. Per exemple, Lleida i Girona han vist créixer d'una forma considerable la seva funció ferroviària gràcies al seu posicionament estratègic vora la línia principal de l'AVE. En cap dels dos casos és la línia troncal de l'AVE la que circula pel bell mig de les respectives ciutats, sinó que és un desviament, un *by-pass* de la via, el que condueix la tan necessària connexió ferroviària a un emplaçament central de les ciutats.

D'aquesta manera, en la seva connexió amb Barcelona, totes dues ciutats veuen reduir-ne el temps de desplaçament fins a un interval que va de l'hora a l'hora i quart de centre a centre, mentre que la ciutat de Tarragona veu com el desplaçament a l'Estació del Camp llasta tot el temps que es guanya amb la nova infraestructura sigui quin sigui el mitjà utilitzat per arribar a l'Estació del Camp.

Aquest fet combinat amb l'alentiment de la connexió convencional entre Tarragona i Barcelona fins a l'hora i quart, quan deu anys enrere aquesta connexió no arribava a l'hora de desplaçament, situa a la capital de província més propera a Barcelona com la més allunyada en temps de les tres a partir de 2012.

La planificació ferroviària futura de la ciutat de Tarragona treballa amb l'opció reflectida al Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona del desviament i soterrament de l'actual via de la ciutat per traslladar-la a una zona central de la mateixa. Aquest costosíssim projecte no comporta, tanmateix, cap millora de les connexions ferroviàries de la ciutat sinó que es tracta d'un simple canvi d'emplaçament de l'estació actual i la creació de noves i petites estacions de dubtosa utilitat.

D'igual manera, una de les apostes estratègiques del Govern d'Espanya en matèria d'infraestructures és el relleu del Corredor Mediterrani d'Alta Velocitat entre Alacant i Barcelona que, segons la planificació actual, també evitaria el pas per la ciutat de Tarragona.

Por tots aquests motius, els membres de Ciutadans - Partido de la Ciudadanía, pertanyents al Grup Parlamentari Mixt, presenten la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta al Govern de la Generalitat a promoure les mesures necessàries davant el Govern de l'Estat per que es configuri un *by-pass* ferroviari d'Alta Velocitat amb estació al centre de Tarragona per recuperar els trànsits del Corredor del Mediterrani i alguns serveis regionals d'Altes Prestacions de la línia d'Alta Velocitat entre Barcelona i Madrid que inclogui:

1. El retranqueig de l'intercanviador provisional d'ample ferroviari i la disposició prèvia a l'enllaç de Vila Seca (en sentit Barcelona).
2. La utilització d'ample de via mixt compatible amb l'Alta Velocitat en el tram urbà desviat i soterrat proposat pel Pla Territorial Parcial de Tarragona.
3. La construcció d'un enllaç ferroviari d'Alta Velocitat entre l'estació nord de la ciutat (Terres Cavades) i la línia d'Alta Velocitat amb connexió a un punt comprès entre els municipis de la Riera de Gaià i Roda de Barà.

Palau del Parlament, 1 de desembre de 2008

Albert Rivera Díaz
Portavoz de C's

José Domingo Domingo
Portavoz adjunto C's

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 11.02.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 45967)

1 ESMENA NÚM. 1

De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi,
G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya
i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta el Govern que en el marc dels treballs del protocol signat el mes d'abril de 2008, entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'Ajuntament de Tarragona amb l'objectiu d'impulsar la reordenació i la integració de la xarxa de ferrocarril dins l'entramat urbà de la ciutat de Tarragona, es contemplin les mesures possibles per a la millora de connectivitat ferroviària i d'accessibilitat des de dit nucli urbà al TGV.»

PUNT 2 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el millorament de la connexió de l'autopista AP-7 amb la carretera C-15 a la sortida 29

Tram. 250-01513/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 36895 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 16.12.08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Carina Mejías Sánchez, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Dolors Montserrat i Culleré, diputada del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent Proposta de resolució, per tal que sigui subscrita a la Comissió de Política Territorial

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La seguretat a la carretera no depèn únicament de l'actitud dels conductors. Un altre factor determinant és també l'estat i el disseny de la infraestructura que poden incidir positiva o negativament en la seguretat dels usuaris.

La incorporació de l'AP-7 a la C-15 (sortida 29) a Vilafranca del Penedès n'és un exemple. Es tracta d'una incorporació massa sobtada ja que no hi ha un carril d'incorporació suficientment llarg. Així els vehicles que s'incorporen a la C-15 ho fan en un tram després d'una corba en baixada i amb un cert rasant a la qual s'arriba des d'una llarga recta en que els vehicles de la C-15 assoleixen una velocitat considerable.

Aquests factors fan que la incorporació a la C-15 sigui perillosa, al contrari de la incorporació en sentit contrari en direcció a Olèrdola, en què hi ha un carril d'acceleració suficientment llarg per incorporar-se a la via.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat, que d'acord amb la concessionària de l'autopista AP-7, es millori la connexió d'aquesta via amb la carretera C-15 (sortida 29), ampliant el carril d'incorporació en direcció a Vilafranca del Penedès (Alt Penedès).

Palau del Parlament, 12 de desembre de 2008

Carina Mejías

Dolors Montserrat

**PUNT 3 | DEBAT I VOTACIÓ DE
LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ
I DE LES ESMENES PRESENTADES**

Proposta de resolució sobre el millorament de l'accés a l'estació del tren d'alta velocitat del Camp de Tarragona i de la connexió amb els municipis de l'entorn

Tram. 250-01514/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 36925 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 18.12.08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Carina Mejías Sánchez, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, Rafael Luna i Vivas, diputat, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui subscrita davant la comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El 19 de desembre de 2008 farà dos anys de la connexió d'Alta Velocitat entre el Camp de Tarragona i Madrid, i per tant de l'entrada en funcionament de l'estació del AVE al municipi de La Secuita (Camp de Tarragona). Des de la seva posada en marxa, degut en part a l'emplaçament on es troba aquesta estació ferroviària, existeix importants déficits pel que respecta a les infraestructures viàries que faciliten el seu accés, així com la connexió amb el seu entorn més pròxim.

Des de les infraestructures que es troben pendents d'executar per a millorar el seu accés com a la carretera que des de l'urbanització Sant Ramon, que ha de continuar i connectar amb l'estació del Camp de Tarragona, fins a la connexió de l'estació amb la carretera del Catllar que garantiria una connexió ràpida, són alguns exemples d'obres que s'haurien d'haver executat per part de la Generalitat de Catalunya, i que es troben completament paralitzades.

Actualment el principal accés a l'estació del AVE en aquestes comarques s'ha de realitzar a través de la N-240. En concret, per una carretera que està unida a la nacional a través d'una rotonda. Aquest accés va ser construït per l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), sense ser aquest organisme el propietari dels terrenys, amb l'objectiu de garantir la correcta connexió entre l'estació i la N-240. Després de dos anys des de la l'entrada en funcionament de l'estació, aquesta vial d'accés a l'estació no disposa de la il·luminació pertinent i necessària, el que provoca que

la rotonda que comunica amb la nacional sigui escenari de reiterats i nombrosos accidents.

