

<http://senat.compromis.net/> · @CompromisSenat

# PETICIÓ INFORMACIÓ INFRASTRUCTURES

MADRID, 4 de novembre de 2015

verteborem  
el país valencià



coalició  
**compromís**



*“Solamente con un gobierno central del Partido Popular el estudio de viabilidad y los trenes de Cercanías serán una realidad, porque es nuestro compromiso, así lo hemos dicho durante todos estos años y así será si Mariano Rajoy llega a la Moncloa el próximo 20 de noviembre” (octubre 2011)*

La presente visita está justificada ante la carencia de servicios en el norte de Castelló, así como la falta de adaptación de varias estaciones en el área de la Plana y problemas en el servicio. Estas situaciones afectan a miles de ciudadanos en su día a día, hasta el punto de condicionarles la movilidad, residencia y favorecer el desarraigo familiar o el uso de alternativas al transporte más inseguras, contaminantes y peligrosas como es la N-340, de pago (AP-7) o una escasa frecuencia de autobuses.

### ***El único tramo del Arco Mediterráneo sin cercanías***

El norte de Castelló, desde la capital administrativa hasta Vinaròs (límite con Tarragona) es el único tramo litoral que va desde Gandia (València) hasta Girona sin servicio de Cercanías. A finales de 2010 el Ministerio de Fomento agotó el plazo que se marcó para redactar y publicar un supuesto Estudio de Viabilidad que se anunció en julio del 2009 tras la reunión de Francisco Camps y el exministro de Fomento, José Blanco, para desbloquear e impulsar varias infraestructuras. El protocolo ferroviario que se firmó incluía más trenes de cercanías hacia el norte. En octubre de 2012 el Senado aprobó la licitación de esta infraestructura a propuesta del PP, aunque sigue atascada a pesar de que Gobierno central y autonómico se comprometieron a desbloquear esta antigua reivindicación de miles de castellonenses, sobre todo, en la comarca del Baix Maestrat y en los municipios costeros de la Plana Alta.

El Ejecutivo de Mariano Rajoy reconoció recientemente en el Congreso que el estudio de viabilidad de este proyecto “todavía no se ha licitado”. Este es el motivo por el cual “todavía no se ha realizado inversión alguna” en esta infraestructura “a lo largo del 2012”. Tampoco esta legislatura a pesar de las promesas electorales de representantes y declaraciones a la prensa de cargos políticos del PP.

### **¿Está a día de hoy redactado el estudio de viabilidad que permita cercanías hacia el norte de Castelló?**

El Maestrat es una zona periférica desde el punto de vista administrativo, aunque enclavada en el centro del Arco Mediterráneo. De hecho, si se adecentara la doble vía de Vandellós en Tarragona, que aún es vía

única, el efecto de esta mejora se proyectaría no sólo sobre lo que es Tarragona sino sobre todo el territorio del norte valenciano. Hay posibilidades y, realmente, los flujos de transporte son grandes. La zona que comprende los municipios turísticos costeros de la Plana Alta ( Benicàssim, Orpesa, Cabanes y Torrelblanca junto al Maestrat es la parte de la península con mayor densidad de población entre la huerta de Valencia y Barcelona y con población de por medio. En la implantación de los Cercanías deben tenerse en cuenta criterios sociales y medioambientales y redactar de una vez el estudio viabilidad.

