
**MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA
CONEXIÓN FERROVIARIA: CORREDOR MEDITERRÁNEO-
L.A.V. MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA**

**ANEJO
16**

ÍNDICE

1. Antecedentes y objeto	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Objeto	2
2. Estudio informativo de la Conexión Ferroviaria: Corredor Mediterráneo - L.A.V Madrid – Barcelona – Frontera Francesa.....	3
3. Afecciones y Propuestas de Modificación como consecuencia del Estudio Informativo actual.....	2
3.1. Justificación del estudio actual	2
3.2. Modificación como consecuencia del Estudio Informativo actual.	3

1. Antecedentes y objeto

1.1. Antecedentes

En fecha 30 de junio de 1998 la Secretaría de Estado de Infraestructuras aprobó el expediente de información pública y definitivamente 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 técnicamente el estudio informativo “Conexión Ferroviaria de alta velocidad del Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-Frontera Francesa”, ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública y oficial, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el Real Decreto 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental.

Este estudio modifica parcialmente el antiguo trazado aprobado en el estudio informativo «Línea de alta velocidad Valencia-Tarragona. Tramo Vandellós-Tarragona», desde el «Barranco Les Paisanes», en el municipio de Vinyols y Els Arcs (correspondiente al punto kilométrico 0 del presente estudio) hasta el final del trazado previsto en aquel estudio, ya que analiza otros corredores diferentes.

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.”

Como consecuencia de los cambios que se han producido en la red ferroviaria desde que se hizo el estudio informativo “Conexión ferroviaria de alta velocidad

del Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona-frontera francesa”, cambios en la explotación de los servicios de rodalies de Tarragona y los cambios en la planificación del tranvía, 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.

1.2. Objeto

El presente Estudio Informativo estudia una alternativa denominada “Estación intermodal” a la planificada como “Estación Central”, con una nueva ubicación en el nudo de Vilaseca que permita potenciar su demanda, interconexión ferroviaria y mejora de los servicios de movilidad de forma general, y con un nuevo diseño que permita adaptarse a los nuevos requerimientos funcionales motivados por los cambios en la planificación estratégica y explotación.

El objeto de este anejo consiste en proponer la Modificación del Estudio Informativo “*Conexión ferroviaria de alta velocidad del Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona- Frontera Francesa*”, en lo que respecta a la ubicación y diseño nuevo de lo que era la Estación Central, de manera que se identifiquen y queden sin efecto aquellas zonas cuya ejecución se considera que resultan incompatibles con la solución finalmente proyectada para la nueva estación (Estación intermodal de Tarragona).

2. Estudio informativo de la Conexión Ferroviaria: Corredor Mediterráneo - L.A.V Madrid – Barcelona – Frontera Francesa.

El estudio informativo, sometido a los trámites de información pública y oficial, analizaba todos los corredores que permitían realizar la conexión de ambas líneas ferroviarias en el territorio limitado al norte por los municipios de Reus y El Morell, al sur por los municipios de Salou y Tarragona, al este por los de Altafulla y Torredembarra y al oeste por el de Vilaseca.

Después de un primer análisis de los posibles corredores para realizar la conexión, técnica y económicamente viables, el estudio profundizaba en dos soluciones que destacaban sobre las demás, denominadas respectivamente: **Conexión en antena y conexión directa.**

Mediante un análisis más profundo de ambas soluciones, el estudio concluye que la más favorable, desde los puntos de vista medioambiental, socioeconómico, de explotación ferroviaria y de vertebración del territorio, resulta ser la conexión directa.

Asimismo, la Conexión directa contaba con un trazado único en todas sus zonas, salvo en la Zona 2, en la que se definieron cuatro alternativas de trazado: E, F, G y H.

ALTERNATIVAS DE TRAZADO EN LAS ZONAS DE LA CONEXIÓN DIRECTA	
ZONIFICACIÓN	Zona 1
	Alternativa E
	Alternativa F
	Zona 2
	Alternativa G
	Alternativa H
	Zona 3
Zona 4	
Zona 5	
Zona 6	
Zona 7	
	Trazado único

En total se contemplaron cuatro combinaciones posibles o alternativas de trazado de Conexión directa. Las 4 alternativas definidas en la Zona 2 se agruparon según el submodelo de Conexión en:

