

La millora de la xarxa de transport al Camp de Tarragona

El Camp de Tarragona es configura com la segona àrea metropolitana de Catalunya pel seu nivell de desenvolupament demogràfic i econòmic.

La Direcció General de Ports i Transports ha realitzat el Projecte de reorganització i millora dels serveis de transports de viatgers al Camp de Tarragona, en un territori que es configura com la segona àrea metropolitana de Catalunya pel seu nivell de desenvolupament demogràfic i econòmic i que necessita un fort impuls per a posar al dia les seves infraestructures i millorar els sistemes de transports públics perquè serveixin satisfactòriament la comunitat.

En efecte, el Camp de Tarragona (comarques del Tarragonès, el Baix Camp i l'Alt Camp) compta amb 72 municipis que apleguen un total de 350.000 habitants residents, xifra que s'eleva a 850.000 habitants en època estiuenca, gràcies a un sector turístic molt desenvolupat a la seva franja litoral (Costa Daurada). Les previsions d'aquesta àrea, especialment dinàmica dintre del conjunt de Catalunya, pronostiquen una població resident de 625.000 habitants l'any 2026, a més d'un creixement de visitants producte de les anunciades inversions d'Estudis Universal al complex de Port Aventura.

Pel que fa a la xarxa de transport interurbà regular a l'àmbit del Camp de Tarragona, aquesta està configurada per un conjunt de 21 concessions que apleguen un total de 61 línies de transport i que realitzen 5,4 milions de veh./km anuals. Per a aquests serveis regulars es destinen 97 vehicles en línia, amb una edat mitjana de 9,16 anys.

Per una altra banda, a l'àmbit del Camp de Tarragona es presenten dues actuacions de construcció de línies fèrries d'alta velocitat i velocitat alta, que revolucionen el mapa ferroviari de la zona i que signifiquen una oportunitat de replantejar els serveis de la zona.

Les dades de demanda, obtingudes a partir de més de 2.500 enquestes de mobilitat realitzades a residents de les tres comarques, reflecteixen un total de 4 milions de viatges setmanals interns a l'àmbit en el total de modes de transport. D'aquests, 2,4 milions són realitzats en mitjans mecanitzats, realitzats majoritàriament en transport privat (80%). La taula núm. 1 mostra els valors d'aquesta quantificació de la mobilitat interna al Camp de Tarragona.

Tot seguit es posen en relleu, per aspectes, les necessitats i oportunitats que el transport públic presenta dintre d'aquest context:

INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES

La nova estació de Perafort, amb el nivell de circulacions i de demanda previstos, necessitarà un sistema de transport, ferroviari i viari, dintre del Camp de Tarragona, de manera que es garanteixi l'aportació i dispersió dels viatgers, a i des de Perafort. Això provoca la necessitat de crear uns nous serveis de transport entre Perafort i els principals pols de generació/atracció de viatges. Paral·lelament, el nou traçat de la línia del sud fa que s'obrin també noves expectatives de connexió de les línies de velocitat alta i alta velocitat i, en conjunt, d'aprofitament de les línies existents per a serveis regionals i de rodalies, de manera que serveixi per a augmentar la participació del transport públic en el conjunt de la mobilitat de l'àrea.

Per una altra banda, entre les necessitats del Port de Tarragona hi ha l'aprofitament de la nova via en ample UIC per a transport de mercaderies, la qual cosa motiva l'oportunitat de crear una nova línia d'ample UIC des de Perafort al Port.

INFRASTRUCTURES VIÀRIES

El desmantellament de l'actual via entre Salou i Cambrils i l'execució d'un nou vial interior ofereixen la possibilitat de recuperar el vial de la costa (Passeig Marítim) per al transport públic, ajudant així a la seva convivència amb els usos més lúdics i d'oci de tot el continu urbà entre Salou i Cambrils.

EQUIPAMENTS

A més de millores puntuals a les estacions existents, cal tenir en compte la necessitat de noves estacions d'autobusos o terminals d'autocars a Cambrils, Vila-seca i Salou.

A més, es cospa la necessitat de coordinar la ubicació i reorganització de les parades dels serveis interurbans dins de les poblacions amb els mateixos municipis implicats, de manera que es tinguin en compte també les necessitats i peticions per part dels mateixos consistoris municipals ja que aquestes decisions influeixen en la mateixa dinàmica de mobilitat interna del municipi.

Taula núm. 1 ■

MOBILITAT INTERNA AL CAMP DE TARRAGONA (viatges per setmana)						
Mitjà de transport	Mobilitat obligada		Mobilitat no obligada		Mobilitat total	
Bus urbà	178.158	7,76%	102.375	6,28%	280.533	7,15%
Bus interurbà	32.222	1,40%	51.638	3,17%	83.860	2,14%
Bus escolar/empresa	83.000	3,61%	5.947	0,36%	88.947	2,27%
Ferrocarril	17.089	0,74%	3.668	0,23%	20.757	0,53%
Vehicle privat	1.175.157	51,18%	756.118	46,39%	1.931.275	49,19%
Total mitjans mecanitzats	1.485.626	64,70%	919.746	56,43%	2.405.372	61,27%
A peu	810.373	35,30%	710.240	43,57%	1.520.613	38,73%
Total modes transport	2.295.999	100,00%	1.629.986	100,00%	3.925.985	100,00%

La taula núm. 2 reflecteix un quadre resum amb les disfuncions detectades al sistema de transport del Camp de Tarragona.

PROPOSTES

El conjunt de propostes permet ordenar el sistema de transports al Camp de Tarragona, elevant els estàndards de qualitat del servei i configurant una xarxa de transport públic encaminada a satisfer les necessitats dels ciutadans de l'àmbit, i persegueix els objectius de la mobilitat sostenible.

Pel que fa al mode ferroviari, els objectius seguits per millorar i reorganitzar els serveis han estat els següents:

- 1.- Dotar el sistema ferroviari d'una infraestructura homogènia i isotropa respecte al territori en el qual s'estableix, de manera que permeti unes grans possibilitats de desenvolupament des del punt de vista de la seva explotació, adaptant-se a les condicions de demanda que es puguin plantejar.
- 2.- Desenvolupar una xarxa ferroviària de rodalies que aprofiti els canvis infraestructurals que darrerament s'estan produint, i que complementi l'explotació dels serveis regionals i de grans línies, fins a assolir un nivell de servei com correspon a la segona àrea metropolitana de Catalunya.
- 3.- Configurar l'estació de Perafort amb una sèrie d'instal·lacions que li permeti desenvolupar la tasca de nexa d'unió entre dos corredors principals: l'arc mediterrani i la línia de l'interior (Perafort-Lleida-Saragossa-País Basc/Madrid)

Per una altra banda, els objectius que s'han definit per tal d'arribar als estàndards de qualitat de servei i nivell d'oferta en transport públic per carretera són els següents:

- 4.- Garantir un servei mínim de transport públic a tots els municipis del Camp de Tarragona. Aquest nivell mínim de servei entre les poblacions més petites amb la seva capital més propera es defineix com una oferta de transport que permeti la possibilitat de tenir dues expedicions d'anada i una de tornada al matí, i una d'anada i dos de tornada a la tarda.

Aquests serveis mínims s'estableixen augmentant expedicions en serveis regulars existents, integrant el transport escolar dins de la xarxa de transport regular o establint serveis de transport a la demanda.

- 5.- Contribuir a crear una xarxa de transport públic equilibrada en relació amb la demanda, amb qualitat de servei suficient a totes les zones del territori, i que superi les disfuncions detectades en serveis concrets, els quals responen a una insuficiència clara de nivell de servei o a demandes puntuals de diferents nuclis de població afectats.

19.- La millora de la xarxa de transport al Camp de Tarragona

QUADRE RESUM DE DISFUNCIONS AL SISTEMA DE TRANSPORT AL CAMP DE TARRAGONA			
Infraestructures ferroviàries		Solució de connexió alta velocitat - velocitat alta	
		Continuïtat eix Tarragona-Reus i eix Tarragona-Cambrils (ramal de Vila-seca)	
		Continuïtat eix Tarragona-Reus i eix Reus-Perafort (ramal de Reus)	
		Necessitat d'arribada en ample UIC al Port de Tarragona	
Infraestructures viàries		Manca d'un sistema ferroviari de rodalies al Camp de Tarragona	
		Congestió estructural a la TV-3147 entre Salou i Cambrils	
		Baixa capacitat de la carretera N-240 (Tarragona-Valls)	
Equipaments	Estacions	Mal nivell d'informació a l'usuari de les estacions de Reus i Valls	
		Mala conservació de l'estació de Valls	
		Necessitat de noves estacions a Vila-seca, Cambrils i Salou	
	Punts de parada	Necessitat de coordinar la ubicació i reorganització de parades al nucli urbà	
		Necessitat de pals de parada a 71 parades sense cap equipament	
		Insuficient nombre de marquesines	
Material mòbil	Edat mitjana de la flota elevada (al voltant de 10 anys)		
	Utilització de vehicles de 15 o més anys d'antiguitat		
Sistema de pagament	Cobrament manual a tota la xarxa i no aplicació de noves tecnologies		
Serveis de transport	Zona de l'Alt Camp oriental	Valls - el Pla de Santa Maria	Oferta insuficient
		Valls - Vila - rodona - el Pont d'Armentera	Oferta insuficient
		Querol i Montferri	Sense servei de transport
		Puigpelat / Bràfim / Vilabella / Nulles	Oferta insuficient amb Valls
	Zona de l'Alt Camp occidental	Valls - Alcover - la Selva - Reus	Oferta ajustada però suficient
		Mont-ral	Sense servei de transport
	Zona del Baix Camp nord	Reus - Castellvell - Almoester	Oferta insuficient
		l'Albiol, Capafonts i la Febró	Sense servei de transport
		Reus - Riudecols	Oferta insuficient
		Prades	Oferta insuficient
	Zona del Baix Camp est	Duesaigües, l'Argentera i Botarell	Sense servei de transport
	Zona de Torredembarra	Salomó / la Nou i la Riera de Gaià / el Catllar	Sense serv. amb Torredembarra
		Vespella de Gaià	Sense servei de transport
	Zona del Tarragonès nord i eix Tarragona-Valls	Tarragona - Valls	Manca d'un servei directe
		Tarragona (centre) - els Pallaresos	Oferta insuficient
Tarragona (Sant Salvador) - els Pallaresos		Sense servei de transport	
Reus - Constantí		Oferta insuficient	
Renau		Sense servei de transport	
Àrea metropolitana de Tarragona - Reus - Cambrils		Necessitat de reorganització dels serveis	

■ Taula núm. 2

- 6.- Ordenar el conjunt de serveis, amb els seus itineraris i les freqüències, a l'àmbit on aquests serveis, en el transcurs del temps, han anat patint modificacions successives que els han distorsionat, creant des de fa temps disfuncions i conflictes entre concessionaris.
- 7.- Dotar d'uns equipaments (estacions i punts de parada) que facilitin l'accés dels potencials usuaris a la xarxa de transport públic, de manera que tots els punts de parada estiguin senyalitzats i es dupliqui el nombre de marquesines implantades a l'àmbit.
- 8.- Prestar els serveis de transport amb un material mòbil, l'edat mitjana del qual sigui inferior a cinc anys.
- 9.- Dotar el transport públic de l'àmbit d'un sistema de pagament que apliqui les darreres tecnologies.
- 10.- Donar accessibilitat amb transport públic als punts singulars que es configuren com a importants pols d'atracció de viatges: nova estació ferroviària d'alta velocitat a Perafort i Parc Temàtic de Port Aventura (i els seus projectes d'ampliació de les instal·lacions d'Estudis Universal).
- 11.- Donar suport a les millores proposades amb una campanya de promoció i publicitat dels serveis, de manera que les millores siguin percebudes pels potencials usuaris.
- 12.- Amb tot, incrementar la demanda de transport públic interurbà al Camp de Tarragona, assolint a termini mitjà una participació d'aquests modes de transport (autobús i tren) del 10% a la mobilitat mecanitzada total, la qual cosa representaria més del doble de l'actual.

Amb aquests objectius es presenten una sèrie de propostes encaminades a assolir-los en els diferents àmbits d'actuació.

Pel que fa a l'àmbit ferroviari, es proposa tancar amb vies d'ample Renfe tota l'anella definida pel circuit Sant Vicenç de Calders-Torredembarra-Tarragona-Reus-Perafort-Sant Vicenç de Calders, crear un nou servei de rodalies constituït per tres línies de rodalies que complementin els actuals serveis regionals i construir dos punts d'intercanvi d'eixos: Perafort i el Vendrell, que permeten la isotropia del territori respecte a les relacions ferroviàries en velocitat alta i la seva incorporació a la línia d'alta velocitat. El plànol adjunt mostra el conjunt de propostes ferroviàries plantejades.

Quant als equipaments del transport públic per carretera el projecte proposa, a més de millores puntuals a les estacions existents (Tarragona, Reus i Valls) la construcció d'estacions d'autobusos als municipis de Vila-seca i Cambrils i una terminal d'autocars a Salou destinada principalment a lloc de concentració i aparcament dels vehicles de transport discrecional.

Sobre el material mòbil, es planteja quantificadament un pla de renovació de vehicles, de manera que s'aconsegueixi en un període de 8 anys una flota de transport regular amb una edat mitjana inferior a 5 anys, amb la modernització d'un parc de 91 vehicles.