Aquestes condicions d'accés, no són les més òptimes per a una de les infraestructures més importants de la província de Tarragona i nucli de comunicació amb altres indrets de Catalunya i Espanya a través de l'alta velocitat. Hi ha projectes que estan pendents d'execució, és per això que cal una actuació per part de les Administracions Públiques competents, per tal de fer realitat aquestes actuacions que millorarien i facilitarien l'accés a aquesta estació, així com també, facilitaria la seva connexió amb els municipis del seu entorn.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a, juntament amb altres Administracions que puguin resultar competents, posar en marxa actuacions pendents d'executar per a millora l'accés a l'estació de l'AVE al Camp de Tarragona, així com facilitar la seva connexió amb el seu entorn més immediat.

Palau del Parlament, 10 de desembre de 2008

Carina Mejías Sánchez

Rafael Luna i Vivas

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 11.02.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 46466)

**1 ESMENA NÚM. 1
De modificació**

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi,
G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya
i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament insta al Govern a continuar els treballs endegats per a la millora de les connexions de l'estació de l'AVE al Camp de Tarragona amb el seu entorn més immediat. Aquests treballs contemplen la creació de dos nous accessos, un des de la urbanització de Sant Ramon (Tarragona) i l'altre des de la carretera del Catllar; en el futur s'haurà de plantejar completar l'enllaç des de la urbanització de Sant Ramon amb la carretera de Constantí a Reus, prevista en el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona.»

PUNT 4 | DEBAT I VOTACIÓ DE LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ I DE LES ESMENES PRESENTADES

Proposta de resolució sobre la reforma i el millorament de l'estació del tren de Tarragona

Tram. 250-01515/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 36928 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 18.12.08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Carina Mejías Sánchez, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, Rafael Luna i Vivas, diputat, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui subscrita davant la comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'estació de tren de Tarragona és un recinte pel que diàriament transiten prop de 4.000 passatgers i 150 trens. Des de la seva inauguració el 15 d'abril de 1865, moltes han estat les intervencions que en aquesta infraestructura s'han realitzat amb l'objectiu d'adaptar-la a les noves realitats i necessitats, tant dels seus usuaris, així com també element de connexió de la ciutat de Tarragona, i el seu entorn, amb la resta de Catalunya, i Espanya. Però les millores no han estat suficients, ja que a dia d'avui encara pateix importants deficiències.

Les principals deficiències que presents en aquesta estació de tren són referent a la mobilitat dels seus usuaris. L'accessibilitat a les andanes de l'estació, així com a altres indrets de la pròpia estació representa una important dificultat per les persones amb mobilitat reduïda. Aquesta infraestructura manca d'elements, com a ascensors, que facilitin l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a determinades andanes, les més allunyades de l'edifici que acull l'estació. Aquelles persones que volen viatjar direcció Barcelona, actualment han de baixar i pujar 48 esglaons, el que és impossible per aquelles persones amb una mobilitat reduïda.

Una de les altres deficiències d'aquesta instal·lació ferroviària és la manca de sanitaris adequats al gran nombre de usuaris d'aquesta estació. Només dos WC prefabricats són les úniques instal·lacions sanitàries amb les que compta l'estació de tren de Tarragona. Dos lavabos

situats a una de les andanes, que molt sovint, més del desitjable, es troben fora de servei, el que deixa a l'estació sense aquest servei.

Una instal·lació en la que s'acull un servei públic, ha de garantir l'accessibilitat a totes les persones, així com també uns serveis públics de qualitat i a disposició dels seus usuaris en tot moment. La situació actual de l'estació de tren de Tarragona requereix d'una important i urgent actuació, que tingui per objectiu, dotar a aquesta infraestructura ferroviària de les condicions necessàries per a una accessibilitat general, i unes instal·lacions pròpies del segle XIX.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a reclamar a l'ADIF i al Ministeri de Foment, un pla de reforma i millora de l'estació de tren de la ciutat de Tarragona, amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda, així com millorar l'estat de les seves instal·lacions.

Palau del Parlament, 1 de desembre de 2008

Carina Mejías Sánchez

Rafael Luna i Vivas

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 11.02.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 45966)

1 ESMENA NÚM. 1 De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi,
G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya
i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a acordar amb l'ADIF i amb el Ministeri de Foment, un pla de reforma i millora de l'estació de tren de la ciutat de Tarragona, amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda i millorar l'estat de les seves instal·lacions, i a acordar també el calendari d'execució de les obres previstes.»

PUNT 5 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el disseny del traçat de la variant sud de Lleida d'acord amb la moció que l'Ajuntament de Lleida va aprovar el 27 de juliol de 2006

Tram. 250-01516/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 37159 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, Josep Maria Pelegrí i Aixut, Portaveu adjunt, Josep Grau i Seris, Anna Miranda i Torres, i Marta Alòs i Lòpez, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten el següent,

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'Horta, el gran pulmó verd de la ciutat de Lleida, forma part hores d'ara del patrimoni ambiental, social, econòmic i cultural de la capital del Segrià. La responsabilitat de les administracions vers aquesta realitat històrica, és l'obligada preservació d'aquesta riquesa així com el seu foment i difusió.

La variant sud, és una infraestructura necessària i abastament reclamada pel territori lleidatà. La ciutat de Lleida, per tant, necessita d'aquesta variant per tal de tancar l'anella circulatòria que alliberi el centre urbà del trànsit rodat de pas així com també per tal de fer més accessible la capital del Segrià vers els pobles ubicats al sud d'aquesta comarca.

Atès que en el Ple de 27 de juliol de 2006, l'Ajuntament de Lleida per unanimitat de tots els grups polítics

va aprovar una Moció per tal que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, on, en cap cas, preveia la possibilitat de dividir l'Horta de Lleida, alhora que, exigia la minimització d'impacte ambiental, optimització d'infraestructures existents i reforç de la cohesió del territori.

Per tots aquests motius el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Dissenyar un traçat que no afecti el fràgil equilibri de l'Horta de Lleida.

2. Respectar la Moció de 27 de juliol de 2006 aprovada per unanimitat per tots els grups municipals de l'Ajuntament de Lleida que acordava:

«La proposta prioritària consisteix en l'exempció de pagament d'aproximadament cinc quilòmetres de l'autopista AP-2, en direcció a Saragossa entre Montoliu de Lleida i Sudanell, la Variant Sud enllaçaria amb l'Eix de l'Ebre on un nou enllaç aniria a trobar un tram de la quarta opció de traçat plantejada per la Generalitat a l'alçada del creuament del riu Segre.

Alternativament i en cas d'impossibilitat de la primera, la segona de les propostes contempla l'ús només del tram lliure d'accés a l'autopista AP-2 com a primer tram de la Variant per continuar paral·lela a l'autopista, passant pels termes de Lleida, Albatàrrec, Montoliu, Alcarràs i Sudanell, enllaçant amb la carretera que prové de l'Eix de l'Ebre. En tots dos casos, s'hauria d'allunyar aigües avall per poder evitar el seu pas pels aiguamolls de Montoliu, connectant amb el camí de la Mariola a l'enllaç amb la variant nord».