- **Conexión Directa con Estación Central Opción A**

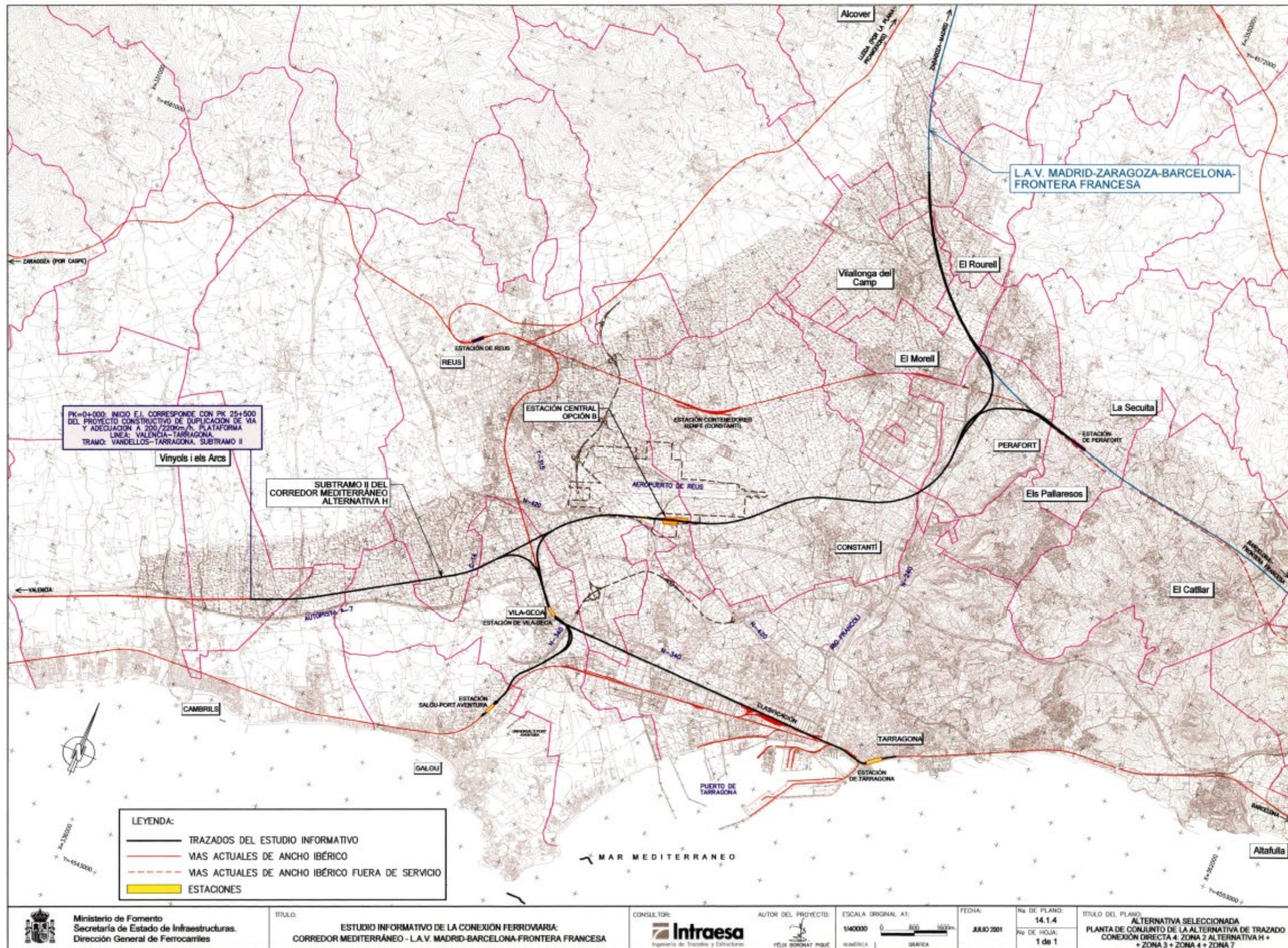
La estación Central estaba situada al noroeste de Vila-seca, en el cruce de dos corredores ferroviarios: la Conexión ferroviaria proyectada de ancho de vía UIC (Corredor Mediterráneo Almería-Tarragona - L.A.V. Madrid-Barcelona-Frontera francesa) y el Corredor Tarragona-Reus-Lérida-Zaragoza de ancho de vía ibérico, actualmente existente.

- **Conexión directa con Estación Central Opción B:**

La estación Central estaba situada en la Conexión ferroviaria proyectada, al sur del aeropuerto de Reus.

Finalmente, la alternativa seleccionada fue la del modelo de conexión directa con estación central en la opción B (Estación central al sur del aeropuerto de Reus) mediante la conexión, tal y como puede verse en la imagen del plano de la siguiente página.

Esta solución preveía la continuidad del «Corredor Mediterráneo de alta velocidad» desde el final del término municipal de Cambrils, discurriendo por el sur del aeropuerto de Reus y enlazando con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en las proximidades de la localidad de Perafort. Para ofrecer un servicio adecuado de trenes regionales la solución incluía la construcción de una estación al sur del aeropuerto (denominada Estación Central).

