

## Un any sense tren a les estacions urbanes de Salou i Cambrils



*Un any després del cessament del servei, 675.000 usuaris s'han hagut de passar al transport per carretera i no s'ha avançat ni en la integració urbana de la traça ni en el projecte de tramvia.*

*Es fa palès el greu error que va suposar l'eliminació d'un servei de transport públic electrificat i amb una demanda més que suficient per a fer-lo socialment rendible. Resulta incompreensible que la Generalitat, en tant que administració suposadament compromesa en la lluita contra el canvi climàtic, permetés aquesta eliminació.*

*Des de la PTP vam advertir que mantenir un servei ferroviari local mentre es planificava la tramviarització era la millor garantia contra la degradació de l'espai i permetia atenuar des del primer dia l'efecte barrera.*

Avui fa un any va circular el darrer tren en el tram Port Aventura – Salou – Cambrils. Un any després de l'eliminació del servei, el panorama és desolador. Com es podia preveure, l'estació de Port Aventura (allunyada del centre urbà i en cul de sac, cosa que dificulta la prestació d'un servei freqüent amb càrregues de passatge acceptables) ha estat incapaç de retenir els usuaris de les antigues estacions, que han optat entre passar-se al vehicle privat o utilitzar l'estació de Vila-seca, més ben situada i amb major freqüència de trens. La baixada de passatgers a la R16 compromet el manteniment de la freqüència en aquesta línia, i impossibilita el seu increment. L'autobús d'enllaç que havia de suplir el servei de tren resulta

dissuasori, ja que allarga en més de 20 minuts un trajecte que abans es feia en 3 minuts ([Salou-Estacio tren PortAventura \(servei llançadora RENFE\) a partir 14.09.20.pdf](#)).

Al mateix temps, no s'ha avançat ni un mil·límetre en la integració urbana de l'antiga via, més enllà de l'eliminació de les barreres dels passos a nivell (que també haurien pogut ser eliminades mitjançant semaforització si el tram s'hagués reservat únicament per a servei local). Al contrari, l'espai es degrada ràpidament, tal com diverses queixes veïnals ja han posat de manifest. Es va fent realitat el que vam advertir en un comunicat ara fa un any: “alguns trams la via actual es poden convertir en un cau de brutícia i abocaments incontrolats, mentre que d'altres serviran d'aparcaments més o menys regulats per als vehicles privats.”

Al mateix temps, avança molt lentament el projecte del Tramcamp, que es va utilitzar com a justificació del tancament. Tal com vam advertir, és molt més difícil implantar un servei ferroviari que transformar-lo, i el termini de quatre anys que es va donar en el seu dia és ara ja totalment irrealitzable. Al mateix temps, el projecte de la nova estació de Port Aventura, un caprici absolutament inútil per la seva escassa demanda i situació en cul de sac, i que costarà més que l'adquisició de tres tramvies complets per la línia, no contempla l'espai necessari per el Tramcamp i compromet seriosament la seva realització. La seva nova formulació exclou l'arribada a les poblacions de Tarragona i reus, que podrien donar-li càrrega, i compromet la seva viabilitat.

La Generalitat de Catalunya, en tant que administració competent en matèria de transport públic interurbà, hauria de valorar el dany causat a la mobilitat sostenible del Camp de Tarragona i actuar decididament per a revertir-los en la mesura del que sigui possible. Mantenir la política de seguidisme d'unes determinades autoritats locals incompetents en infraestructures ferroviàries significa abdicar de la capacitat d'acció d'un govern que hauria d'actuar per a tot el país, i converteix el seu discurs de compromís en la lluita contra el canvi climàtic en pura retòrica buida de tot contingut.