

RESPOSTES CATALUNYA SI QUE ES POT SETEMBRE DE 2015

1.El Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre tenen un dels índex d'utilització del transport públic més baixos de tot Catalunya. Com valora aquest fet? Quins són els motius que l'expliquen? Quines mesures de gestió i/o inversions creieu que cal mantenir o implementar per tal d'incrementar l'ús del transport públic? Quins models de gestió, pública o privada, proposa per a la prestació del servei de transport públic?

El relativament recent serveis de rodalies al Camp de Tarragona i l' inexistència a Terres de l'Ebre, els problemes amb la mitja distància (regionals) la manca d'una estructura en xarxa i els dèficits amb estacions i baixadors, freqüències, i intermodalitat i de determinades obres pendents que dificulten els enllaços al mateix temps que som un dels territoris que té més Km d'autopistes i autovies per habitant fan que aquest territori tingui greus dèficits de mobilitat en transport públic.

Actualment no hi ha bona connectivitat entre ferrocarril i autobusos, ni entre transport

interurbà i l'urbà. El Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre ha de disposar de serveis exprés entre els nuclis conurbats i serveis urbans dins de cada nucli.

Les millores han de venir de l'aprofitament de les infraestructures existents i algunes noves però no costoses obres. Creiem que EL REpte SÓN ELS SERVEIS, NO LES INFRAESTRUCTURES.

Hi ha una manca de serveis de transport públic prou important com per malbaratar recursos

públics en túnels a molt llarg termini i de dubtosa execució. Pel preu d'un quilòmetre de

túnel s'obtenen, com a mínim, 8 km de tramvia i 21 de carril bus.

Pel que fa a la gestió i finançament del transport públic el posicionament de Catalunya Si que es pot està en la línia de la Llei de Finançament del Transport Públic que s'ha aprovat aquesta legislatura a partir d'una proposició de llei del Grup Parlamentari d'ICV-EUiA però volem anar més enllà i en aquest sentit fem nostre el Full de Ruta de 1r Congrés en defensa del Transport Públic (abril 2015)

La mobilitat sostenible amb transport públic és un dret social que cal garantir i fer efectiu per garantir la igualtat d'oportunitat. Aquest dret ha de tenir un marc estable de finançament que eviti l'actual situació d'inestabilitat financera i que no justifiqui en cap cas que els desequilibris s'acabin repercutint sobre els usuaris, és a dir amb les tarifes. Cal diferenciar quins costos de la mobilitat ha de pagar l'usuari (serveis) i quins costos l'administració, i les infraestructures, renovació sistema no pot anar a la tarifa forma part de les inversions públiques de la Generalitat i de l'Estat.

En el sistema integrat que inclou totes les modalitats de transport el titular de les quals sigui la Generalitat o les administracions locals o supralocals tant si els executen directament com si ho fan en concessió proposem un TÍTOL BÀSIC d'usuari habitual que sigui de caràcter social, intermodal, multiviatge recarregable, flexible i que permeti la mobilitat en qualsevol mitjà de transport públic i en els diferents àmbits territorials. (No confondre amb la T mobilitat que és

suport tecnològic i que a més està controlada en un 94 % per la Caixa). Un títol amb tarifa equànime a tota Catalunya i que no es pugui incrementar per damunt de l'indicador de renda de suficiència de Catalunya.

S'ha de gestionar mitjançant un Consorci Públic , la titularitat del sistema tarifari integrat ha de ser pública i se'n fa una gestió única en el conjunt del territori de Catalunya.

Les aportacions de les administracions han d'ésser proporcionals a les necessitats de mobilitat en cada àmbit territorial i s'han de ponderar en funció del nombre d'habitants, la densitat de població, l'extensió territorial i la xarxa de comunicacions en servei amb la finalitat d'afavorir el reequilibrament territorial i un desenvolupament adequat dels sistemes de transport públic al conjunt del territori

Cal definir una zonificació homogènia amb els mecanismes adequats de compensació econòmica de les diferències d'ingressos que es derivin de la integració tarifària de les diverses zones existents i hauran de garantir l'aportació estable i suficient de recursos al sistema

En comarques amb dificultats d'accés i freqüència al transport públic i poca població com Terra Alta, Conca de Barbera, Priorat, etc cal integrar SERVEIS A DEMANDA sistemes de transport públic regular en vehicles d'ús col·lectiu.

