

Barcelona, 18 de gener de 2024

Quatre anys sense tren al tram Port Aventura - Cambrils - Vandellòs



L'emplaçament fora del nucli urbà de les noves estacions ha provocat un perjudici significatiu per a les persones usuàries del tren.

La modificació també ha suposat un perjudici per la línia R16, la línia de Tortosa i que abans passava pel centre de Salou i Cambrils, que ha vist disminuït en un 40% la seva demanda.

L'actitud de l'Ajuntament de Salou davant el TramCamp resulta incomprensible, ja que arriba a amenaçar amb accions judicials argumentant que considera aquest projecte com una barrera urbana.

Fa quatre anys, un canvi significativament negatiu va marcar la mobilitat al Camp de Tarragona després de la darrera circulació del servei ferroviari al tram Port Aventura - Salou - Cambrils. Amb aquest canvi, **han perdut aquest servei i han hagut de buscar alternatives** les prop de **675.000 persones usuàries** que es van registrar als últims anys a les estacions cèntriques de Salou i Cambrils.

Actualment, les persones usuàries que han d'utilitzar el servei a Salou i Cambrils es veuen obligades a fer-ho a la nova estació de Cambrils (a 30 minuts a peu del centre), a Port Aventura (25 minuts a peu des del centre de Salou) o a anar fins a Vila-seca. Aquesta nova situació implica que les persones residents de Salou i de Cambrils **hagin vist augmentat substancialment el temps de viatge**, ja que cal un desplaçament de més distància per arribar o marxar de l'estació. **El perjudici per a les persones usuàries del transport públic és evident**, de manera que es prova una situació en la qual s'empeny a les persones que poden fer-ho a utilitzar el vehicle privat. De fet, actualment la majoria de les persones usuàries es desplacen a l'estació de Vila-Seca, mentre que Port Aventura continua sent pràcticament

l'estació del ressort temàtic, quedant buida a l'hivern. Es calcula que les estacions de Salou i Cambrils [han perdut al voltant de 450.000 viatgers](#).

A més a més, **la demanda de la línia regional R16 ha baixat un 40% des de la inauguració de la nova variant**, que actualment presenta un **temps de viatge de 8 minuts més en el tram Tortosa - Tarragona que per l'antiga línia**. Així mateix, l'R16, de nou, torna a estar amenaçada pel canvi d'ample entre Tarragona i Castelló. **Només serà possible fer la ruta Tortosa - Tarragona - Barcelona amb trens dotats de canvi d'ample**, i el dia d'avui no tenim constància que s'hagi pres una decisió clara sobre de quina manera es garantirà la continuïtat del servei.

Per últim, no hem de passar per alt que **els projectes relacionats amb el desmantellament de la infraestructura ferroviària del tram estan ascendint fins a gairebé els 12 milions d'euros**, alguns finançats amb fons Next Generation de la UE. En plena crisi climàtica, sembla incompreensible que s'aposti per l'eliminació d'un servei de transport públic electrificat i amb una capacitat tan elevada.

D'una clausura incompreensible a un projecte de tramvia

Després de la clausura, l'esperat projecte del TramCamp ha avançat molt més lent del que voldríem. El febrer de 2021 es va presentar el primer "Estudi Informatiu del nou Tren-tramvia del Camp de Tarragona d'FGC. Tram Cambrils-Tarragona", al qual la PTP i la PDFCamp [vam presentar al·legacions al seu traçat](#). A grans trets, les al·legacions que en bona part van ser acceptades, anaven en la línia de poder garantir que el projecte avancés el més ràpid i millor possible sense perdre atractiu.

Més endavant, el 24 de gener de 2022, dos anys després del cessament del servei del tram Port Aventura – Salou – Cambrils, vam poder veure per fi l'inici de redacció del projecte constructiu del primer tram del tren-tramvia del Camp de Tarragona, amb gran part de les al·legacions presentades acceptades.