Palau del Parlament, 17 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. de CiU; Josep M. Pelegrí i Aixut, portaveu adjunt del G. P. de CiU; Josep Grau i Seris, diputat del G. P. de CiU; Anna Miranda i Torres, diputada del G. P. de CiU; Marta Alòs i Lòpez, diputada del G. P. de CiU

PUNT 6 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la planificació d'un passeig de ronda a la Costa Brava

Tram. 250-01528/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 37368 /Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, Benet Maimí i Pou i Xavier Dilmé i Vert, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 presenten la següent proposta de resolució

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La riquesa paisatgística de la Costa Brava esdevé a dia d'avui un dels elements amb més atractiu per al visitant. En uns moments en que la situació de l'oferta turística requereix buscar nous productes turístics, els camins de ronda haurien de ser objecte d'una important potenciació.

La celebració del centenari de la Costa Brava hauria de suposar dotar aquesta zona, de forma definitiva, de la planificació necessària perquè pugui disposar en un futur pròxim d'un gran passeig de ronda a través del qual el caminant pogués recórrer per aquests camins des de la desembocadura de la Tordera fins el Cap de Creus.

Si bé cal reconèixer les actuacions realitzades en aquests camins de ronda, la inversió feta a dia d'avui per les diferents administracions supramunicipals competents, ha estat clarament insuficient i cal reconduir aquesta situació. És també important la coordinació entre aquestes administracions i que d'aquesta coordinació en surti també un calendari d'execució que permeti visualitzar els terminis en que s'ha de complir la voluntat política de tirar endavant aquesta important obra.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a dur a terme la planificació d'un gran passeig de ronda de la Costa Brava i a establir un calendari d'execució del mateix.

Palau del Parlament, 3 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. CiU; Benet Maimí i Pou, diputat del G. P. CiU; Xavier Dilmé i Vert, diputat del G. P. CiU

PUNT 7 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre l'ampliació de la freqüència de pas de la línia d'autobusos entre Maçanet de la Selva i l'estació de tren de Maçanet-Massanes

Tram. 250-01529/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 37369 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, i Elena Ribera i Garijo, diputada del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent Proposta de resolució.

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE L'AMPLIACIÓ DE LA FREQUÈNCIA DE PAS DE LA LÍNIA D'AUTOBUSOS ENTRE MAÇANET (SELVA) I L'ESTACIÓ DE MAÇANET - MASSANES

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'estació de tren de Maçanet - Massanes és l'estació més propera a Girona pertanyent al sector de Rodalies, amb la corresponent integració tarifària. Des d'aquesta estació es pot anar fins a Blanes, Mataró, Girona, Figueres, Portbou i Cervera, amb transbordament als ferrocarrils

francesos, Sant Vicenç de Calders, Granollers o Barcelona entre moltes altres destinacions.

De tota manera, tot i disposar d'una important comunicació, l'estació de tren de Maçanet-Massanes està molt mal comunicada amb la població de Maçanet, a uns deu quilòmetres, i a les urbanitzacions del seu municipi. Únicament existeix un autobús que realitza aquesta connexió, amb una freqüència de pas molt baixa i clarament insuficient.

El fet de no disposar d'una línia d'autobús amb uns horaris adients i complementària de l'estació de Maçanet-Massanes ha provocat un ús molt baix d'aquesta estació de tren, per part dels ciutadans de Maçanet de la Selva, de les urbanitzacions del seu terme municipal, i de les localitats veïnes.

És per totes aquestes raons que el Grup Parlamentari de CiU presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

«El Parlament de Catalunya insta al Govern de la Generalitat a:

1. Garantir l'augment de la freqüència de pas de la línia d'autobusos entre el nucli de Maçanet de la Selva, les seves urbanitzacions i l'estació de tren de Maçanet - Massanes.
2. En el termini d'un any valorar la possibilitat d'ampliació d'aquest servei a altres municipis de la comarca de la Selva.»

Palau de Parlament, 11 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola Elena Ribera i Garijo
Portaveu del G. P. de CiU Diputada del G. P. de CiU

**PUNT 8 | DEBAT I VOTACIÓ DE
LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ
I DE LES ESMENES PRESENTADES**

**Proposta de resolució sobre l'ampliació
de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat a
Girona amb la totalitat dels municipis
de la Selva**

Tram. 250-01530/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 37370 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, i Elena Ribera i Garijo, diputada del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent

**PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE L'AMPLIACIÓ DE L'AUTORITAT
TERRITORIAL DE LA MOBILITAT (ATM) A LA TOTALITAT
DELS MUNICIPIS DE LA COMARCA DE LA SELVA**

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) a Girona va ser constituïda per acord de Govern amb data 25 de juliol del 2006, i publicat al DOGC amb número 4696 d'11 d'agost del 2006. Entre les seves finalitats es troba coordinar el sistema de transport públic de viatgers, i constituir un sistema de tarifes comú.

Des de l'inici de l'ATM a Girona ha estat constituïda per la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, els consells comarcals del Gironès, Pla de l'Estany, la Selva i l'Ajuntament de Girona.

A la comarca de la Selva l'Autoritat Territorial de la Mobilitat no inclou a tots els municipis de la comarca. Així, es dona la circumstància que municipis de la Selva amb molta població com ara Blanes, Lloret de Mar, Tossa de Mar, Arbúcies o Sant Hilari Sacalm entre altres, no formen part d'aquest organisme, amb les limitacions en l'accés a un major nombre de línies de transport públic disponibles, o a unes millors tarifes que aquest fet comporta.

És per totes aquestes raons que el Grup Parlamentari de CiU presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

«El Parlament de Catalunya insta al Govern de la Generalitat a:

1. Ampliar progressivament el nombre de municipis de la comarca de la Selva integrats en l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) a Girona, fins a arribar a la totalitat dels municipis de la comarca de la Selva.

2. Elaborar en el termini de sis mesos, una calendarització de l'ampliació progressiva de la totalitat dels municipis de la comarca de la Selva que quedaran integrats en l'Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) a Girona.»

Palau de Parlament, 11 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola Elena Ribera i Garijo
Portaveu del G. P. de CiU Diputada del G. P. de CiU

Esmenes presentades

Reg. 46971 / Admissió a tràmit:
Mesa de la CPT, 03.03.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 46971)

**1 ESMENA NÚM. 1
De modificació**

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta al Govern de la Generalitat a:

1. Ampliar progressivament l'àmbit territorial de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de Girona, incorporant els municipis i les comarques del conjunt de la regió.

2. Elaborar durant el 2009 una calendarització progressiva de la totalitat dels municipis i de les comarques que queden integrats en l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de Girona.»

PUNT 9 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la instal·lació de sistemes d'informació i de comunicació al túnel de Parpers i a l'autopista C-60

Tram. 250-01532/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 37372 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, Joan Morell i Comas, Benet Maimí i Pou, i Josep Rull i Andreu, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 presenten la següent proposta de resolució

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Són molts els ciutadans de Mataró i comarca que per desplaçar-se diàriament al seu lloc de treball travessen el Túnel de Parpers, com són moltes les persones que per feina o per qualsevol activitat, procedents de l'interior del país, arriben a Mataró i a la comarca del Maresme també per aquesta via.