Ha d'haver intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta, de manera que els serveis de transport públic han d'incorporar, sempre que tècnicament sigui possible, el transport gratuït de les bicicletes dels usuaris. Promoure la intermodalitat i la integració tarifària entre els sistemes de bicicletes d'ús públic i el sistema de transport públic. Coordinar les polítiques tarifàries i les aportacions econòmiques per la plena integració del sistema de bicicletes d'ús públic

També intermodalitat entre el transport públic i els sistemes de cotxe multiusuari i de cotxe compartit. Les administracions públiques han de promoure la intermodalitat entre els sistemes de cotxe multiusuari i de cotxe compartit i el transport públic, per l'aportació de passatgers a les estacions i els intercanviadors des de les zones perifèriques i no prou cobertes amb servei de transport col·lectiu.

Apostem per un sistema tarifari integrat

- a) Un títol general de transport destinat a fer efectiu l'accés a un transport públic assequible i fidelitzar-ne la utilització.
- b) Un o diversos títols socials i ambientals que incorporin les polítiques públiques de cohesió social i sostenibilitat ambiental.
- c) Altres títols de transport per als usuaris no habituals.

Afaveixen la mobilitat amb qualsevol mitjà de transport públic a tot Catalunya, amb un pagament i un import únics per viatge que permeten el transbordament en les condicions que es determinin, amb les tarifes uniformes que siguin aplicables i amb la validació preceptiva en cada canvi de mode.

Permeten la mobilitat interurbana amb validació d'entrada i de sortida en els mitjans de transport interurbans per a determinar el nombre de zones o la distància del recorregut del desplaçament.

Les reduccions, bonificacions o subvencions específiques són aplicables al títols de transport d'una manera acumulativa o complementària, a les tarifes aprovades .

Els títols de transport han de tenir un suport tecnològic comú que s'estengui progressivament a tot el territori de Catalunya que faciliti la gestió i que no es podran cedir a entitats privades.

Calen tributs propis per al finançament del sistema de transport públic - fiscalitat ambiental, com recàrrec sobre l'impost d'activitats econòmiques de les superfícies comercials mitjanes i grans, les galeries comercials i altres concentracions o àrees comercials urbanes i de servei amb facturació anual superior a un milió d'euros, en nuclis urbans o conurbacions que estiguin dotats de sistemes interns de transport públic urbà d'alta freqüència. La contribució especial o una taxa, en ocasió d'actes amb gran concurrència. El recàrrec sobre l'impost sobre les estades en establiments turístics.

També tributs sobre la congestió i la contaminació del vehicle privat, Impostos o taxes que gravin la utilització de les vies d'alta capacitat, Impostos o taxes que gravin la contaminació atmosfèrica per la utilització d'aparcaments de rotació en vies públiques i establiments comercials o dels existents en edificis o centres generadors de mobilitat situats en zones de

Tot aquest sistema s'ha de garantir mitjançant la coordinació institucional entre la Generalitat i les Administracions locals i les Autoritats Territorials de Mobilitat

Creació de la TAULA SOCIAL DEL TRANSPORT PÚBLIC DE CATALUNYA, Òrgan de participació, informació i seguiment dels usuaris en les polítiques de transport públic i, en especial, del finançament, dels títols i del sistema tarifari d'aquest transport, amb representació les entitats sindicals, socials, mediambientals i de consumidors i usuaris que actuïn en l'àmbit del transport públic.

Implicació de la Generalitat en la promoció de la mobilitat sostenible fent una política activa de promoció de la mobilitat sostenible amb relació als centres de treball respectius, que ha d'incloure, entre altres, la promoció de les mesures fiscals d'incentiu vigents i una gestió adequada dels aparcaments.

2.El servei de ferrocarrils regionals que circulen per les Terres de l'Ebre i el Camp de Tarragona és un dels pocs serveis regionals de la península rendibles per a l'operador, però al mateix temps han estat al centre de nombroses crítiques pel mal servei que sovint ofereix als seus usuaris: trens obsolets, estacions abandonades, retards crònics, horaris inadequats, temps de recorregut exagerats, etc. Quin són els motius que poden explicar la manca d'atenció a la nostra demarcació en benefici d'altres menys poblades, però amb vehicles renovats i molt millor servei? Quines són les seves propostes per a la millora efectiva i a curt termini del servei ferroviari anomenat de mitja distància, que és el que majoritàriament connecta els nostres pobles i ciutats?

En general tant al Camp de Tarragona com a Terres de l'Ebre cal millorar la connectivitat interior i l'exterior per la qual cosa cal

- Potenciar l'actual servei de rodalies amb la creació de nous baixadors en zones amb àmplia demanda de transport: Roda/Creixell, Tarragona Llevant i Ponent, Vilafortuny, Reus-Bellisens.
- Redissenyar les rodalies facilitant l'enllaç còmode amb els regionals i prolongar d'algunes circulacions fins a Barcelona. Ampliar els serveis de rodalies fins a Vilafranca i Terres de l'Ebre
- Mantenir el servei de rodalies a l'actual línia de costa entre Cambrils, Salou i Tarragona reconvertint aquest trajecte un nou model de tren-tramvia integrat urbanísticament en els municipis turístics.
- El temps de recorregut des de les estacions de Tarragona Reus fins a Barcelona ha de situar-se per sota del 45-60 minuts amb trens regionals d'altres prestacions que utilitzin tan la via convencional com les vies d'alta velocitat a través d'una connexió entre les dues línies a l'Arboç o a Altafulla.

Millora de freqüències als serveis regionals cap al Camp de Tarragona a les quatre línies:

Tarragona – Tortosa, Tarragona – Reus – Casp,

Tarragona – Reus – Lleida i Sant Vicenç de

Calders – Lleida.

L'entrada en servei de la línia d'alta velocitat no ha modificat l'ús d'aquest servei, que segueix combinant ACCESSIBILITAT i RAPIDESA entre comarques properes.

Cal millorar la flota que presta el servei, que és minsa i amb un avançat envelliment. Cal introduir la sèrie 449 com s'ha fet a la línia de Girona, per incrementar la fiabilitat, capacitat i rapidesa del servei.

Cal fer compatible les Rodalies amb el manteniment del servei semidirecte i fer-lo parar al Prat: el principal accés aeri de Catalunya.

Cal tancar les anelles pendents com Alcover-Valls i tots els enllaços que permetin el by pass

I sobretot aprofitar les infraestructures que ja tenim .

3.Quina valoració li mereix la posta en marxa de les rodalies ferroviàries al Camp de Tarragona? Cal un servei equivalent a les Terres de l'Ebre? És partidari del manteniment i increment de les rodalies? Quines són les seves propostes per tal d'incrementar el nombre d'usuaris?

La recent posada en marxa de les Rodalies de Tarragona ha empitjorat la situació ferroviària a les Terres de l'Ebre, augmentant el nivell, ja de per si fort, de saturació de les línies R15 i R16, donat que els nous combois de Rodalies interfereixen amb els combois de Mitja Distància que van a l'Ebre.

Catalunya Si que es pot fem nostres les demandes de la Plataforma Trens Dignes amb els que portem treballant des de l'inici de les mobilitzacions i que serien:

Pel que fa a freqüències

R16 (Costa Bcn- Tgma- l'Aldea-Tortosa-Ulldecona)

1. Integrar les Terres de l'Ebre a les Rodalies del Camp

(RT2) Cambrils-St Vicenç-L'Arboç

Són aprofitables quatre serveis diaris que surten de Cambrils a les: 8.09h ,12.30h, 4.45h,17.31h

Podrien sortir una hora abans de Tortosa (i no nàixer a Cambrils-L'Hospitalet de l'Infant) i es cobririen les franges amb més dèficit.