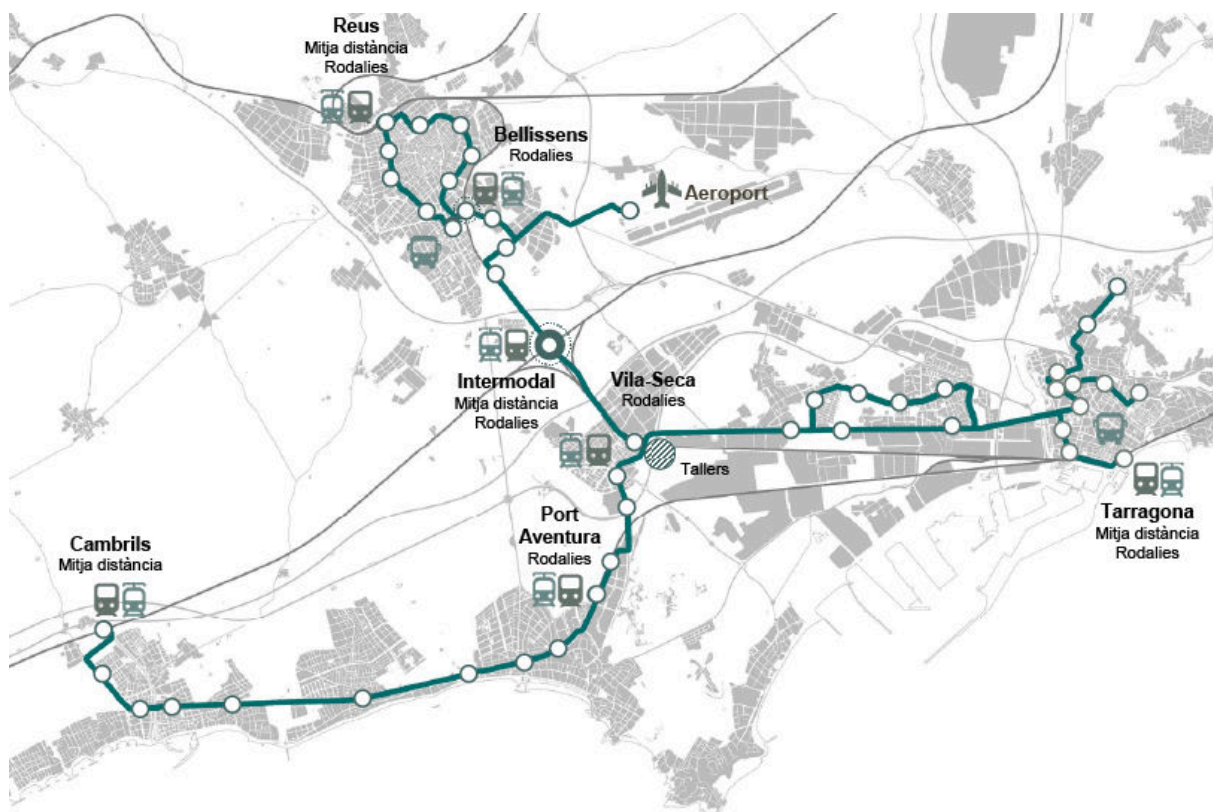
D'altra banda, l'any 2023 es va presentar "l'Estudi Informatiu del nou Tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram: Tarragona – Reus i altres ramals", corresponent a la 2a fase cap a Reus i Tarragona, a la qual vam presentar també [d'al·legacions](#), pendents encara de resolució.

En aquestes al·legacions plantegem millorar la velocitat de la línia, que considerem insuficient i que penalitza els temps de viatge. També plantegem incorporar catenària en tot el recorregut per millorar l'eficiència energètica, l'autonomia i per poder equipar-se amb vehicles estandarditzats (de menys cost i major oferta per part dels fabricants). Així mateix, també proposem deixar preparada la xarxa per poder atendre futurs increments de demanda sense necessitat de fer noves obres (reducció dels trams en via única, andanes previstes per a circulacions en doble composició, etc.).

Quatre anys després del tancament, volem recordar que el projecte del TramCamp, per damunt de tot, ha de permetre **recuperar un servei eficient de transport públic a les zones centrals de Salou i Cambrils, el qual mai s'hauria hagut d'eliminar**. És urgent millorar les paupèrrimes xifres de mobilitat sostenible a l'àrea: [la quota modal del vehicle privat en desplaçaments interurbans al Camp de Tarragona al voltant del 90%](#).

En aquest context, resulta incomprensible l'actitud de l'Ajuntament de Salou, que continua parlant del tramvia com una barrera urbana, [i que fins i tot ha amenaçat amb accions judicials](#). No s'entén com un ajuntament pot oposar-se al que és una oportunitat única: una inversió de la Generalitat que millora la mobilitat del municipi i dignificar urbanísticament la traça actual del tramvia.

Iniciem aquest 2024 amb la promesa per part d'FGC de finalitzar el Projecte Constructiu i començar les obres del tramvia; desitgem que així sigui.



Proposta de traça del TrampCamp segons l'“l'Estudi Informatiu del nou Tramvia del Camp de Tarragona dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Tram: Tarragona – Reus i altres ramals”