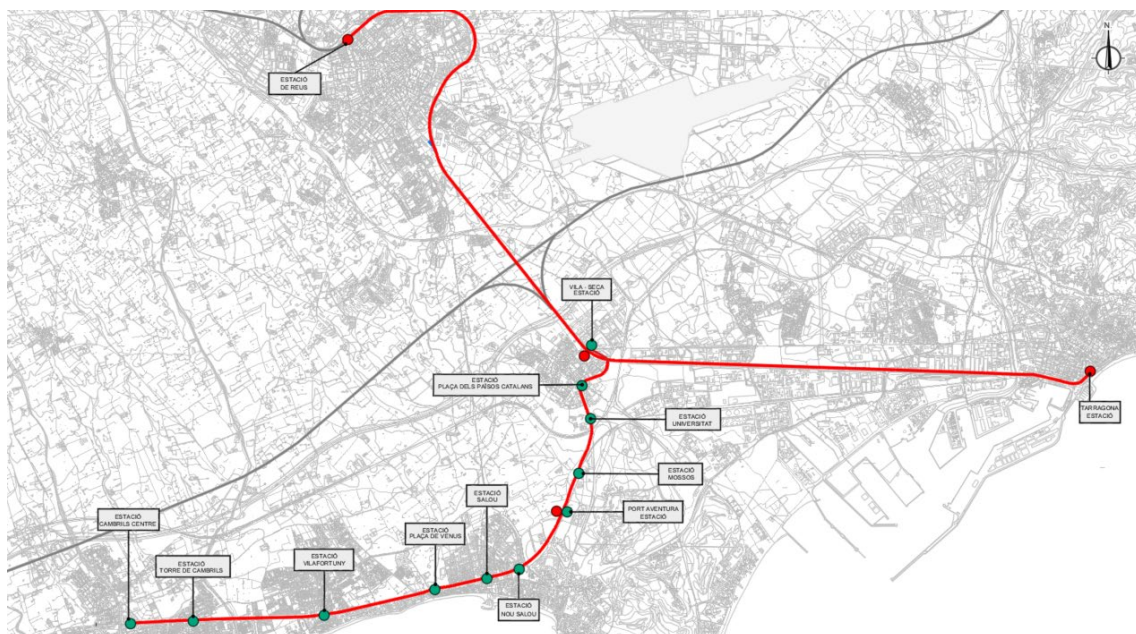


Territori i Sostenibilitat sotmet a informació pública el primer estudi del tren – tramvia del Camp de Tarragona

- El document abasta el tram Cambrils-Vila-Seca, on connecta amb la xarxa Adif per prestar servei fins a Tarragona i Reus.
- En redacció l'estudi del tram corresponent a les penetracions urbanes a Cambrils, Reus, Tarragona i altres ramals



Plànol de la primera fase del tren – tram. El tram ara en informació pública és el Cambrils-Vila-seca i connexió amb xarxa Adif

El Diari Oficial de la Generalitat pública avui l'anunci pel qual el Departament de Territori i Sostenibilitat sotmet a informació pública l'estudi del nou tren – tramvia del Camp de Tarragona en el tram Cambrils-Vila-seca i connexió amb xarxa Adif. Aquest estudi es complementa amb el que inclou els trams urbans de Cambrils, Tarragona, Reus i altres ramals, actualment en redacció, en el marc de la primera fase de desplaçament del nou sistema tramviari.

El Departament de Territori i Sostenibilitat està treballant en la configuració ferroviària que esdevindrà del nou corredor Vandellòs-Camp de Tarragona d'Adif, en servei des del gener de 2020, i la consegüent desafectació del servei del corredor costaner de via única del tram entre Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i l'estació de Salou Port Aventura; així com l'aprofitament del tram entre les estacions de Cambrils i Salou Port Aventura d'aquest corredor.

Els objectius de l'estudi que se sotmet a informació pública són tres:

- Ofereix una visió de tot el conjunt de xarxa del tren-tram, necessària per tal que les successives fases tinguin coherència, s'aprofitin les inversions efectuades en cada fase i aportin un primer anàlisi del que aquesta xarxa podria suposar per la mobilitat d'aquest àmbit central del Camp de Tarragona.
- Proposa i desenvolupa a nivell funcional una primera fase d'explotació del tren-tram que arriba a Tarragona i Reus per l'actual infraestructura d'Adif.
- Atès que l'arribada a Tarragona per la infraestructura actual per implantar la primera fase es pot fer per dos corredors ferroviaris (Salou-Port Aventura-Tarragona o Vila-Seca-Tarragona), el document estudia, analitza i proposa l'alternativa més adient per implantar aquest sistema tren-tram en el corredor Cambrils-Tarragona.

La configuració d'aquest sistema, amb prestacions de tren en les relacions interurbanes, i accessible també quan penetra a les ciutats, amb prestacions de tramvia, pot ser un element transformador de la mobilitat. L'objectiu principal de la nova xarxa és fer créixer la quota modal del transport públic fins al 25%, mitjançant l'establiment de serveis ràpids per a la mobilitat interurbana, accessibles als centres i als barris de les ciutats i connectors dels pols estratègics d'activitat d'aquest àmbit, per a la mobilitat tant de residents com de visitants.

En línies generals, la implantació del sistema del tren – tramvia, que operarà Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), comporta:

- En el **tram de Cambrils i Salou**, aprofitar l'espai que deixarà l'actual corredor ferroviari en desús i implantar diverses estacions a cada municipi (5 a Cambrils i 5 a Salou) per acostar el tren-tram als usuaris.
- Creació d'una **nova xarxa a Vila-Seca**, amb la implantació de 3 estacions, per accedir al Campus Universitari de Vila-Seca i al centre del municipi i connectar amb l'estació d'Adif.
- **Penetracions urbanes a Tarragona i Reus**, un dels aspectes clau d'aquest sistema.
 - En el cas de **Tarragona**, la xarxa proposada permet accedir al barri de Sant Pere i Sant Pau, al Campus Universitari de Sescelades, a l'Hospital Joan XIII, a l'àmbit comercial del Corte Inglés a la Rambla, a la plaça de la Imperial Tàrraco i connectar amb l'estació d'autobusos, a la zona comercial del Parc Central i al barri del Serrallo. Aquesta penetració urbana farà les funcions d'un metro per Tarragona.

- En el cas de **Reus**, permet accedir al centre de la ciutat, les estacions de la Plaça de Nen de les Oques i Passeig Prim, connectar amb l'estació d'autobusos i l'estació d'Adif, accedir al Campus Universitari de Bellissens i a l'Hospital Sant Joan de Reus. Aquesta penetració urbana farà les funcions d'un metro per a Reus.
- **Connexió ràpida entre Reus i Tarragona.** Les penetracions urbanes faran que el tren-tram estigui a prop de les persones usuàries, facilitant l'accés i la distribució; l'entrada a la xarxa d'Adif permetrà llavors fer el trajecte ràpid entre Reus i Tarragona, amb un temps de trajecte molt competitiu.
- **Eix de la T-11.** Per completar la xarxa, es preveu l'accés als importants pols estratègics que hi ha a l'eix de la T-11: l'Aeroport de Reus, la futura Estació Central del Camp de Tarragona, la zona comercial de les Gavarres i també els barris de ponent de Tarragona i la connexió del municipi de la Canonja.

La xarxa de tren-tram final proposada es compon de 34 estacions i té una extensió aproximada d'uns 46,5 quilòmetres, una xarxa on implantar els serveis per a donar resposta a les diverses necessitats de mobilitat del territori. L'estudi a informació pública estima una demanda de 9 milions de viatges anuals, un cop estigui plenament en servei la xarxa i tenint en compte els desenvolupaments previstos i l'aplicació de mesures de promoció del transport públic i la mobilitat activa en detriment del vehicle privat.

Actualment, el 90% de la mobilitat al Camp de Tarragona és interna i la quota modal global del transport públic és del 18%. El tren, per la seva configuració amb estacions excèntriques és utilitzat per als desplaçaments de més recorregut, cap a la Regió Metropolitana de Barcelona. La mobilitat en transport públic dins de l'àmbit s'efectua en autobús, ja que dona una major cobertura pel major nombre de parades i proximitat als municipis.

Les fases del sistema

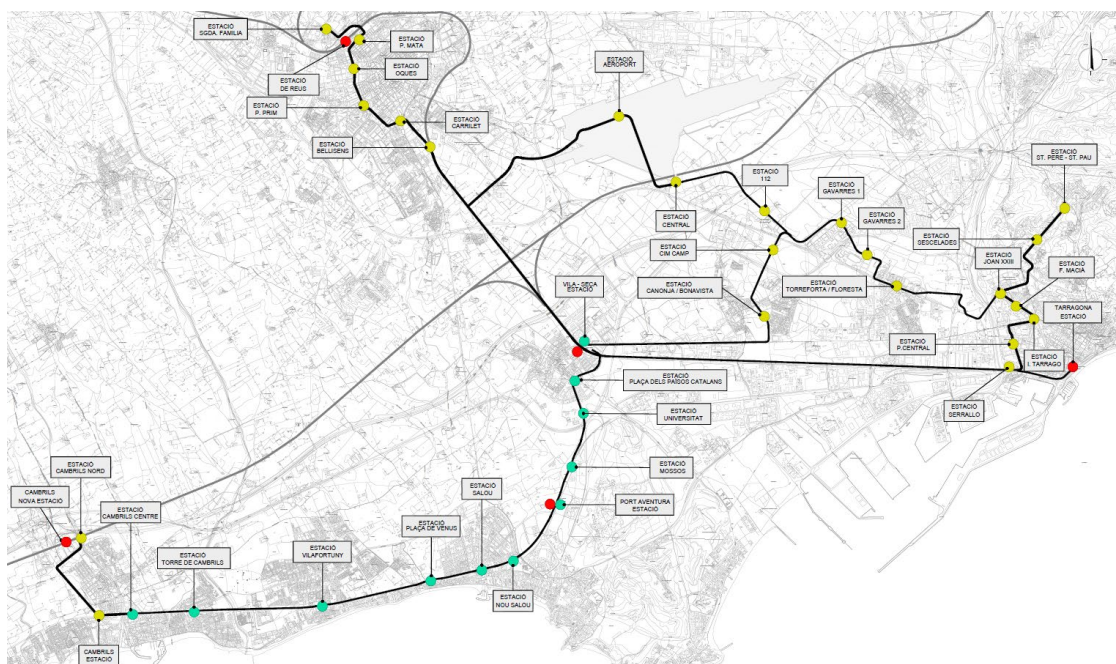
El desplegament del nou sistema es preveu en tres fases:

1a fase: Proposa la implantació del tren-tramvia entre Cambrils, Salou i Vila-Seca, i l'arribada a Tarragona i Reus per la xarxa d'Adif actual. D'aquesta manera es restitueix el mode tren-tram sobre el corredor actual en desús entre Cambrils i Salou, es dona accés al sistema a la població de Vila-Seca i es fa possible l'arribada a Tarragona i a Reus. El pressupost d'aquesta primera fase, que inclou també un centre de control-cotxeres i material mòbil és de 160 MEUR.

2a: Aborda la penetració urbana a Tarragona i Reus, i també l'accés a l'estació d'Adif de Cambrils. Així, es potencia la demanda captada fent possible ja

l'accessibilitat als pols atractors de mobilitat d'ambdues ciutats i potenciant-ne la relació.

3a: Comprèn l'eix de la T-11, així com el pas per la Canonja, per a completar la xarxa proposada i permetre d'aquesta manera l'accés a tots els pols estratègics de l'àmbit i el desplegament de la màxima potencialitat de la infraestructura.



Visió final del tren-tramvia del Camp de Tarragona

Per motius d'integració ambiental, optimització i eficiència, l'estudi considera l'aprofitament de corredors de la xarxa ferroviària d'interès general per al nou sistema de tren-tramvia. En el tram entre Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant i l'estació de Salou-Port Aventura, actualment fora de servei, l'Adif té previst dur a terme una sèrie d'actuacions de desmuntatge de la superestructura de via, i d'adequació de la infraestructura i integració territorial, en compliment de les prescripcions de les declaracions d'impacte ambiental (DIA) associades al Corredor mediterrani (variant de Vandellòs).