En aquests quatre casos concrets, per anar a Barcelona caldria fer transbord a Sant Vicenç. Se tracta d'una solució provisional fins que l'ample UIC estiga enllestit però que, si més no, soluciona certes mancances i facilita el servei d'aquesta línia amb la flota ja existent i sense saturar la línia amb nous combois.

Un parell de serveis podrien nàixer a Ulldecona i passar per l'Aldea sense necessitat d'entrar a Tortosa. Aquesta solució també permetria convertir a semidirectes algun

Mitja Distància més dels ja existents (sense aturada entre Tarragona i Barcelona)

Possibilitats d'acoplaments- segregacions d'unitats amb la R15 en el tram TGN-BCN per no saturar la línia i optimitzar els recursos, servei que es va oferir entre el 1957 i el 1984

amb molt bons resultats. Es tractaria de que els usuaris compartirien trajecte BCN-TGN i a partir de TGN es desdoblarien les unitats: una cap al sud, R16, i l'altra cap a l'oest, R15)

2. Un tren nou amb unitat 449 i amb numeració pròpia que surti de Tortosa a les 20.35h amb final de trajecte a Barcelona i que sigui directe en este tram: des de l'Ametlla-TGN-BCN.

3. Aturada de l'Euromed , Avant trens de velocitat alta a l'estació de l'Aldea.

4. Semidirectes i augment freqüència matinal, Equiparar la R15 a la R16 i tindre alguns serveis

semidirectes, que no s'aturarien entre Tarragona i Barcelona. Es podria allargar algun mitjà distància que neix i mor a Reus perquè arribes fins a Flix, donant servei al Priorat i la Ribera d'Ebre

5.- Unificar els mercats de negoci. Actualment l'estructura de funcionament intern dels Mitjà Distància a Renfe està dividida en dos grans blocs: existeixen els regionals nord i els regionals sud, BCNPortbou i i BCN-Ulldecona. Amb la unificació s'aconseguiria, unir el país des de Portbou fins a Ulldecona sense haver de fer transbords a Barcelona.

- L'assignació de vehicles seria conjunta de manera que, per exemple, les noves unitats 449 es repartirien equitativament i no com passa ara, que gairebé totes estan operant a la zona

nord. Aquesta unificació ja funciona amb èxit al servei de Rodalies, de manera que es pot anar de Maçanet (sector Nord) a Sant Vicenç de Calders (sector Sud) amb un mateix tren de rodalies. Seria aplicar el mateix funcionament als Mitja Distància.

Pel que fa a Tarifes

6.- Que les Terres de l'Ebre s'incorporen al Sistema d'Integració Tarifaria de les comarques de Tarragona, mentre no es desenvolupi el nou Sistema Tarifari Integrat per tota Catalunya, que permet combinar un únic bitllet de diferents transports públics.

7.- Que s'apliqui un factor corrector en els MD i en els Regionals Express i que no penalitzi el quilometratge d'una manera tan flagrant. Actualment els preus dels bitllets es tarifiquen en funció dels quilòmetres de distància. Viure al sud del país penalitza. Demanem una millora de les tarifes: als MD caldria aplicar un factor corrector i als Rodalies s'aplicarien els descomptes propis d'aquest servei on en el que les Terres de l'Ebre encara no estan incloses .

Pel que fa als combois

8. A dia d'avui operen al territori unitats 447, 448 i 470 i únicament opera un automotor de la sèrie 449 que presta dos serveis diaris entre Tortosa i Barcelona. Mentre no arribin els nous trens 449 cal mantenir les unitats 448 i 470, atès que les 447 no compleixen Standard ni de confort ni de velocitat.

Sobre l'increment d'usuaris ja hem explicat a l'apartat 1 en relació a tarifació, finançament, pla d'impuls i per últim és el servei de qualitat el que genera la demanda i per tant amplia el nombre de persones usuàries.

4. L'arribada de l'alta velocitat ferroviària no ha significat un canvi important en les pautes d'utilització del tren, ja que ha deixat de banda les Terres de l'Ebre i al Camp la situació excèntrica de l'estació suposa un fre per a la generalització del seu ús. Creu que cal corregir aquesta situació? Amb quines mesures concretes?

Cal revertir la situació de l'accés a l'estació de Perefort, mitjançant els intercanviadors que hem comentat i que permetrien enllaçar la llarga distància de l'estació de Tarragona amb l'AVE a través d'enllaç a l'Arboç o a Altafulla, la intermodalitat efectiva amb bus i el Tren-Tram que en el cas de la línia de la costa Cambrils-Salou-Tgna permetria també enllaçar amb l'estació.

Tot i que caldria una actualització i revisió seguim defensant el **Pla Ferroviari catalunya 2014** en el qual es preveia tot un sistema de velocitat alta que intercomunicava Catalunya amb freqüències de 15 30 60 i 120 minuts de manera més eficient i barata, que era un pla nacional, no només metropolitana que preveia : cap comarca + 50.000 hab. sense estació ferroviària a menys d'1 km de la ciutat més poblada. Cap municipi + 30.000 hab. sense estació ferroviària i tot el Pla tenia el mateix cost que val la línia d'AVE Bcna-Madrid .

5.La variant ferroviària entre Vila-seca i Vandellòs eliminarà a curt termini el pas de trens de mercaderies i de llarg recorregut pel centre de Salou i Cambrils. Quines són les seves propostes per al traçat actual? Ha de desaparèixer l'explotació de rodalies en les estacions urbanes de Salou i Cambrils, que tenen més de 600.000 usuaris anuals? Quina és la seva posició pel que fa

a la proposta de manteniment del servei de rodalies amb una progressiva tramviarització del servei? Quins altres eixos de la demarcació podrien ser susceptibles de tramviarització?

Tal i com vàrem denunciar al Parlament i interpel·lar al Conseller de Territori Santi Vila CSQP és radicalment contrària a que es desmantelli la línia ferroviària costanera de Tarragona que a més té un dels ranquing més alt de viatgers. Estem per la integració en la trama urbana mitjançant un procés de TRAM-TREN o TREN-TRAM que combina l'accessibilitat i integració urbanística del tramvia en zones urbanes amb la rapidesa del tren en trams interurbans.

A més quan es posi en funcionament la variant de Vandellòs (Corredor Mediterrani) el 2016 els trens més ràpids i perillosos deixaran de passar des d'Hospitalet de l'Infant fins Salou i aquesta línia serà l'oportunitat per a garantir la mobilitat interna amb menys cost econòmic i ambiental que la proposta d'Eix Cívic que proposaven els alcaldes de Salou i de Cambrils.

Altres eixos possibles de tramviarització serien l'Aldea-Tortosa.

S'està fent amb èxit a altres parts de l'Estat : Castelló, Alacant, Cadiz i per tant al Camp de Tarragona no podem perdre més el tren

6.Pel que fa a l'autobús, considera satisfactori l'actual esquema de regulació diferenciada entre els serveis urbans i interurbans? Creu que caldria implementar en les zones més poblades línies de característiques mixtes, amb un criteri d'explotació urbà però recorregut supramunicipal? Quines propostes de modificació legislativa es compromet a impulsar per a fer-ho possible?

El transport per carretera no és satisfactori i sembla més pensat en funció dels interessos de les empreses concessionàries que de les necessitats de mobilitat de la ciutadania.

Actualment no hi ha bona connectivitat entre ferrocarril i autobusos, ni entre transport interurbà i l'urbà. El Camp de Tarragona ha de disposar de serveis exprés entre els nuclis conurbats i serveis urbans dins de cada nucli.

UNA ÀREA METROPOLITANA HA DE TENIR UN TRANSPORT METROPOLITÀ, per això calen reformes sobre la xarxa d'autobús. Actualment el territori està gestionat com una àrea interurbana. Per exemple: els autobusos de Tarragona no poden arribar a l'Aeroport de Reus per problemes competencials.

Cal consciència metropolitana: algunes fronteres urbà-interurbà no són lògiques.

Cal fer el gran salt del servei de bus i mancomunar el servei: sense que importi qui és l'operador, ni el terme municipal. Amb la llei aprovada explicada al punt 1 ara és possible.

Cal plantejar-se freqüències de 20' a l'àrea central del Camp de Tarragona.

En el cas de la ciutat de Tarragona , cal una reforma en profunditat de la xarxa d'autobusos, L'EMT té un gran potencial de millora: una bona flota d'autobusos, però

l'actual esquema de línies no respon a la mobilitat del present; cada vegada més multidireccional.

Plantegem una reformulació total de la xarxa a partir del PMU de Tarragona:

Menys línies, més freqüència, Afavorir els transbordaments, Espera màxima de 10-15' al nucli, Espera màxima de 20-30' als extrems, Imperial Tàrraco es convertiria en el gran node d'autobusos urbans i interurbans operats amb més freqüència que a l'actualitat

En el cas dels interurbans i concretament els que circulen per la T11 vial que intercomunica els barris i també amb Reus i altres poblacions de l'entorn metropolità cal

protegir les entrades i sortides dels autobusos a les ciutats de Tarragona (Av. Roma) i de Reus (Av. De Bellisens) i a l'aeroport de Reus i estació del Corredor Mediterrani.

7. L'any 2003, el govern sortint de CiU va perllongar la pràctica totalitat de les concessions de transport públic interurbà per carretera. Des d'aleshores, bona part de les propostes de millora en el servei xoquen amb la desídia d'alguns concessionaris que tenint assegurada la concessió a llarg termini i amb un marc legal i econòmic molt favorable, no tenen cap mena d'interès en la millora real del servei. Considera raonable l'actual marc normatiu que regula el transport interurbà de viatgers per carretera? Estaria a favor de la seva modificació? En quins termes?

Com hem explicat en els punts 1 i 6 al parlar dels temes de finançament i planificació el transport interurbà per carretera també ha d'estar subjecte al nou marc que considera la mobilitat en transport públic un dret i que té en compte les qüestions ambientals d'emissions de gasos contaminants i el compliment dels objectius de lluita contra el canvi climàtic. A més que els interessos públics en les línies concessionades estan per davant de la maximització de beneficis que és el que persegueixen les empreses del sector a costa de baixar en la qualitat del servei. Cal revisar concessions, línies, recorreguts, duplicitats per garantir la intermodalitat i que el servei respon a les necessitats dels usuaris i a la planificació i no als interessos de les operadores.

També cal renovar la flota per fer-la assequible a les persones amb mobilitat reduïda i substitució progressiva per vehicles no tan contaminants (elèctrics, gas, etc)

8. Quina és la seva proposta pel que fa a la construcció de noves autovies o vies d'alta capacitat? És raonable tenir trams amb duplicitat entre autovia i autopista de peatge? Quines són les seves propostes en matèria de peatges? Tenen sentit les exempcions de peatge (que acabem pagant entre tots) en una demarcació on se'ns diu que no hi ha recursos per al transport públic? Quina opinió li mereix la proposta d'exempció de peatges per a vehicles elèctrics?

Som la demarcació que tenim més Km d'autovia per habitant, i per contra un greu problema d'articulació ferroviària i de transport públic, com hem dit reiteradament estem en contra que es segueixin construint vies paral·leles a les autopistes ja existents que trinxen el territori, expropien als pagesos terres en molts casos fèrtils i de vegades no suposen una millora col·lectiva per a la gent del territori.

