

# CAMINADA REIVINDICATIVA PER LA REOBERTURA DE LA LÍNIA DE FERROCARRIL REUS-RODA



## DIUMENGE 5 DE JULIOL 10h – ESTACIÓ AVE CAMP DE TARRAGONA

- PERMITIRIA LA CONNEXIÓ RÀPIDA I EFICAÇ DE L'AEOROPORT DE REUS I L'ESTACIÓ DE L'AVE
- PERMETRIA LA VERTEBRACIÓ DEL BAIX GAIA.
- SERVIRIA DE BY-PASS DE MERCADERIES PERILLOSES I EVITARIA EL TRÀNSIT PER LES GRANS CIUTATS,
- PERMETRIA UNA CONNEXIÓ CIRCULAR AMB LA FUTURA XARXA DE RODALIES DE TARRAGONA.



- 5 ITINERARIS ALTERNATIUS, DE 1 HORA A 6 HORES DE MARXA
- BUSOS DE LÍNIA DES DE L'ESTACIÓ DE TREN I D'AUTOBUSOS FINS ESTACIÓ AVE.

+ INFO: 620255295

CONFIRMAR ASSISTÈNCIA PER PREPARAR L'ESMORÇAR

**pdf.camp**  
Plataforma de Defensa del Ferrocarril Públic de Qualitat

CONVOCA "PLATAFORMA PER LA DEFENSA DE UN FERROCARRIL PUBLIC I DE QUALITAT"

## PER UN BY-PASS EFICAÇ, EFICIENT, SOLIDARI I SOSTENIBLE

Si bé és cert que Tarragona va perdre el tren amb l'arribada de l'alta velocitat, és just i necessari reconèixer que altres ciutats –Reus, Valls- es van veure també privades de connexió. Des del 25 de novembre de 2008 –i dins d'una estratègia de potenciació de l'Estació del Camp- s'ha hagut de prescindir, a més, de la major part de les connexions amb en nord de la península, Madrid i bona part d'Andalusia.

Per reduir l'impacte social i econòmic d'aquestes pèrdues, cal una connexió ràpida i eficaç de l'Estació del Camp amb els nuclis de població més importants. Des de la **PDF.Camp** defensem la implementació d'una xarxa de rodalies que aprofiti les infraestructures viàries existents, optimitzant el volum d'inversió necessari i minimitzant l'impacte ambiental. La reobertura de la línia Reus-Roda –prevista per al desviament de mercaderies perilloses- juga un paper clau. La seva reactivació per al transport de viatgers permetria, a més, connectar l'aeroport de Reus amb l'Estació del Camp i la vertebració del Baix Gaià. Aquesta proposta s'integra dins d'una alternativa global de la **PDF.Camp** que té un molt bon encaix dins dels actuals criteris de planificació.

Una segona proposta –no menys important i no menys compatible amb el conjunt de plans territorials i parcials- consisteix a col·locar un intercanviador d'eixos a l'Arboç, per on transcorren en paral·lel les vies convencionals i les d'alta velocitat. Els combois podrien resseguir l'actual línia convencional sense detenir-se. Arribats a la ciutat, podrien continuar cap a Lleida –en connexió amb l'alta velocitat del Corredor del Mediterrani- cap a Tortosa-València o bé cap a Ribera d'Ebre per la línia convencional de Móra-Saragossa. Això suposaria una recuperació de les connexions de Llarga Distància que Tarragona i altres ciutats han anat perdent als darrers anys. Però també un apropament de l'alta velocitat al conjunt del territori. Així, els trens Regionals d'Alta Velocitat podrien preveure aturades a El Vendrell, Sant Vicenç/Coma-ruga, Torredembarra, Altafulla, Vila-Seca i Reus. S'estalviaria més d'un terç del temps actual de viatge entre Barcelona i Tarragona, facilitant una retrobada de Tarragona amb el tren i consolidant un lideratge regional sobre la base de la solidaritat amb el conjunt del territori.

Entenem que aquestes propostes presenten avantatges clars en termes d'eficiència en la despesa i minimització de les externalitats ambientals, però també atenent a l'eficàcia en la satisfacció de necessitats metropolitanes de transport. Paradoxalment, es tracta de propostes que han guanyat força amb la presentació d'alternatives localistes, parcials i molt més costoses en termes econòmics i ambientals. Des de la **PDF.Camp** volem participar d'un debat públic rigorós en defensa del màxim aprofitament de les infraestructures existents i planificades, en benefici del medi ambient i en resposta a les necessitats del conjunt del territori.