### **¿Quién es el responsable que, a día de hoy, no exista este estudio de viabilidad?**

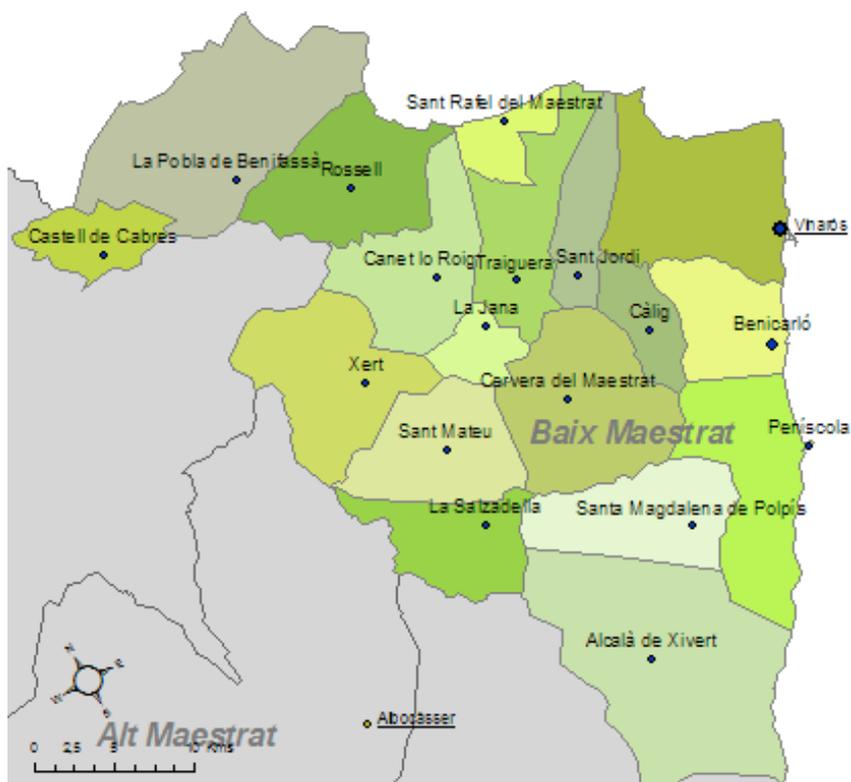
La política de arreglarlo todo con más cemento, más aeropuertos vacíos, más AVE vacíos o más autopistas vacías, es una política de la que hoy en día todos somos conscientes que ha fracasado. No proponemos grandes obras pensando en una élite, ni en ir más rápidos de un punto al otro, sino de facilitar la vida a los potenciales usuarios que han descartado el uso del tren por las complicadas frecuencias, coste del servicio y horarios.

La construcción y apertura de líneas de AVE no es rentable: lo usa muy poca gente, mientras que los trenes de cercanías cuentan con muchos más usuarios, según la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea). No hay utilización del servicio si éste no existe, si no se ofrece la posibilidad a sus potenciales usuarios. Vemos como se apuesta por líneas de AVE que están infrutilizadas, en zonas de baja demografía, mientras en esta zona, donde hay población tanto asentada en el territorio de forma continua, no hay inversión. En una respuesta parlamentaria al senador Carles Mulet, así se constata. "La construcción de las líneas AVE no aporta ningún beneficio a las empresas públicas, ni a la sociedad en su conjunto si se tiene en cuenta la enorme inversión hecha, en comparación con la posición de partida, una red ferroviaria convencional en convivencia con aeropuertos y autovías", concluyen desde Fedea.

	<b>SENADO</b> X LEGISLATURA REGISTRO GENERAL	SECRETARÍA DE ESTADO DE RELACIONES CON LAS CORTES
	<b>ENTRADA 195.122</b> 28/09/2015 20:34	
<b>RESPUESTA DEL GOBIERNO</b>		
<b>(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO</b>		
<b>684/82922, 684/83045</b>	<b>30/07/2015</b>	<b>191111, 191234</b>
<b>AUTOR/A:</b> MULET GARCÍA, Carles (GMX)		
<b>RESPUESTA:</b>		
<p>Con carácter general, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que tiene como horizonte temporal el año 2024, en relación con el transporte de Cercanías, recoge la prioridad de mantener el nivel de servicio actual resolviendo los problemas de calidad que se presentan o pueden presentarse a corto plazo, ajustando las condiciones de la oferta a las necesidades de movilidad en cada momento.</p>		
<p>A largo plazo se considera la ampliación de las actuales redes de Cercanías, para lo que se prevé un Plan Global de Cercanías. Además, se estudiará extender la cobertura de la red a nuevas localidades. Para todo ello será necesario analizar las inversiones en marcha, priorizar su ejecución y estudiar la situación y necesidades de los núcleos existentes donde no hay plan iniciado, siguiendo siempre criterios de eficiencia económica.</p>		
<p>En el caso particular de la Comunidad Valenciana, ADIF realizará actuaciones en el marco del Plan de Cercanías en el periodo 2015-2018 por valor de 73,3 millones de euros.</p>		
<p>En lo que a RENFE compete en la Comunidad Valenciana están previstas mejoras en las estaciones de Cercanías de Catarroja, Silla, Benifaio-Almussafes, Carcaixent, Tavernes de la Valldigna, El Puig de Santa María y Chiva.</p>		

## Una demanda histórica y justificada

Hay pocas zonas de la Península en las que se genere tanta actividad que permita el asentamiento territorial existente en esta zona del Este peninsular.



Estamos en un punto ideal, muy potente. Esto es así aunque las políticas públicas no lo hayan ayudado a promover, sino todo lo contrario. Tenemos una gran suerte de estar en medio de grandes ciudades como Valencia y Barcelona y además de estar en medio de una de las grandes coordenadas de potencial de comunicación de Europa y eso ofrece muchas más oportunidades que costes. Existe una red de ciudades de 15, 20, 25 mil habitantes potente y esto es muy difícil de encontrar fuera de nuestras zonas.