Així per exemple l'Autovia A 27 només té sentit fins a Montblanc i a partir de Montblanc i fins a Lleida caldria alliberar l'AP 2 tal i com demanen diferents entitats de les dues demarcacions. (per exemple Ateneu Garriguenc)

Volem impulsar el canvi radical del sistema de peatges per utilització de determinades autopistes a Catalunya, **de forma que s'evitin discriminacions, greuges territorials –com en el cas de l'autopista, l'AP 7 al Camp de Tarragona i les Terres d'Ebre,–** així com evitar que es continuïn construint autopistes paral·leles a autopistes ja existents. Per això **renegociarem amb les concessionàries les condicions econòmiques de les actuacions concessions, posant límits als beneficis injustificats i a les compensacions diferides que en tot cas s'hauran de reinvertir en la substitució dels actuals peatges tant els explícits com els peatges a l'ombra i diferits,** amb l'establiment d'un sistema de finançament pel vehicle privat del cost de la utilització d'infraestructures segons utilització i en funció de si existeixen o no sistemes alternatius i eficients de transport públic.

Implantarem la euro-vinyeta pel transport de mercaderies de llarga distància per les carreteres de Catalunya.

Respecte a l'exempció de peatges per als vehicles elèctriques tot i què és una bona pràctica des del punt de vista ambiental en tant que aplica el concepte "qui contamina paga" i per tant s'apliquen criteris de fiscalitat ambiental, el vehicle elèctric no és la solució per avançar cap a un model de mobilitat i transport públic perquè segueix basant-se en l'ús del vehicle privat que dificulta la gestió democràtica i sostenible de l'espai públic i que retarda les inversions en transport públic per a tots i totes.

9. Tal i com estan plantejades, considera que les obres de l'Eix del Mediterrani comportaran una millora real per als usuaris del tren a la nostra demarcació? Quines mesures proposa per a compensar la pèrdua de trens de llarg recorregut a l'estació urbana de Tarragona? En la seva opinió, quines seran les conseqüències de l'opció presa de tercer carril al Camp de Tarragona? Quines alternatives proposa? Creu que cal fer arribar l'alta velocitat regional (Avant) a les estacions urbanes de les Terres de l'Ebre i el Camp de Tarragona? Quines mesures concretes proposa per a fer-ho

Moltes d'aquestes qüestions ja han quedat respostes en els punts anteriors i el problema envers l'eix del Mediterrani és que la situació és poc clara doncs des del Ministeri de Foment fa mesos que estan dient que es construirà el Tercer Fil, que significaria poder tenir ample europeu (alta velocitat) a tot el corredor del Mediterrani, la qual cosa segons com es plantegin la resta d'obres pendents pot tenir avantatges i desavantatges.

El gran desavantatge és que les mercaderies perilloses i altres passarien pel centre de la ciutat, fins que no s'habilités de nou la línia Reus-Roda.

I tenint en compte que volem potenciar el transport ferroviari de mercaderies tant de mitjana com de llarga distància per ferrocarril posant en marxa del corredor ferroviari de mercaderies per territori de Catalunya, tant en vies d'ample ibèric, com internacional o amb tercer fil; aquest transport de mercaderies per ferrocarril s'implementarà també entre les principals zones urbanes i industrials dins de Catalunya, així com cap a la resta de l'estat espanyol i cap a Europa,

en que ampliarem els serveis de autopista-ferroviària, per transportar camions de mercaderies, que tinguin el seu inici a les àrees industrials de l'entorn de Tarragona.

L'avantatge és que podríem tenir un servei d'ample europeu pel centre de la ciutat i si es fa l'enllaç o intercanviador de l'Arboç podrien arribar trens de velocitat alta en 45 minuts de Tarragona al centre de Barcelona.

Un problema afegit és que la connexió a nivell de Vila-Seca amb l'actual via Reus-Tarragona s'està fent només, de moment, en direcció València i no en direcció a Perefort (estació AVE) amb la qual cosa el sistema anunciat de trens llençadera des de l'estació centre de Tgna fins a l'estació de l'AVE i viceversa de moment no serà possible.

Les respostes a la resta de la pregunta les hem respost en els punts anteriors, però si cal, tal i com hem explicat.