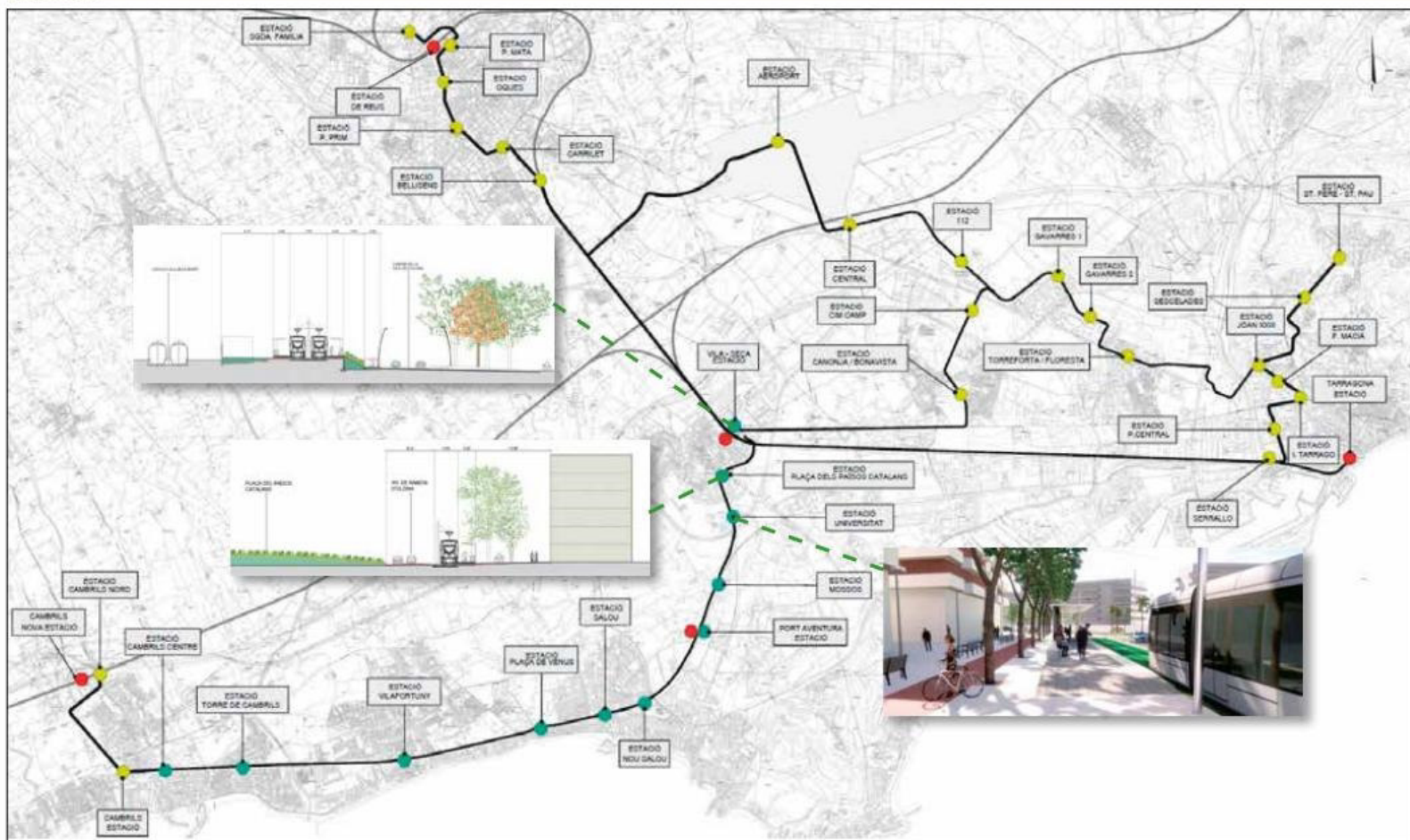


MOBILITAT



El tren-tramvia unirà Vila-seca, Salou i Cambrils i arribarà a Tarragona i Reus

Territori sotmet a informació pública el primer estudi de la infraestructura, que tindrà un total de 34 estacions i 46 quilòmetres

