



En el BOE hoy

## Transportes somete a información pública el estudio informativo de la estación intermodal del Camp de Tarragona

- La futura infraestructura será clave para mejorar la conexión de los viajeros con la alta velocidad, Rodalies, el aeropuerto de Reus y el futuro tranvía.
- La alternativa 2, que se considera que cumple mejor con los objetivos perseguidos, tendría un presupuesto de unos 82 millones de euros.

Madrid, 14 de febrero de 2024

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible somete a información pública el estudio informativo de la estación intermodal del Camp de Tarragona. Hoy ha salido publicado el anuncio en el Boletín Oficial del Estado, dando inicio al procedimiento.

Este estudio informativo se plantea ubicar la futura estación en el nudo de Vila-seca porque permite una óptima interconexión de todos los medios de transporte. En concreto, será clave para conectar la red de alta velocidad (corredor Mediterráneo), la red convencional, el aeropuerto de Reus y la futura línea tranviaria, permitiendo mejoras en los tiempos de acceso en transporte público a la estación y la consecuente reducción del uso del vehículo privado.

Este planteamiento responde a los cambios producido desde 2003, fecha de aprobación del estudio informativo de “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo – L.A.V. Madrid – Barcelona - Frontera francesa”, tanto en la red ferroviaria de alta velocidad, como en los servicios ferroviarios de Rodalies de Tarragona y con la propuesta de nueva red tranviaria.

Se han considerado las siguientes alternativas para la nueva estación:

- Alternativa 1: dos vías generales más dos de apartado, con andenes exteriores. En el exterior de las vías de apartado, se dispondrán sendos andenes de longitud útil mínima 410 m, capaces de atender composiciones dobles de trenes de alta velocidad.



# Nota de prensa

- Alternativa 2: dos vías generales más dos de apartado, con andenes interiores. Entre las vías generales y las vías de apartado se dispondrán sendos andenes de longitud útil mínima 410 m, capaces de atender composiciones dobles de trenes de alta velocidad.

Ambas alternativas 1 y 2 comparten la misma ubicación del edificio de la estación e idéntica propuesta de actuación sobre la línea convencional

El análisis multicriterio concluye que, si bien las dos alternativas resultan viables, la alternativa 2 es la que mejor cumple con los objetivos perseguidos. En definitiva, se propone:

- Someter al proceso de información pública y audiencia el estudio informativo, considerando que la alternativa que mejor cumple con los objetivos considerados es la alternativa 2, cuyo presupuesto para conocimiento de la administración asciende a unos 82 millones de euros.

El proceso de Información Pública que se inicia lo es tanto a los efectos previstos en la Ley del Sector Ferroviario como a los efectos recogidos en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Este proceso abre 30 días hábiles, desde el día hábil siguiente a la publicación del anuncio en el BOE, y tiene por objeto que las personas, instituciones y administraciones interesadas puedan comentar la concepción global del trazado y sobre el impacto ambiental.

La documentación podrá ser consultada a través de internet, en la siguiente dirección:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite>