
ANTECEDENTES

**ANEJO
1**

ÍNDICE

1. Antecedentes	1
------------------------------	----------

1. Antecedentes

En fecha 30 de junio de 1998 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó el expediente de información pública y el estudio informativo “Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona.”

En fecha 12 de diciembre de 2001 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó provisionalmente el estudio informativo “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo – L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa”. Este estudio modificó parcialmente el antiguo trazado aprobado en el estudio informativo “Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona”.

En fecha 29 de diciembre de 2001 se anunció en el Boletín Oficial del Estado la información pública del Estudio Informativo de la “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo – L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa”. Durante el periodo de información pública se recibieron 86 alegaciones de diversos organismos, entidades y particulares afectados.

La Secretaría General de Medio Ambiente formuló la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo – L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa” el 4 de diciembre de 2002, con publicación en el Boletín Oficial del Estado de fecha 27 de diciembre de 2002.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras formuló el 27 de enero de 2003, con publicación en el Boletín Oficial del Estado de fecha 1 de marzo de 2003, la resolución por la que se modificaba parcialmente el trazado aprobado del estudio informativo “Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona”, y se aprobaba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo de la “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo- L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa.”

El 17 de diciembre de 2005 se publica en el BOE la licitación del Contrato de Consultoría y Asistencia para la redacción de los Proyectos Constructivos de Superestructura de vía, Electrificación, Instalaciones de Seguridad y

Comunicaciones, Estaciones y Obras Complementarias de los Tramos de ancho UIC de la Conexión Ferroviaria: Corredor Mediterráneo – LAV Madrid – Barcelona – Frontera Francesa.

Posteriormente, se redactan los correspondientes proyectos de infraestructura y superestructura a partir de los cuales se desarrollaron parte de las obras.

En diciembre de 2006, se inaugura la prolongación de la L.A.V Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa junto a la estación de viajeros de Perafort (Camp de Tarragona). Esta circunstancia modificó la estructura funcional de la red ferroviaria en ese ámbito territorial. Hasta ese momento, la estación de Tarragona desempeñaba el papel de elemento nodal de máxima jerarquía en el que confluían los trenes sentido Valencia, Barcelona o Meseta tanto para viajeros, como para mercancías. A partir de 2006, las relaciones ferroviarias en el área de Tarragona para viajeros de larga y media distancia se escindieron: la estación de Camp Tarragona para la conexión con Barcelona y Lérida-Zaragoza-resto de España (en ancho estándar), y la estación de Tarragona para el Corredor Mediterráneo (en ancho ibérico).

Una de las prioridades fundamentales de las últimas décadas en el ámbito del transporte ferroviario ha sido la implantación del ancho estándar para favorecer las conexiones europeas, siendo el Corredor Mediterráneo (Barcelona-Alicante-Murcia-Cartagena) uno de los ejes prioritarios de inversión.

En el caso del Corredor Mediterráneo, esta transformación se plantea siempre con un doble enfoque: por un lado, la potenciación del tráfico de mercancías mediante la conexión a la red TEN-T y la reducción de los tiempos de recorrido, por otro, la mejora de los tiempos de recorrido en los servicios de viajeros. En noviembre de 2019, se redacta el “Estudio Informativo para la implantación del ancho estándar en el tramo Castellón-Tarragona del Corredor Mediterráneo”, aprobado definitivamente en mayo de 2020. En ambos se concluye con que la mejor opción para el Corredor Mediterráneo es la definida en 2018.

Finalmente, el desarrollo del Corredor Mediterráneo presenta su último hito en la puesta en servicio de la Variante de Vandellós en enero de 2020, en una primera fase en ancho ibérico. Esta nueva infraestructura evita el tramo de vía única existente

hasta entonces, incrementando su capacidad y conectando con la línea de Alta Velocidad Madrid-Lleida-Barcelona-Frontera Francesa a través del nudo de Perafort reduciendo el tiempo de los servicios de largo recorrido entre Barcelona y Valencia. La apertura de este nuevo tramo provocó el cierre de la línea de la costa, manteniéndose el funcionamiento exclusivamente en el tramo Tarragona-Port Aventura.

El 18 de mayo de 2020, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras aprueba el expediente de información pública y audiencia y de manera definitiva (BOE nº154, 1 de junio de 2020) el “Estudio Informativo para la implantación del ancho estándar en el tramo Castellón-Tarragona del Corredor Mediterráneo”.

La alternativa escogida consiste en la “transformación de las vías existentes al ancho estándar en el tramo de vía doble existente entre Castellón y el cambiador de anchos de La Boella, tanto en sus vías generales, como en todas aquellas que así lo requieran por razones de circulación (vías de apartado), adaptando las instalaciones y elementos de la línea que sea preciso para la correcta explotación de trenes de longitud estándar interoperable (750 m) y garantizando en todo momento la adecuada prestación, capacidad, estabilidad y fiabilidad de los tráficos de viajeros y mercancías.”

Debido a los cambios que se han producido desde que se hizo el estudio informativo de “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo – L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa”, en la red ferroviaria de alta velocidad, en los servicios ferroviarios de Rodalés de Tarragona, y en la red tranviaria con el Estudio informativo “Nuevo tranvía del Camp de Tarragona de los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña. Tramo: Tarragona – Reus”, se plantea la posibilidad de ubicar la estación de Tarragona en un nuevo punto que permita la interconexión de todos los medios de transporte.

Con esta nueva ubicación, en julio de 2022, el MITMA encarga el “Estudio Informativo de la estación intermodal en el ámbito de Tarragona”, el cual es objeto del presente documento.