Això ha fet que el túnel, inaugurat el 1995, hagi arribat a l'actualitat a una densitat de trànsit considerable, atès que també és l'única via ràpida lliure de peatge que uneix el Maresme amb altres comarques. Per tot això, en hores punta es poden produir retencions, que d'uns

mesos cap aquí s'han agreujat a causa de les obres de l'autopista A-7 i de l'infraestructura del tren d'alta velocitat que s'estan realitzant al Vallès.

El govern de la Generalitat s'ha de preocupar pel benestar dels seus ciutadans que fan diàriament o periòdicament aquest trajecte, així com per facilitar a altres persones l'accés a la comarca del Maresme i a la ciutat de Mataró per tal de fer una adequada promoció de la ciutat i comarca.

És per tots aquests motius que el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a dur a terme les gestions necessàries davant el titular de l'autopista C-60, que uneix Mataró amb Granollers, per tal que instal·li:

1. Indicadors, que informin, permanentment, de l'estat del trànsit a l'interior del Túnel de Parpers, amb antelació suficient a la seva entrada per a evitar als conductors que puguin quedar atrapats per les retencions en el trànsit, tenint opció a fer un trajecte alternatiu.

2. Un repetidor de telèfon mòbil i un de ràdio dins el túnel, per tal que aquells conductors que no puguin evitar les retencions i escollir cap altre trajecte, tinguin la possibilitat d'avisar dels retards causats pel trànsit; i alhora fer més suportable la incomoditat del viatge a causa del trànsit.

Palau del Parlament, 24 de novembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. CiU; Joan Morell i Comas, diputat del G. P. CiU; Benet Maimí i Pou, diputat del G. P. de CiU; Josep Rull i Andreu, diputat del G. P. de CiU

PUNT 10 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la creació d'una targeta de transport metropolitana per als menors de trenta anys

Tram. 250-01533/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 37373 / Admissió a tràmit: Mesa

del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Josep Rull i Andreu, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE LA CREACIÓ D'UNA NOVA TARJA PER AL TRANSPORT METROPOLITÀ (T-JOVE)

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Amb l'objectiu de fomentar l'ús del transport públic, millorar el Medi Ambient i com a mesura davant la crisi, es proposa la creació de l'anomenada T-Jove, tarja per al transport metropolità, per a ús de menors de 30 anys.

La T-Jove, amb un cost de 300 euros anuals i durada també anual, seria una mesura important d'ajuda per al col·lectiu de població jove, sector dels més sensibles a patir l'actual conjuntura de crisi econòmica.

La mesura també fomentarà nous usuaris del transport públic, reduint conseqüentment el transport privat.

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta al Govern a crear el nou títol de transport públic T-Jove, per a persones menors de 30 anys, i amb un cost únic de 300 euros anuals.

Palau del Parlament, 4 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola

Portaveu del G. P. de CiU

Josep Rull i Andreu

Diputat del G. P. de CiU

PUNT 11 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre l'increment de les tarifes del transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona per al 2009**

Tram. 250-01544/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 37970 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DEL PARLAMENT

Maria Dolors Montserrat i Culleré, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament i Josep Llobet Navarro, portaveu adjunt, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui substanciada davant la comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ MOTIUS

Els transports públics són un dels principals elements vertebradors del territori, això comporta la necessitat de comptar amb un sistema de transports d'una gran qualitat i que respongui a les necessitats dels usuaris i del territori pel que s'estén. Perquè això sigui possible un dels criteris ha de ésser el compliment de les directrius de bon govern i de gestió integrada presents en la llei de mobilitat, aprovada per aquest Parlament el mes de juny de 2003.

Barcelona, i en concret la seva àrea metropolitana disposa d'una gran xarxa de mitjans de transports públics. Aquest fet està determinat per la necessitat que milers de ciutadans tenen d'utilitzar-la dia rere dia pels seus desplaçaments habituals. Com no podia ser d'una altra manera, la utilització dels transports públics han de tenir un cost, amb el que s'ha de finançar una part del servei. Cost que sempre ha d'estar determinat per l'objectiu d'eficiència financera del prestador del servei i per la capacitat econòmica dels potencials usuaris, així com per el caràcter bàsic del servei públic del que es tracta.

Ens els darrer anys, el cost per la utilització de la xarxa de transport públics de l'àrea metropolitana de Barcelona ha augmentat de forma reiterada. El preu del títol de transport integrat més utilitzat, l'abonament T-10 (primera zona) en els últims sis anys ha pujat un 32,75 per cent. Per només aquest any, la T-10 ha sofert la seva major pujada de preu, un 6,94%. En aquest sentit, aquesta pujada, representa el major increment de preu respecte del cost de tots els títols del sistema tarifari integral.

L'Autoritat Metropolitana del Transport (ATM), en la reunió del seu Consell d'Administració va aprovar per l'any 2009 un nou increment de les seves tarifes. En aquest cas, la tarifa mitjana ponderada per al conjunt

del sistema de la xarxa de transport de l'àrea metropolitana de Barcelona s'ha incrementat en un 4,75%. Aquest increment però no és igual en tots els títols de transports. Mentre que la T-10 (zones 1 i 2) representen el major augment, un 6,94% respecte l'any anterior, l'abonament T-FAMILIAR (zona 5) és el títol de transport que menys incrementa el seu cost, un 3,33%.

Aquestes dades contrasten amb la previsió realitzada pel Govern de IPC. Segons aquesta previsió l'IPC per l'any vivent serà d'un 2%. L'augment de les tarifes del transport en els últims anys sempre ha estat per sobre de les previsions de l'IPC. Pel 2009, l'augment del preu dels transports supera en un 2,75 punts la previsió d'augment de l'índex de preus al consum. Un dels motius al·legats per a justificar la pujada dels preus del transport públic ha estat l'increment dels preus dels carburants i combustibles. És evident que l'increment del carburant afecta de forma clara al preu del transport públic, però l'increment del carburant és el mateix per a tots els transports públics existents a l'Estat espanyol. En canvi l'augment dels preus no és el mateix. Barcelona continua tenint, i amb diferència, un dels transports públics més cars d'Espanya. Fins a octubre l'IPC de carburants i combustibles era del 8,9%, però la darrera dada del 2008 mostra que en el darrer any el preu del combustible ha decrescut en un 4%, la qual cosa no justificaria a dia d'avui l'increment acordat de les tarifes del transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

Totes aquestes circumstàncies juntament amb la greu i complicada situació econòmica que estant patint les famílies catalanes farà que l'any 2009 les famílies hagin de destinar una major part del pressupost familiar per finançar la necessitat d'utilitzar els transports públics en els seus desplaçaments habituals.