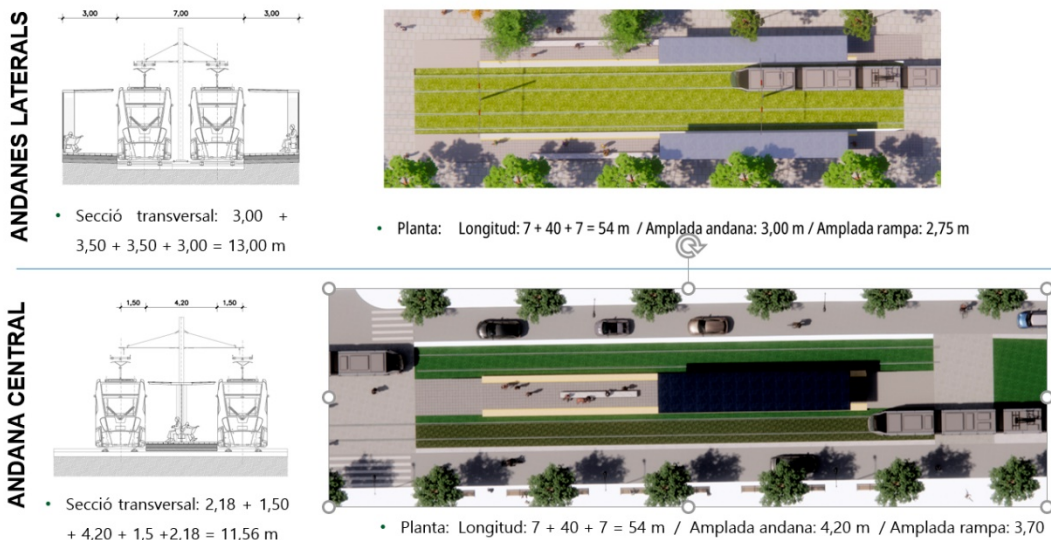
Així, aquest estudi parteix de la situació existent al corredor fora de servei Salou-Cambrils, adoptant com a configuració infraestructural preexistent la plataforma ferroviària amb la superestructura de via desmantellada; i defineix l'escenari final d'implantació del tren-tramvia, inclosos els costos que suposaria l'execució de l'actuació, partint d'aquesta situació inicial. Per portar a terme aquesta transformació, existeixen diferents escenaris, en funció del paper que tingui cada organisme i administració implicada, i especialment dels acords i convenis als que poguessin arribar.

El traçat

L'estudi informatiu analitza diferents alternatives de traçat i proposa com a més adient la que parteix de la parada de Cambrils Centre fins a l'estació d'Adif de Vila-Seca on connectaria amb la xarxa Adif per poder circular cap a Tarragona i Reus. En un primer tram, el traçat aprofita el corredor actualment sense servei del corredor mediterrani fins a l'estació de Salou-Port Aventura. En un segon tram, es construeix un corredor exclusiu per al tramvia fins a Vila-seca on connectaria amb la xarxa Adif.

Les estacions

Al contrari que a l'antiga xarxa ferroviària, formada per poques estacions i una traça completament separada de l'entorn urbà, la nova xarxa està integrada completament dins de l'espai públic afavorint l'accés dels ciutadans al transport públic i la connectivitat dels viatgers amb altres sistemes de transport; en aquest context, el disseny de l'espai públic, tant al llarg de la traça com de les estacions, és cabdal; i en aquest punt, per fer atractiu aquest sistema de transport, juga un paper important l'augment i la qualitat del disseny de l'espai públic, molt especialment a les zones de les parades.



Així mateix, el nou sistema té en compte el reforç de les connexions entre les parades i la resta dels diversos sistemes urbans pels quals transcorrerà: equipaments i altres punts estratègics, xarxes de vianants i bicicletes previstes i connexió amb altres modes de transport. Es preveuen dues tipologies de parades: amb andana central i amb andanes laterals. Es planteja una plataforma segregada per a garantir la seguretat de la resta d'usuaris de la via, conformant diferents seccions tipus. Les estacions i les vies d'accés i connexions han de ser completament accessibles.

5 de febrer de 2021