Por el contrario, es la única zona -con vías- del Arco Mediterráneo que no cuenta con red de cercanías con las capitales administrativas más cercanas (Castelló y Tortosa). Esto limita posibilidades como precios razonables, bonos trimestrales, plantearse formarse en la

universidad y otros centros educativos y vivir en casa y, en definitiva, contar con alternativas de desarrollo y laborales en una zona a la que, ni el personal sanitario quiere ser destinado por la nefasta red de comunicaciones. Madrid tiene cercanías con bonos trimestrales con costes entre 87-328 euros, según las zonas. Los billetes (de ida) de los escasos y actuales trenes Regionales entre Valencia y el Maestrat cuestan entre los 12 y 13,60 euros. El trayecto entre Valencia y el Maestrat se realiza siempre en más de dos horas. En la actualidad hay cuatro trenes de domingo a viernes y tres en sábado.

El Baix Maestrat cuenta con 83.971 habitantes. La vecina comarca del Montsià (Tarragona, 2012) con 72.121. Entre las dos superan los 150.000 habitantes de forma permanente, cifra que llega a duplicarse con la estacionalidad de los meses de verano. Las malas conexiones en tren penalizan el sector turístico del norte de Castelló

Benicàssim	18.233
Oropesa	9.625
Cabanes	2.985
Torreblanca	5.520
Alcalà de Xivert	7.884
Santa Magdalena de Polpís	874
Benicarló	26.521
Càlig	2.170
Peñíscola	7.560
Vinaròs	28.337
----FRONTERA----	
Alcanar	10.570
Ampostà	21.240
Sant Carles de la Ràpita	15.511



La Sénia	6.179
Ulldecona	7.236

Esto sumando a los residentes de Benicassim, Orpesa, playa de Cabanes o Torreblanca y sus áreas de influencia, unos 38.000 habitantes, que se multiplican en verano. Además el municipio de Peñíscola recibe 700.000 visitantes al año según estima el Patronato de Turismo y el ayuntamiento. Según el INE, en 2013, Peñíscola contó con 455.049 viajeros. La encuesta del INE les arroja 2,5 millones de pernoctaciones (2013). Oropesa concentra por su parte 250.000 pernoctaciones. El turismo y la gastronomía se han convertido en un motor económico de la zona y fuente de empleo ante la reestructuración de otros sectores como el del mueble, que ha golpeado comarcas como la del Montsià y el Maestrat.

### **Estaciones en crecimiento**

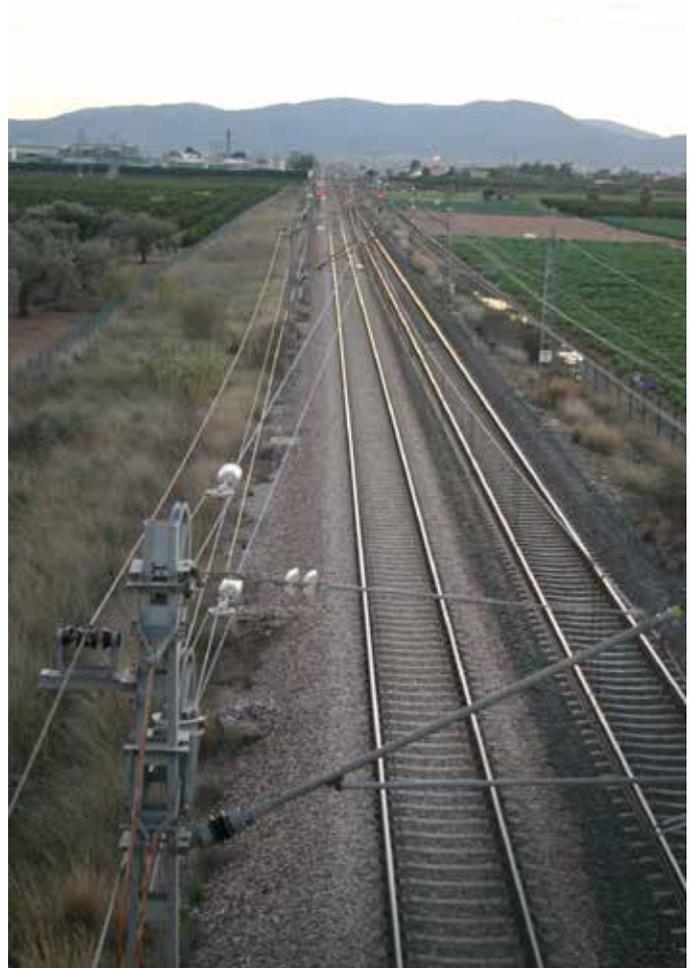
Las estaciones de ferrocarril de Castelló, Benicarló y Vinaròs registraron un tránsito conjunto de 1.613.120 usuarios entre los meses de enero y junio de 2013, lo que supuso un incremento del 3,9 por ciento respecto al mismo periodo de 2012. La estación de Castelló, que cuenta con mayor número de circulaciones, registró entre enero y junio 1.481.361 usuarios, cifra que representa un aumento del 3,5 por ciento respecto al mismo periodo de 2012. La estación de Benicarló fue utilizada por 63.272 usuarios, 4.730 más que en el primer semestre del año anterior, lo que supone un incremento del 8 por ciento. La estación de Vinaròs alcanzó los 68.487 usuarios, lo que pone de manifiesto un incremento del 8,2 por ciento y 5.214 nuevos usuarios respecto a 2012, según Adif.