Segons l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, en el seu article 48 «els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació basades en criteris de sostenibilitat que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat». L'increment continu i desmesurat del preu del transport a Barcelona no fomenta la utilització del transport públic, així com tampoc la millora de la mobilitat, ja que amb els preus actuals i els continuats increments, els poders públics de forma indirecta estan fomentant la utilització dels mitjans de transports privats.

Per aquests motius el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a que, atesa la participació de la Generalitat en els òrgans de govern de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), impulsi la revisió de l'acord d'increment de les tarifes del transport públic metropolità per al 2009, per tal que l'increment no superi la previsió de l'increment de preus al consum (IPC), i es fixi aquest criteri per als propers anys.

Palau del Parlament, 7 de gener de 2009

Maria Dolors Montserrat i Culleré Josep Llobet Navarro

PUNT 12 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre la connexió ferroviària de la terminal sud de l'aeroport de Barcelona**

Tram. 250-01545/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 37971 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DEL PARLAMENT

Dolors Montserrat i Culleré, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, Josep Llobet Navarro, portaveu adjunt, Santi Rodríguez i Serra, diputat, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui substantiada davant la comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'Aeroport de El Prat - Barcelona és el segon d'Espanya i el vuitè aeroport d'Europa en nombre de passatgers. Durant l'any 2007 per aquest aeroport van passar més de trenta milions de passatgers i es van realitzar més de 350.000 operacions. Amb l'objectiu de continuar creixent i augmentant la seva capacitat d'actuació, s'està executant el que es coneix com el Pla Director de Barcelona. Tal i com preveu aquest pla, s'està construint la nova Terminal-Sud que es posarà en marxa durant l'estiu de 2009.

L'accés i la comunicació amb les actuals infraestructures del Aeroport de El Prat - Barcelona està garantida, però la entrada en funcionament de la nova terminal exigeix que tant les comunicacions internes com les de la resta de terminals amb la xarxa viària i ferroviària estiguin preparades a data de la seva inauguració.

La nova terminal exigeix un nou enllaç ferroviari que doni resposta a les seves noves necessitats. El projecte de portar els trens de rodalies de RENFE fins a la nova T-Sud a través d'un túnel mixt està previst i en execució, encara que fa més d'un any y mig que les obres es troben paralitzades.

La complexitat de les obres i la possible afectació de les mateixes a les operacions habituals del trànsit aeri, són amb tota probabilitat els problemes que provoquen en entre l'Administrador de Infraestructuras Ferroviàries

(ADIF) i AENA no hi hagi un acord en com s'han de construir les línies i instal·lacions ferroviàries sota la nova terminal i sota les pistes del propi aeroport perquè en cap cas, puguin veure's afectades les operacions aeronàutiques.

Les característiques del sòl en el que cal actuar, i la presència de les pistes del aeroport, i en concret de la pista central, obliga a adoptar totes les mesures necessàries que garanteixin tant la seguretat en la pròpia obra, així com en l'exterior, i en concret, la seguretat del trànsit aeri del aeroport més important de Catalunya.

Amb la posada en marxa d'aquesta nova terminal el nombre de passatgers anuals podrà arribar als més de cinquanta milions. Un augment important que exigeix facilitar i assegurar l'accés, així com millorar la comunicació del aeroport amb les ciutats més properes.

L'arribada dels serveis d'aquesta línia de rodalies de RENFE estava previst que es produís per a finals de 2009, poc temps després de la inauguració de la nova terminal. Però d'acord amb l'actual desenvolupament de les obres tot indica que aquest termini s'incomplirà, per la qual cosa és necessari articular una alternativa que possibiliti i faciliti la connexió i el trasllat dels usuaris de la T-Sud a les terminals actuals.

La manca del compliment de la data fixada pot suposar un greu perjudici, tant als passatgers, així com també pels interessos de l'Aeroport, ja que no disposarà de les comunicacions adequades ni necessàries que corresponen a un aeroport d'aquesta categoria.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a realitzar, davant l'ADIF i el Govern de l'Estat, totes les gestions necessàries per a:

1. Solucionar, en el termini de temps més breu possible, els problemes tècnics i de seguretat aeroportuària per les que es mantenen paralitzades les obres de construcció de la connexió ferroviària de la futura terminal T-Sud dels Aeroport de El Prat - Barcelona amb la resta de terminals i la ciutat de Barcelona.

2. Garantitzar que les obres del projecte de portar els trens de rodalies fins a la nova T-Sud del Aeroport de El Prat - Barcelona, finalitzaran dins del termini previst, és a dir, a finals de 2009

Palau del Parlament, 30 de desembre de 2008

Dolors Montserrat i Culleré, Josep Llobet Navarro, Santi Rodríguez i Serra

PUNT 13 | DEBAT I VOTACIÓ DE LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ I DE LES ESMENES PRESENTADES

Proposta de resolució sobre la parada dels trens de la línia 2 de rodalia a l'estació del Prat de Llobregat (Baix Llobregat)

Tram. 250-01546/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 37972 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DEL PARLAMENT

Dolors Montserrat i Culleré, Portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, Josep Llobet Navarro, Portaveu Adjunt, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui substanciada davant la comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

A la regió metropolitana de Barcelona, actualment viuen més de quatre milions i mig de persones, és a dir, més del seixanta per cent de la població total de Catalunya. La població en aquesta regió es concentra a la ciutat de Barcelona, així com també en el seu entorn, el que es coneix com a àrea metropolitana o corones de Barcelona.

En els últims anys s'està observant un progressiu desplaçament de la població resident a Barcelona cap als municipis del seu entorn. Aquest fenomen és fruit de diversos factors, però principalment l'encariment del preu de l'habitatge i la mobilitat dels llocs de treball des de Barcelona cap a la resta de l'àrea metropolitana són algunes d'aquestes causes. La distribució dels llocs de treball a la regió metropolitana de Barcelona evidència que un 31% es troba al que coneixem com a segona corona, un 26% a la primera, i el 43% a la ciutat de Barcelona.

Cada cop hi ha més ciutadans que marxen de la primera corona metropolitana cap a la segona per a establir en aquesta zona la seva residència habitual. Aquest fenomen, però, és més molt habitual en ciutadans que viuen a Barcelona o al seu entorn metropolità més immediat i es traslladen cap a les poblacions situades més sud. Per tal que aquesta realitat no suposi un greu perjudici és necessari que les infraestructures, i més necessàriament els mitjans de transport públic han d'estar preparats i han de respondre a les necessitats reals de la població.

El mitjà de transport públic que més servei proporciona en aquests desplaçaments i que més utilitat proporciona és el tren, és a dir, RENFE, a través del seu servei de

Rodalies. Concretament RENFE disposa d'una línia de rodalies que dona servei al trajecte que uneix les poblacions de tota la franja costanera del sud de Barcelona amb Maçanet, passant per la capital catalana. Aquesta línia discorre per diverses ciutats i poblacions, entre elles, el Prat de Llobregat.