ACN El Departament de Territori i Sostenibilitat ha sotmès a informació pública el primer estudi del tren-tramvia del Camp de Tarragona. La primera fase del projecte està pressupostada en 160 MEUR i proposa implantar el servei entre Cambrils i Salou pel corredor que va quedar en desús el gener de l'any passat, crear una nova xarxa fins a Vila-seca i fer-lo arribar fins a Tarragona i Reus per l'actual xarxa d'Adif. En una segona fase, es preveu portar el tren-tram fins a la nova estació de Cambrils i abordar la penetració urbana de la xarxa a Reus i Tarragona, on farà «les funcions d'un metro», segons apunta Territori. Finalment, s'adequaran estacions a l'eix de la T-11 i a la Canonja per completar un sistema de 46,5 quilòmetres i 34 estacions.

Els objectius de l'estudi que se sotmet a informació pública són oferir una visió del conjunt de la xarxa perquè les successives fases tinguin coherència, i desen-

volupar a nivell funcional una primera fase d'explotació del tren-tram que arriba a Tarragona i Reus per l'actual infraestructura d'Adif.

El document proposa el corredor Vila-seca-Tarragona com el més adient per la primera fase fins a la capital en lloc del corredor Salou-PortAventura-Tarragona. Segons Territori, aquest sistema amb prestacions de tren en zona interurbana i de tramvia a les ciutats «pot ser un element transformador de la mobilitat» i fer créixer la quota modal del transport públic fins al 25%.

El sistema de 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 que Adif està desmantellant- i implantar cinc estacions a cada municipi per acostar el tren-tram als usuaris. També es crearà una nova xarxa a Vila-seca, amb tres estacions, per accedir al campus de la URV i al centre

del nucli urbà, i connectar amb l'estació de ferrocarril. La primera fase, de 160 MEUR, contempla un centre de control-cotxes i material mòbil.

Un 'metro' per Tarragona i Reus

En una segona fase, la xarxa proposada permetrà 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 plaça de la Imperial Tàrraco i connectar amb l'estació d'autobusos, la zona comercial del Parc Central i al barri del Serrallo.

En el cas de Reus, el tren-tramvia permetrà 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 de tren, accedir al campus Bellissens i a l'hospital Sant Joan de Reus. Tant a Reus com a Tarragona, aquesta penetració urbana farà les funcions d'un metro per cada ciutat.

Les penetracions urbanes fan que el tren-tram estigui a

prop de les persones usuàries, facilitant l'accés i la distribució, mentre que l'entrada a la xarxa d'Adif permetrà llavors fer el trajecte ràpid entre Reus i Tarragona amb un temps de trajecte «molt competitiu».

La tercera fase 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 consta de 34 estaci-

ons i té una extensió aproximada d'uns 46,5 quilòmetres. L'estudi a informació pública estima una demanda de nou 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.

Les estacions Universitat, plaça Països Catalans i Vila-seca

El projecte preveu tres estacions per al tram-tren a Vila-seca. Una, l'estació d'Universitat, vinculada al Campus Vila-seca de la URV. L'estudi preveu posar-la al sud de la rotonda de Mercè Rodoreda, i destaca el fet que no estaria en una zona densament poblada però que, en canvi, prestaria serveis a la URV, als instituts Ramon Barbat i Vila-seca, així com a diverses instal·lacions esportives. La segona parada seria la de l'estació de la plaça Països Catalans, que s'ubicaria al costat sud-est de la plaça, sobre la vorera existent, aprofitant que té un ample total de gairebé 20 metres i, gràcies a això, es facilitaria l'accés directe sense afectar la plaça. Aquesta estació donaria servei al centre de Vila-seca. Finalment, l'estudi contempla una tercera andana a l'estació de Vila-seca, al costat de la ja existent, i que permetria l'intercanvi amb les línies de rodalies RENFE, al mateix temps que prestaria servei al polígon industrial i la zona nord de Vila-seca. Redacció

Facilitats d'accés

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. 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.