### **Un estudio de Compromís ve viable la red de cercanías**

No hay impedimentos técnicos para prolongar la red de cercanías hasta Tortosa. Según un informe realizado a partir de los informes anuales de Renfe, con los usuarios con los que ya cuenta la línea C-6 (Vinaròs-Castellón-Valencia) de implantarse, la prestación del servicio obtendría un superávit. Según los datos que aporta el informe, los costes del servicio ascenderían a cerca de cinco millones de euros, coste que se equilibraría con los ingresos procedentes de la venta de billetes –a un coste medio de 3,5 euros-. Además, las subvenciones que reciba esta línea en las mismas condiciones que el resto del Estado “garantizarían sobradamente el equilibrio de gastos e ingresos”. La diputación de Castelló acordó por unanimidad reivindicar la mejora del convenio de Cercanías. Mejorando los actuales horarios –que no están adaptados a los usuarios del servicio- los usuarios aumentarían con total seguridad, si aumenta la frecuencia de trenes.

Según el estudio la línea de Cercanías en la comarca del Maestrat albergaría una cifra potencial de 3.859 usuarios al día o, lo que es lo mismo, 1.408.535 personas al año. La cifra de uso correspondería al 1,4% de la población potencial beneficiaria --casi 300.000 habitantes--, idéntica a la que usa la línea ferroviaria Castellón-Valencia. En la esfera económica, el servicio también sería rentable: según los datos que aportó Pañella, el servicio generaría un gasto anual de 4.752.300 euros compensado por los 4.929.872 euros de ingresos por la venta de tiquets, y otros 1.677.540 euros en concepto de subvenciones.

Frente a los 3 trenes por sentido que circulan a diario entre la capital provincial y Vinaròs, la línea de Cercanías implicaría un máximo de 8 trenes por sentido para un trayecto de 55 minutos frente a los 75



minutos que tarda el autobús con salida y llegada en las instalaciones de la Universitat Jaume I de Castelló. Pañella recordó que más de 500 alumnos de la Universitat proceden del Maestrat (que en la práctica totalidad se han tenido que buscar pisos en la capital con el consiguiente desarraigo y sobre coste) y la nueva línea también beneficiaría a los empleados de los juzgados de Vinaròs o del Hospital Comarcal. A las preguntas parlamentarias concretas sobre las previsiones de servicio regular de cercanías entre Castelló y Vinaròs, y su coste, el Gobierno explica que hasta 2024, la previsiones de Cercanías, se limitan a mantener el nivel de servicio actual, sin prever por lo tanto nuevas actuaciones.

### ***“Que los pague la Generalitat”***

La Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, Carmen Librero Pintado, señaló en 2014 que “en caso que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en incrementar los servicios financiados por la Administración General del Estado, dicha comunidad Autónoma podrá formalizar el correspondiente contrato con RENFE para incrementar estos servicios, siempre que asuman la financiación de déficit de explotación adicional que se produzca”. El País Valenciano sufre un grave problema de financiación que nos convierte en la autonomía peor financiada de España, al sufrir un déficit del 2% de nuestro PIB (aproximadamente 2.000 millones de euros anuales). Esto convierte a los valencianos en la única comunidad autónoma pobre que, encima, aporta más de lo que recibe. 40.085 millones es la actual deuda pública y no puede ni debe asumir lo que el Estado financia en otros puntos.