Aquesta ciutat del Baix Llobregat és un dels municipis en el que més repercussió ha tingut i continua tenint el fenomen de desplaçament de la seva població cap a altres municipis, i molt concretament cap al sud. És freqüent, i cada any, el cens així ho demostra, trobar ciutadans que traslladen la seva residència habitual del Prat de Llobregat cap a poblacions del Garraf o del Baix Penedès, però que continuen tenint el seu lloc de treball a El Prat o en les seves immediacions. O viceversa que continuen tenint la seva residència en aquesta població, però que el seu lloc de treball es troba en el Garraf o a les comarques pròximes.

L'actual línia C2 que connecta Sant Vicenç de Calders amb Maçanet, no té parada a l'estació del Prat de Llobregat, el que impossibilita que pugui representar un mitjà de transport d'aquesta ciutat del Baix Llobregat amb les poblacions que es troben situades al llarg d'aquesta línia de ferrocarril, sense haver de realitzar cap tipus de transbordament. A aquesta situació se l'ha de sumar el caràcter intermodal que representarà la futura estació del Prat de Llobregat. En aquesta estació confluiran diversos mitjans de transport ferroviaris, des de rodalies de RENFE a la circulació del trens d'alta velocitat, passant per les línies L1 i L9 de metro.

Amb aquests serveis, l'estació del Prat de Llobregat representarà un important nus de comunicació, en el que haurà d'estar present el major nombre de línies possibles, així com també per altra banda, totes aquestes línies hauran de tenir parada en aquesta estació. En el futur quan l'estació del Prat de Llobregat estigui al seu ple rendiment, la C2 de RENFE serà l'única línia de rodalies que no tindrà parada en aquesta estació, el que des del punt de vista de la intermodalitat no serà del tot efectiu.

Durant la construcció de la línia del tren d'alta velocitat, la C2 va tenir parada, però un cop concloses aquestes obres, ADIF va tornar a deixar al Prat de Llobregat sense parada de la C2, retornant a l'estat anterior a les obres del AVE. Segons L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries aquesta decisió es va adoptar per problemes tècnics.

La tècnica i els sistemes constructius en els últims anys han avançant d'una forma tant extraordinària, que han fet possible la construcció i la posada en marxa d'infraestructures que fa pocs anys eren impensables. Els problemes tècnics que a dia d'avui impossibiliten que la C2 tingui parada al Prat de Llobregat podrien ser subsanats per tal de fer possible que els combois que transiten per aquesta línia puguin tenir parada en aquesta localitat, el que sens dubte milloraria la mobilitat de la zona, així com reduiria notablement el temps d'espera dels seus usuaris, ja que amb les mateixes línies s'augmentaria la freqüència de trens que passen per aquesta estació.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a realitzar les gestions oportunes davant l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries (ADIF), i el Ministeri de Foment, amb l'objectiu de trobar la solució als problemes tècnics que, actualment, impossibiliten que la C2 de Rodalies de RENFE tingui parada a l'estació del Prat de Llobregat.

Palau del Parlament, 30 de desembre de 2008

Dolors Montserrat i Culleré Josep Llobet Navarro

Esmenes presentades

Reg. 46970 / Admissió a tràmit:

Mesa de la CPT, 03.03.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 46970)

1 ESMENA NÚM. 1

De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament insta al Govern a fer totes les accions necessàries davant el Govern de l'Estat per tal de reforçar l'estació intermodal del Prat com a intercanviador, incrementar el nombre de trens amb parada a aquesta estació i resolent els problemes tècnics que dificulten l'aturada de tots els trens de la línia C-2 que circulen, en ambdós sentits, entre Barcelona i Sant Vicenç de Calders.»

PUNT 14 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el finançament pel Govern de l'Estat de la construcció de l'estació del tren d'alta velocitat de la Sagrera, a Barcelona

Tram. 250-01549/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 37978 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 13.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, i Anna Figueras i Ibàñez, diputada del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146, presenten la següent Proposta de resolució

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'actual crisi econòmica ha posat de relleu la impossibilitat de costejar les obres de la futura estació del TGV a la Sagrera mitjançant les plusvàlues derivades de les promocions immobiliàries privades que tant defensaven representants de diferents administracions públiques que ja han reconegut públicament que aquest model de finançament de gran part de l'esmentada infraestructura no serà possible.

El govern de la Generalitat proposa com a mesura efectiva per pal·liar la crisi econòmica actual que devasta el sector de la construcció el foment de l'obra pública a Catalunya.

El govern de l'Estat ha finançant íntegrament la construcció d'altres estacions de TGV en diferents ciutats de l'Estat espanyol creant precedents que haurien d'haver garantit l'equilibri territorial quant a finançament d'infraestructures d'igual naturalesa.

L'Estació de la Sagrera és l'única possibilitat i oportunitat per tal que la part nord de la ciutat de Barcelona pugui gaudir del ple desenvolupament que des de diferents administracions s'ha previst i on tantes esperances hi han dipositat veïns, usuaris i comerciants, donades les expectatives creades tant pel projecte global com pels terminis inicialment fixats.

És per tot això que el Grup Parlamentari de CiU presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat per tal que insti al Govern de l'Estat espanyol a finançar íntegrament la construcció de l'estació del TGV a la Sagrera, a Barcelona, respectant els terminis inicials establerts per a la finalització de l'esmentada obra i no demorar més la connexió de Catalunya amb la resta d'Europa.

Palau del Parlament, 18 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola Anna Figueras i Ibàñez
Portaveu del G. P. de CiU Diputada del G. P. de CiU

PUNT 15 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la instal·lació del sistema de pantalles de vidre als accessos i les sortides de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat i sobre l'increment del control per a evitar l'accés sense títol de transport vàlid

Tram. 250-01564/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 38106 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 20.01.2009

A LA MESA DEL PARLAMENT

Dolors Montserrat i Culleré, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Josep Llobet Navarro, portaveu adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent Proposta de resolució, per tal que sigui substanciada a la Comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El funcionament del transport públic metropolità té un elevat cost que és compartit entre els usuaris que paguen el seu bitllet o abonament i les diferents administracions que realitzen aportacions econòmiques per al finançament del transport públic. Així pel període 2007-2008 es va preveure una aportació de les administracions públiques de 1.206 milions d'euros.

Una gran part dels usuaris del transport públic validen el seu títol de transport cada cop que el fan servir, però malauradament hi ha una minoria que a través de di-

versos mètodes accedeix sense pagar, ja sigui saltant els torns d'accés, entrant per les sortides, o passant dos usuaris en una mateixa validació. Aquestes situacions són molt comunes i qualsevol usuari pot veure constantment quan fa servir el transport públic, com algunes persones accedeixen impunement sense pagar.

Algunes estacions de la xarxa de metro i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, han millorat la seguretat dels accessos, substituint els accessos amb sistema de torns i les sortides de barrera, per un sistema de pantalles de vidre de major alçada que no poden ser saltades, ni es pot accedir per les vies de sortida. Això limita molt les possibilitats d'accedir sense pagar al transport públic.

Per altre banda, la reducció de personal en les estacions que ha estat substituït per màquines expenedores automàtiques, representa un menor control dels accessos i de les persones que viatgen sense validar el seu títol de transport. Per això cal reforçar el nombre d'inspectors/interventors que fan controls en les estacions.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a:

1. Impulsar la substitució de la totalitat dels accessos amb sistema de torns i les sortides de barrera, pel sistema de pantalles de vidre en la xarxa de transport públic de metro i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
2. Impulsar l'increment dels controls i vigilància a la xarxa de transport públic per tal d'evitar l'accés al transport públic d'usuaris sense validar el títol de transport.