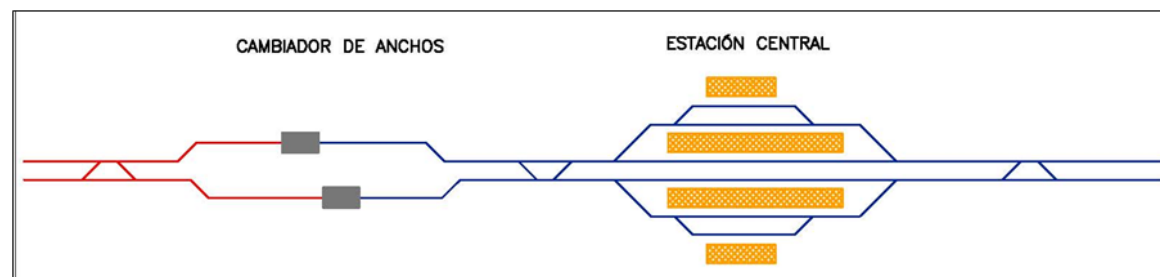


3. Afecciones y Propuestas de Modificación como consecuencia del Estudio Informativo actual.

3.1. Justificación del estudio actual

El tráfico actual de servicios en el entorno de Camp de Tarragona se compone por los trenes de largo recorrido a Madrid/Valencia/Barcelona (AVE y convencional), servicios regionales a Barcelona (R14, R15, R16, R17) y cercanías Reus/Tarragona (Rt1) y L'Árboc/L'Hospitalet (RT2).

La futura Estación Central de Tarragona se encontraba inicialmente prevista en el PK 36+050 de la variante de Vandellós, en el entorno del actual cambiador de ancho de La Boella, sin conexión con la red convencional. La Estación estaría localizada en el término municipal de Reus, en la provincia de Tarragona, al sur del aeropuerto de dicha localidad, a 7 km de distancia del núcleo urbano de Tarragona, a 5 km de Reus y a 4 km de Vilaseca.



El programa de necesidades y esquema funcional de la estación inicialmente previstos se adaptaban a los parámetros de diseño y explotación del momento, por lo que se entiende deben ajustarse a la normativa vigente, optimización funcional, adecuación a la demanda estimada, superficies y cubiertas del edificio de viajeros, etc.

De otra parte, los ayuntamientos de Tarragona, Reus, Cambrils, Salou y Vilaseca, junto con la Generalitat de Catalunya, comparten una propuesta común para la mejora de las infraestructuras y servicios ferroviarios en el entorno de Tarragona (Acord per les infraestructures i serveis ferroviaris al Camp de Tarragona; abril 2018) que incluye, a raíz del desmantelamiento previsto de las vías férreas

actuales entre Cambrils y Port Aventura, una propuesta para la implantación de un tren-tranvía desde Cambrils y Salou hasta Tarragona y Reus.

Aprovechando la necesidad de un cambio en el diseño motivado por cambios en los modelos de explotación, cambios de diseño de infraestructuras ferroviarias en el entorno de Tarragona, y en los programas de necesidades y normativas, se redacta un nuevo estudio informativo con una nueva solución que plantea un ligero desplazamiento de la solución del Estudio Informativo "Conexión ferroviaria de alta velocidad del Corredor Mediterráneo-LAV. Madrid-Barcelona- Frontera Francesa", a uno nuevo en el nudo de confluencia entre las líneas del Corredor Mediterráneo, línea convencional Reus-Tarragona y el nuevo tramo del tranvía que une Reus con Tarragona, para potenciar y mejorar la intermodalidad de la estación, con los modos ferroviarios (tranviarios y de cercanías y media distancia) y viarios y aeroportuarios.



3.2. Modificación como consecuencia del Estudio Informativo actual.

La redacción de un nuevo estudio informativo que recoge el desplazamiento de la ubicación y diseño de la estación, motivado por lo indicado anteriormente, afecta a la publicación en el Boletín Oficial del Estado de fecha 1 de marzo de 2003, donde 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.”

En esta línea, se propone modificar el estudio informativo de la “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo- L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa.”, cuya aprobación definitiva se realizó en el BOE de 1 de marzo de 2003, para dejar sin efecto las siguientes partes:

- **La estación Central**, la cual cambia tanto en ubicación como en criterios de diseño, con el objeto de mejorar la intermodalidad y adaptarlos a los nuevos escenarios de explotación ferroviaria y de planificación de infraestructuras que condicionan su ubicación, entre ellas la del tranvía.

Por tanto, en el presente Estudio Informativo **se propone la modificación del anterior “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA CORREDOR MEDITERRÁNEO-LAV MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA.”, para dejar sin efecto únicamente la ubicación y diseño de la estación Central, para pasar a tener una estación intermodal con un nuevo diseño adaptados a los nuevos requerimientos de la planificación estratégica vigente.**