### ***¿Asumir las competencias en cercanías?***

Cataluña ha asumido las competencias de la gestión y la planificación del servicio de Cercanías y el establecimiento de los precios de los servicios, haciéndose cargo de la gestión del servicio, decidiendo la frecuencia de paso, los horarios y las tarifas, así como también los niveles objetivos de calidad e inspección del servicio. Lo realmente importante no es quien ostente la titularidad, sino mejorar el servicio. Es razonable el traspaso, aunque vemos factible que una mejora notable en la red de regionales se convierta en alternativa real y factible a las cercanías.

### ***Críticas de los usuarios en los ayuntamientos de Vinaròs y Benicarló***

El recorte en trenes en las Comarcas del Norte ha tenido un efecto negativo en toda la población universitaria de las mismas. Si ya de por sí las combinaciones existentes hasta el momento eran nefastas y pocas, la eliminación del llamado “intercity” no ha hecho más que empeorar la situación. Sumado a esto, la falta de información y sobretodo la falta de buscar una solución justo en un momento bastante complicado como es el inicio del curso universitario, ha dejado tirado a este sector de la población.

Si analizamos también los factores que envuelven a este tipo de población, esta situación ha hecho complicar más la vida de los estudiantes. En los ayuntamientos hemos recibido correos y quejas y mantenido reuniones en las cuales tanto padres como alumnos denunciaban este trato. Esperamos y exigimos que se busque una solución y se de una explicación clara, contundente y transparente a esta situación y sobretodo teniendo en cuenta la cantidad de estudiantes con los que cuenta la comarca.

### ***¿Estaciones sin adaptar hasta 2024?***

En una respuesta a dos preguntas escritas formuladas al Gobierno Central por el Senador de Compromís, Carles Mulet, el Gobierno descarta ni la más mínima actuación en las comarcas de Castelló (enumera solamente actuaciones de mejora de estaciones en municipios de la demarcación de València). En lo que a RENFE compete en la Comunidad Valenciana están previstas mejoras en las estaciones de Cercanías de Catarroja, Silla, Benifaio-Almussafes, Carcaixent, Tavernes de la Vallidigna, El Puig de Santa María y Xiva. Quedan, por tanto marginadas las estaciones de las comarcas de Castelló en cuanto a su adecuación en seguridad y accesibilidad.

En el caso de Vila-real, más de 51.000 habitantes, segunda ciudad de la demarcación provincial, en demasiadas ocasiones la estación se ve saturada por la gente que necesita acceder al otro lado de la población para acudir a su lugar de trabajo, junto a los usuarios que necesitan cruzar al otro andén para utilizar el servicio de tren dirección Castellón, siendo insuficiente e insegura la pasarela actual, debido a que su



saturación conlleva a los peatones a cruzar por medio de las vías, considerando más seguro el paso subterráneo debido a que permite el cruce de las mismas a un mayor número de gente sin provocar aglomeraciones". Desde Compromís se recuerda al Gobierno que la solución de la pasarela, que se presenta como insuficiente, fue un acuerdo plenario por la negativa de la Administración central a elaborar otras alternativas, aduciendo complicaciones técnicas. El Consistorio reclama la importancia de contar con un paso subterráneo en el que no se ponga en peligro la seguridad de los trabajadores y

estudiantes que lo usan, que bastante castigados están ya con las obras, los retrasos y los incrementos en el precio del billete. El actual paso es inseguro de por sí, pero cuando entre en funcionamiento el tercer carril y los trenes de alta velocidad pasen rozando a los usuarios que esperan a los cercanías, podría ponerse en peligro la integridad de los usuarios.

En Vila-real existe un paso a nivel sobre las vías del tren como única posibilidad para que los peatones puedan salvar las vías. Esta plataforma, no solo cuenta con un montón de escalones, lo que dificulta el acceso para personas con discapacidad, mayores, o incluso, cargadas con maletas o con carros de bebé, sino que los ascensores están frecuentemente estropeados. Por otro lado la incertidumbre pesa sobre la población al no haberse eliminado la intermodal en los planos del acceso Sud al Puerto de Castellón por no estar aun convocada la mesa de negociación, que debe aclarar el emplazamiento definitivo de la Intermodal, si en Vila-real o en Castellón. Los Cercanías son otro punto problemático también en esta población, que precisa que se aumente la frecuencia de los cercanías y disminuir su elevado coste, para hacer de este servicio algo realmente útil para los ciudadanos y ciudadanas. Vila-real reclama además la unión de los cercanías con las Comarcas del Norte, ya que a los vila-realense les es imposible acceder al Maestrat, ni vía tren, ni vía bus, si no es haciendo varios trasbordos.

También es urgente la mejora de la conexión ferroviaria Sagunto-Alto Palancia con Aragón, donde hay estaciones con problemas de accesibilidad, recortes y continúa amenaza de suprimirla por entenderla deficitaria (deficit= porque no se da servicio a la ciudadanía).



### ***Recuperar billetes a precio de servicio público***

El precio del billete en sus diferentes modalidades (ida, ida y vuelta, diez viajes, mensual, ...) ha sufrido un gran incremento durante los últimos años perdiendo, en parte, su esencia de servicio público. Por ello, reclamamos que estudien una rebaja sustancial de los mismos, así como la ampliación de los sistemas de reducción de precios, incluyendo criterios como la situación económica de los usuarios, cumpliendo así de una manera más eficiente su vocación de servicio público.

## Una propuesta de Regionales asumible con horarios adaptados a los usuarios

En Compromís hemos planeado una propuesta con dos nuevas conexiones entre Castellón y Tarragona que mejoraría los sectores económicos de estas zonas. Estamos hablando como siempre voluntad política, no de dinero, ya que no estamos pidiendo ni crear infraestructuras nuevas, ni inversión, ni ninguna medida que rompa la estructura actual ferroviaria, ya que en el ejemplo que ponemos estamos estimando ya que no interfiera en ningún otro horario de los trenes que circulan. Esta idea sobre los regionales que lanzamos es sólo un ejemplo, como podrían haber tantos otros, que demostramos como de fácil son las cosas si se quieren hacer fáciles.

### HORARIS ACTUALS CASTELLÓ-VINARÒS

Nº Tren	18084	14020	14302	18096	14016
	CE	RE	RL	RE	RE
	1	1	2	1	3
VALÈNCIA		10:35	16:10	17:00	20:10
CASTELLÓ		11:32	17:10	17:58	21:02
BENICÀSSIM		11:42	17:20	18:07	21:12
ORPESA		11:49	17:29	18:13	21:18
TORREBLANCA		11:56	17:40	18:26	21:27
ALCALÀ		12:12	17:51	18:36	21:37
STA. MAGDALENA		NO PARA	NO PARA	NO PARA	NO PARA
BENICARLÓ		12:26	18:05	18:47	21:48
VINARÒS	07:10	12:32	18:12	18:54	21:54
ULLDECONA	07:19	12:41	18:23	19:05	22:04
L'ALDEA	07:31	12:53		19:17	22:16
TORTOSA	07:45	13:06		19:34	22:30
L'ALDEA	07:59			19:49	
TARRAGONA	08:54			20:58	
BARCELONA	10:05			22:05	

1:Circula Diari

2:Nomes Circula Diumenges i Festius

3:Diari excepte Dissabtes

4:Diari excepte Dissabtes i Diumenges

5:Només Circula Dissabtes.

RE: Regional Express

CE:Catalunya Express

RL:Regional Lince

### HORARIS ACTUALS VINARÒS-CASTELLÓ

14018	14014	18093	14022	14303	18087
RE	RE	RE	RE	RL	CE
4	5	1	1	2	1
09:07	10:19	14:12	15:53	20:52	
08:14	09:21	13:18	14:56	19:56	
08:04	09:14	13:10	14:48	19:47	
07:56	09:09	13:03	14:41	19:39	
07:47	08:55	12:54	14:32	19:30	
07:39	08:47	12:45	14:24	19:21	
NO PARA					
07:25	08:33	12:32	14:09	19:08	
07:19	08:28	12:27	14:03	19:03	22:38
07:10	08:18	12:18	13:54	18:54	22:19
06:54	08:06	12:04	13:39		22:02
06:45	07:51	11:49	13:30		21:51
		11:37			21:42
		10:37			20:38
		09:31			19:30



### CASTELLÓ-VINARÒS

### Proposta d'horaris

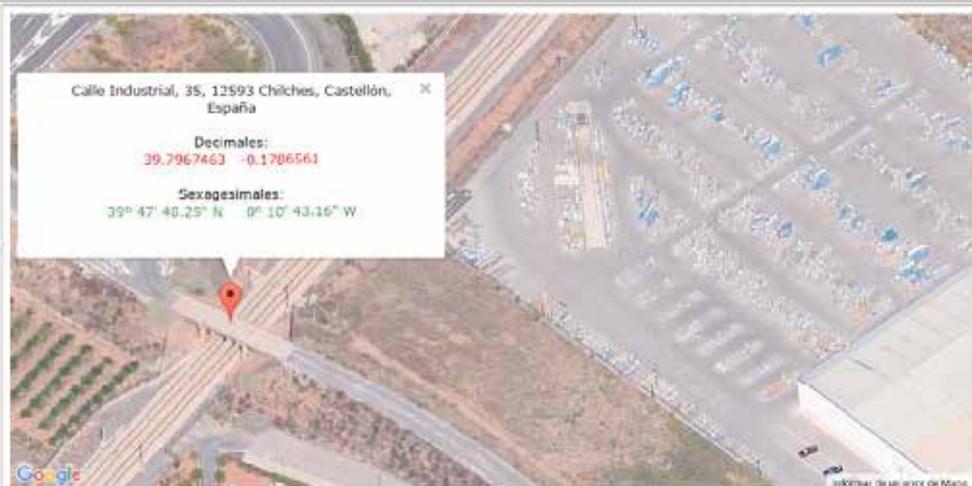
Nº Tren	18084	14020	14302
	1	1	1
VALÈNCIA		10:35	14:00
CASTELLÓ	06:30	11:32	14:58
BENICÀSSIM	06:39	11:42	15:06
ORPESA	06:45	11:49	15:12
TORREBLANCA	NO PARA	11:56	15:23
ALCALÀ	NO PARA	12:12	15:34
STA. MAGDALENA	NO PARA	NO PARA	15:39
BENICARLÓ	07:07	12:26	15:47
VINARÒS	07:14	12:32	15:54
ULLDECONA	07:23	12:41	16:03

## El puente de Xilxes

Desde el Consistorio reclaman la reparación del puente de cruce de la infraestructura ferroviaria que da acceso al polígono industrial 'els Plans' de la localidad. El puente lleva construido varias décadas y nadie se responsabiliza de él. El puente lo utiliza la industria cerámica y por él transitan vehículos pesados. Ninguno de los consistorios afectados toma cartas en el asunto mientras prosigue su degradación. El mantenimiento es nulo a pesar que la vía pasa por allí. Fomento debería implicarse en su reparación por la importancia del corredor y en previsión de futuras incidencias o accidentes.



Geográficas (grados,min,seg)	Geográficas (grados decimales)	UTM (WGS84)
latitud : 39° 47' 48.29" N longitud : 0° 10' 43.16" W	latitud : 39.7967463 longitud : -0.1766561	x : 741559.42    huso : 30 y : 4409006.85    hemisferio : Norte



### ***Tercer carril en construcción para tren alta velocidad***

Esta infraestructura no tiene las características AVE en cuanto a la velocidad. Requerimos información de las velocidades media, máxima y tiempo de recorrido para el tramo que une València y Castelló. Modificaciones o convivencias previstas con el resto de trenes de largo recorrido que entre otras, unen ciudades como València y Castelló.

Incidencia prevista sobre los trenes de Cercanías que unen y vertebran las poblaciones existentes entre las ciudades de València y Castelló; ya que utilizará la misma vía ferroviaria.



### ***Afección directa durante las obras al servicio de Cercanías***

La construcción/adequación de una vía para poder ser utilizada por el AVE, está teniendo un impacto muy grave sobre las miles de personas que diariamente utilizan el servicio de Cercanías de RENFE, habiéndolo convertido en su forma natural y, en muchos casos, la única manera de poder acceder a su vida diaria como pueda ser desplazarse a estudiar, trabajar, desplazamientos médicos, gestiones ante la administración, o para realizar compras habituales. Necesitaríamos conocer:

¿Cuáles han sido los criterios de valoración y su correspondiente resultado, por los que no se ha decidido utilizar, mientras duren las obras, cualquiera de las estaciones que a priori cumplen características para convertirse, de manera provisional, en estación de enlace desde la que poder efectuar los inicios/finales de servicio, minimizando así al máximo la incidencia sobre el servicio de Cercanías?.

¿Cuál es la fecha prevista de finalización de las obras y si se están cumpliendo los calendarios previstos? y si serán recuperados todos los servicios de Cercanías afectados por las obras, retornándose tanto los horarios como la periodicidad de los mismos al estado anterior a las obras.

### **Carreteras transferidas en mal estado**

La reciente apertura de la variante de la N-340 a su paso por el Maestrat después de décadas de reclamaciones, accidentes y decenas de muertos, ha dejado en los términos municipales afectados (Benicarló y Vinaròs principalmente) un vial en muy mal estado por sus años de tránsito. Un firme estropeado, gastado, mal señalizado y peligroso. Mientras que hasta hace años Fomento cedía en condiciones estos viales, la Orden Ministerial de 2005 con la que se compensaban estas cesiones de vías a los ayuntamientos con 204.600 euros por kilómetro cedido, ha sido derogada. Ahora los afectados deben esperar que se firmen convenios y apelar a la buena voluntad. lo que consideramos iniusto.