Palau del Parlament, 9 de gener de 2009

M. Dolors Montserrat i Culleré Josep Llobet i Navarro

PUNT 16 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre l'augment dels preus del transport públic del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Lleida

Tram. 250-01569/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 38201 / Admissió a tràmit: Mesa

del Parlament, 20.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ D'ECONOMIA, FINANCES I PRESSUPOST

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, i Marta Alòs i Lòpez, diputada del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent,

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'actual crisi demana mesures que rebaixin la càrrega econòmica de les famílies de Catalunya. Mesures que el Govern de la Generalitat ha d'afavorir allí on tinguï competències.

L'augment de les tarifes del servei de transport públic afecta directament a les capes mitjanes i baixes de la nostra població.

Els preus del transport públic del sistema tarifari integrat del Segrià i part de la Noguera depèn de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Lleida i la Generalitat de Catalunya forma part del Consell d'Administració d'aquesta entitat.

Tot i que la Comissió de Preus de Catalunya autoritza un augment de 5,4%, cal tenir en compte que l'IPC del mes de novembre està en el 2,4%.

Per tots aquests motius el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a no augmentar el preus del transport públic del sistema tarifari integrat que depenen de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Lleida per damunt de l'IPC del mes de novembre del 2,4%.

Palau del Parlament, 16 de desembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola

Portaveu del G. P. de CiU

Marta Alòs i Lòpez

Diputada del G. P. de CiU

PUNT 17 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre la desprogramació de l'àrea residencial estratègica del sector SUND-A de Cambrils (Baix Camp) i l'exclusió del Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona**

Tram. 250-01579/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 38211 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 20.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu, Carles Sala i Roca, i Carles Pellicer i Punyed, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que disposen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent Proposta de resolució.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El Govern mitjançant el Decret Llei 1/2007 va decidir impulsar el desenvolupament de les Àrees Residencials Estratègiques agrupant-los en Plans Directors.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona aprovà inicialment, el 18 de setembre de 2008, el Pla Director Urbanístic de les Àrea Residencial Estratègica (ARE) del Camp de Tarragona, publicat al DOGC núm. 5231, de 8 d'octubre de 2008, i amb un període d'exposició pública fins el 19 de desembre de 2008.

Entre les ARE's que contempla aquest Pla Director, trobem l'ARE prevista al municipi de Cambrils. ARE al que diferents entitats, particulars i partits polítics han realitzat al·legacions.

Vista la situació actual de l'accés al mercat de l'habitatge, des de Convergència i Unió compartim la voluntat de cercar solucions per a satisfer el dret d'accés a l'habitatge dels col·lectius més sensibles, com els joves, la gent gran, i les persones amb situació de risc, que lamentablement i degut a l'encariment de l'habitatge primer i a l'actual crisi econòmica després, cada dia s'incrementa i afecta a més i més persones, però entenem que la formulació de les ARE resulta innecessària com a instrument per a generar més sòl per a la construcció d'habitatge assequible, ja que amb les reserves de sòl per habitatge protegit que la Llei d'Urbanisme preveu per als nous desenvolupaments residencials amb caràcter general, hi ha en aquests moments a tot Catalunya sòl transformat en suficient quantia, reservat per donar cabuda a unes 160.000 habitatges de protecció oficial.

Així, tan sols al Camp de Tarragona, i segons les determinacions que consten a l'Avantprojecte del Pla Terri-

torial Sectorial de l'Habitatge, hi havia, fa uns mesos per planificació urbanística aprovada, més de 17.000 possibles habitatges amb algun tipus de protecció, això és, més de 7.000 habitatges sobre els que preveu el possible desenvolupament de les ARE's en aquest àmbit territorial. Reserva que anirà augmentant en la mesura que hi s'aprovin nous instruments urbanístics de planificació.

A aquesta xifra, cal sumar-li els milers d'habitatges que en aquest àmbit territorial estan a la venda. Resulta evident, en aquest sentit que l'oferta està molt per sobre la demanda, per les excepcionals circumstàncies del sector.

Actualment a Cambrils i els voltants hi ha un gran estucatge d'habitatge lliure sense vendre, aproximadament 3.000 vivendes. Els preus han caigut, i actualment es troben al mercat preus d'habitatges inferiors a preus màxims d'Habitatges de Protecció Oficial, especialment el de preu concertat i concertat català. Situació que queda reflexada a la memòria econòmica de previsió d'ingressos, amb els valors de venda i de construcció de les diferents tipologies d'habitatge.

L'ARE proposat a Cambrils és incoherent i incompatible amb l'actual POUM, aprovat l'1 de desembre de 2005. Aquest ARE preveu una zona de creixement urbanístic amb 2.067 habitatges en una zona que es va catalogar com a sòl urbanitzable no delimitat, quan prèviament era una zona a desenvolupar urbanísticament. Així, doncs l'ARE planifica un nou barri amb una densitat de 60 vivendes/ha, al costat de barris de baixa densitat. A més les previsions en els instruments urbanístics que s'han anat aprovant per part de l'Ajuntament es preveuen una màxim de 20 habitatges/ha (1.993); i segons el POUM (2.005) 30 vivendes/ha.

La tipologia d'edificació proposada en l'ARE de 7 alçades més planta baixa, no concorda i és completament oposada a les edificacions de les urbanitzacions del voltant que són cases adossades d'1 alçada més planta baixa. Entenem que cal mantenir la volumetria, edificabilitat i densitat de la zona per a que aquesta es pugui consolidar com a trama urbana. A més, el nou barri planificat està allunyat dels centres de producció, comerços i equipaments, per tant comportaria problemes de mobilitat i sostenibilitat.

El municipi de Cambrils, en l'actual POUM ja va dissenyar una zona, més que suficient, de creixement urbanístic a la partida Les Comes amb 5.800 habitatges, dels quals ja es preveu que 1.740 siguin de protecció oficial. En el cas de desenvolupar, tan sols aquests dos àmbits d'actuació, Les Comes i l'ARE SUND-A (Sòl Urbanitzable No Delimitat) suposaria incrementar la població de Cambrils en uns 23.000 habitants, davant dels 30.000 habitants actuals, el que suposa pràcticament doblar la població.

Atès el que s'ha exposat, el Grup parlamentari de Convergència i Unió, presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta al Govern a:

Que es desprogrami, i s'exclogui del Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques del Camp de Tarragona l'ARE corresponent al SUND-A (Sòl Urbanitzable No Delimitat) de Cambrils.

Palau del Parlament, 7 de gener de 2009

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. de CiU; Carles Sala i Roca, diputat del G. P. de CiU; Carles Pellicer i Punyed, diputat del G. P. de CiU

**PUNT 18 | DEBAT I VOTACIÓ DE
LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ
I DE LES ESMENES PRESENTADES**

**Proposta de resolució sobre l'execució
de les obres de millorament del dic de
recer del port de Llançà durant el 2009**

Tram. 250-01581/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 38213 / Admissió a tràmit: Mesa
del Parlament, 20.01.2009

A LA MESA DE LA COMISSIÓ D'AFERS INSTITUCIONALS

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Santi Vila i Vicente, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 presenten la següent proposta de resolució

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El passat 26 de desembre un temporal de llevant va afectar greument la zona de la Costa Brava. D'entre els municipis de la Costa Brava Nord més afectats pel temporal destaca Llançà, població que a més de patir inundacions d'establiments i aparcaments, carrers, destrosses en el mobiliari urbà, en establiments comercials i de restauració, destrosses en vehicles, en embarcacions tant d'esbarjo com de pesca i la conseqüent desaparició de platges ha vist com les onades enderrocaven l'edifici de la llotja del peix.

Malgrat les reiterades peticions de l'Ajuntament de Llançà i de la Llotja de Pescadors per tal que des del Departament de Política Territorial i Obres públiques es dugués a terme la protecció del port de Llançà, actuant especialment sobre el dic de recer per tal de garantir la protecció de l'edifici de la Llotja, lamentablement aquesta actuació no s'ha dut a terme.

Aquesta negligència és especialment feridora si tenim en compte que el Govern de la Generalitat disposa de

consignació pressupostària per dur a terme l'actuació.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta al Govern de la Generalitat a executar amb urgència, durant el 2009 les obres de millora del dic de recer a Llançà.

Palau del Parlament, 29 de desembre 2008

Oriol Pujol i Ferrusola
Portaveu del G. P. CiU

Santi Vila i Vicente
Diputat del G. P. CiU

Esmenes presentades

Reg. 47723 / Admissió a tràmit:
Mesa de la CPT, 03.03.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 47723)

**1 ESMENA NÚM. 1
De modificació**

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a realitzar totes les accions necessàries per resoldre, definitivament i amb urgència, durant aquest any 2009, els problemes tècnics i ambientals, així com a aconseguir el consens amb les institucions locals que permeti realitzar les obres de protecció de dic de recer del Port de Llançà.»

PUNT 19 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la continuïtat del programa Gesmopoli

Tram. 250-01584/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 38310 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 20.01.2009

A LA MESA DEL PARLAMENT

Dolors Montserrat i Culleré, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Josep Llobet Navarro, portaveu adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent Proposta de resolució, per tal que sigui substanciada a la Comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Els polígons industrials catalans pateixen greus dèficits tant de mobilitat com de comunicacions i serveis. Això fa que tant les empreses com els seus treballadors hagin de patir les limitacions que tenen els polígons i que dificulta la seva tasca.

Per solucionar aquests problemes, especialment els de mobilitat i accés als polígons industrials per part dels

treballadors, es va posar en marxa el projecte Gesmopoli amb el finançament del programa Live de la Unió Europea que va aportar 1,4 milions d'euros.

La principal mesura del programa va ser la introducció dels gestors de mobilitat en una sèrie de polígons industrials de Catalunya que van permetre dur a terme accions pilot com la millora de la seguretat viària del polígons, la millora del transport públic o l'aprovació de plans de mobilitat.

La finalització dels recursos aportats pels fons europeus va suposar la desaparició dels gestors de mobilitat dels polígons on es va aplicar el pla pilot i que algunes mesures no tinguessin la continuïtat suficient o quedessin pendents d'aplicació.

Els bons resultats inicials que ha donat el programa i les accions pilot han de tenir continuïtat en aquests i altres polígons industrials de Catalunya per tal de millorar les condicions de treball de empreses i treballadors.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a destinar els recursos necessaris per a donar continuïtat al programa Gesmopoli per millorar la mobilitat dels polígons industrials catalans i ampliar-lo altres polígons industrials de tota la geografia catalana.

Palau del Parlament, 14 de gener de 2009

M. Dolors Montserrat i Culleré Josep Llobet i Navarro

PUNT 20 | DEBAT I VOTACIÓ DE LA PROPOSTA DE RESOLUCIÓ I DE LES ESMENES PRESENTADES

Proposta de resolució sobre la posada en marxa d'un pla de millorament de l'estació de tren de Vila-seca (Tarragonès)

Tram. 250-01589/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 38414 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 20.01.2009

A LA MESA DEL PARLAMENT

Maria Dolors Montserrat i Culleré, portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, Rafael Luna i Vivas, Diputat, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Política Territorial:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

L'estació de tren al municipi de Vila-seca (Tarragonès) és una de les estacions ferroviàries de la província de Tarragona que es troba en les pitjors circumstàncies pel deteriorament de les seves instal·lacions i per la manca de determinats serveis que millorarien la seguretat dels seus usuaris.

Des de fa uns mesos, l'Administrador de Infraestructures Ferroviàries està canviant alguns cartells per indicar el sentit de circulació dels trens i per prohibir el pas dels passatgers per les passarel·les de fusta entre andanes. Però en aquesta estació manca màquines expenedores de bitllets, de senyal sonora d'avis del pas dels combois, de pas alternatiu a les andanes per les vies el que impossibilita la circulació dels usuaris per les diverses andanes d'aquesta estació.

A l'estació de Vila-seca es va produir l'any 2007 un accident mortal, principalment, l'absència de mesures de seguretat, el que va conduir que des de l'Ajuntament es sol·licités al Ministeri de Foment i a l'ADIF l'adopció de les mesures necessàries per a garantir la seguretat, així com també l'arranjament de les seves instal·lacions per a facilitar i garantir l'accessibilitat a totes les persones.

Davant aquesta sol·licitud, el Govern de l'Estat es va comprometre, l'any 2007, va donar les instruccions ne-

cessàries, per a la redacció d'un projecte de millora de la zona, que inclouria un pas subterrani adaptat a les persones amb discapacitats, modificació de les vies per apropar-les a l'andana pròxima al edifici de l'estació i ampliar aquelles andanes per apropar-les a les portes dels vagons.

Aquesta promesa, però, continua sense plasmar-se en cap pla, ni projecte, ni existeix cap partida pressupostària amb la que poder posar en marxa la reforma d'aquesta instal·lació ferroviària.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat de Catalunya a realitzar les gestions necessàries davant el Ministeri de Foment i l'ADIF per tal de posar en marxa un pla de millora de l'estació de tren de Vila-seca (Tarragonès) amb el que garantir la seguretat i l'accessibilitat en aquesta estació ferroviària.

Palau del Parlament, 15 de gener de 2009

M. Dolors Montserrat i Culleré Rafael Luna i Vivas

Esmenes presentades

Reg. 47081 / Admissió a tràmit:

Mesa de la CPT, 03.03.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 47081)

1 ESMENA NÚM. 1

De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a realitzar les gestions necessàries davant el Ministeri de Foment i l'ADIF per a que prioritzi les actuacions que permetin garantir la seguretat dels usuaris de l'estació de Vila-seca, i en especial, les que evitin l'actual configuració que obliga als usuaris a travessar les vies per accedir al tren.»