Así, mientras en otros municipios se han creado bulevares que iluminan el antiguo vial, incluyen jardinería, servicios, transporte público ecológico, mobiliario urbano, carriles bici, rotondas.... para hacer más amable y seguro su trazado en el caso del Baix Maestrat se les vuelve a castigar *sine die* sin mejora alguna y con una carretera en mal estado..



### **Desvío del tráfico de la N-340 entre Nules y Oropesa por la CV-13**

El desvío del tráfico pesado de camiones que hasta ahora circulaban por la N-340 hacia la carretera CV-13 de forma imprevista y a nuestro entender poco meditada ha puesto en serios aprietos a muchas familias y negocios que daban servicios al vial y sus usuarios. El personal contratado ha caído en algunos restaurantes de 30 a 8 personas, como en el caso de Torreblanca. El vial CV-13 es un vial autonómico que no está preparado para recibir tanto tráfico como el que circula a diario por la N-340, ya que cuenta con zonas empinadas, viento lateral y supone su uso un consumo de combustible adicional nada desdeñable. Además de desplazar la inseguridad y los accidentes hacia ese vial se deja a decenas de familias en la estacada, sin ninguna clase de indemnización o compensación al respecto.

### **Gratuidad inmediata de la AP-7 frente a nuevas obras**

Recientemente el Gobierno Central ha contestado a Compromís que en 2019 se finiquitará la concesión de la AP-7. Mantener esta vía con peaje, además de suponer un agravio comparativo entre territorios del Estado español, ha ocasionado que muchos potenciales usuarios eviten su utilización por su alto coste, conllevando con esto la saturación vial en otras carreteras, como es el caso de la peligrosa y masificada N-340, a su paso por las comarcas valencianas afectadas. "Ante el caos viario que se ocasiona en la N-340, se ha visto como necesario emprender millonarias actuaciones (variantes, desdobles ... etc), que están



ocasionando polémicas y reacciones contrarias, por los obvios impactos que producen (desde el punto de vista ambiental, paisajístico, agrícola ... etc), en un territorio escaso y castigado por la multiplicidad de carreteras de todo tipo, corredor ferroviario, etc.

La alternativa de rescatar la gratuidad de la AP-7 para evitar el destrozo que implican las diferentes actuaciones que suponen las variantes de la N-340 a su paso por las poblaciones afectadas siempre ha sido rechazada alegando motivos económicos, cuando ha sido defendida por

nuestro grupo. La A-7 es el desdoblamiento natural de la N-340 pero no parece existir el nervio e interés necesario hacerla posible de una vez entre Cataluña y la Comunidad Valenciana. El Gobierno no ha cifrado con datos económicos el importe que supondría el rescate la AP-7 frente al importe total de las actuaciones previstas en la N-340 y, en un futuro en la A-7 para unir ambas autonomías. De liberar la autopista, muchas de las obras en la N-340 no hubiesen sido necesarias y se hubiese evitado un gasto enorme de dinero público, fuertes impactos, expropiaciones y un destrozo importante del territorio.

### ***Mejorar la seguridad en la carretera N-340 a su paso por la Ribera de Cabanes***

Compromís presentó, entre muchas otras, una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para 2016, para que se incluya una partida para mejorar la seguridad de la carretera N-340 a su paso por los núcleos de la Ribera de Cabanes. Esta enmienda pedía un estudio técnico para analizar las alternativas viables y mejoras para actuar en uno de los pocos cascos urbanos que atraviesa todavía esta carretera.

La falta de fecha concreta para hacer las hipotéticas actuaciones de desvío de la N340 que se planteó hace años por el Gobierno Central, y la parálisis por parte de la empresa adjudicataria del PAI Torre la Sal en construir el puente que una esta urbanización con la N340 con accesos a nivel, hacen que a estas alturas, la única seguridad con la cual cuentan los vecinos son señales limitadoras de velocidad; cuando sería deseable que se pudiera estudiar la idoneidad de instalar semáforos (o bien limitadores de velocidad, o bien para ser pulsados por los peatones para pasar del calles del Empalmo en la calle Buenavista, o del Núcleo de la Venta con el barrio de la Estación). Desde Compromís se ha destacado que las soluciones técnicas y viables las tienen que dar precisamente los técnicos, y por eso se presenta la propuesta de comenzar el proyecto para de manera urgente encontrar una solución en uno de los puntos viarios más peligrosos de las comarcas de Castelló.