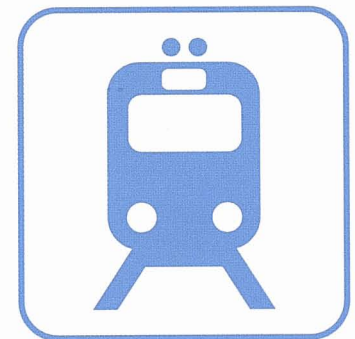
La millora de les prestacions de transport públic requereix també l'aplicació de les noves tecnologies en els sistemes de pagament, de manera que es doti el sistema de l'equipament necessari per a implementar un sistema amb targeta xip que redueixi el temps de cobrament i augmenti la velocitat comercial, permeti fidelitzar ciutadans al transport i comercialitzar aquest amb estratègies de tarifes.

La millora dels serveis d'autobús es basa en actuacions puntuals a curt termini, consistents en augments d'expedicions i prolongacions d'itineraris de la xarxa actual, i en uns altres tipus de mesures com ara la integració d'algunes rutes de transport escolar dins de la xarxa de transport i l'establiment de serveis a la demanda (zona de Torredembarra, zona de Prades, i municipis de l'Albiol, Renau i Montferri).

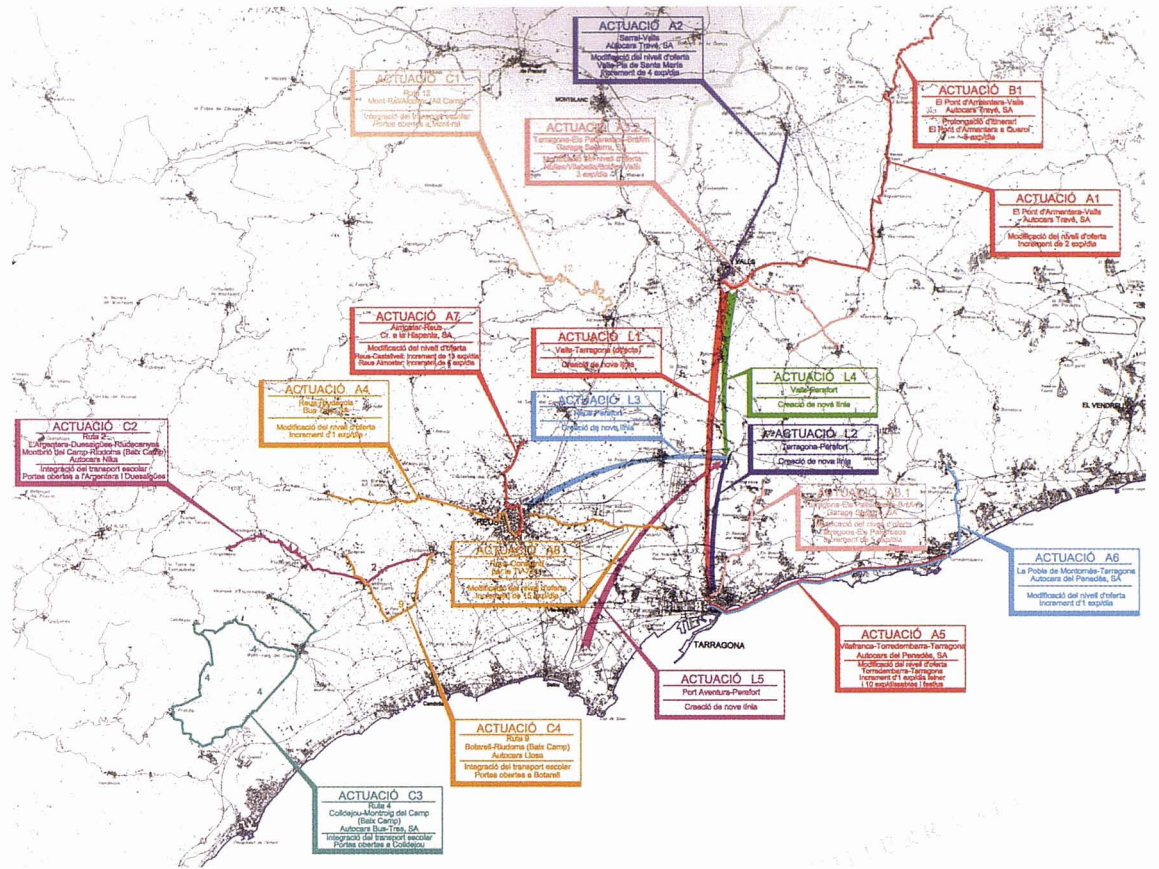
L'activitat del Camp de Tarragona, sens dubte una de les regions més dinàmiques de Catalunya, comporta l'existència d'alguns punts que es configuren com uns grans pols d'atracció de viatges en un futur de termini mitjà (5 anys). Deixant de banda l'aeroport de Reus (amb concentració de vols xàrter servits en carretera per serveis discrecionals d'autobusos), a l'àmbit es troben dos punts singulars d'atracció de viatges: Port Aventura i la futura estació de Perafort.



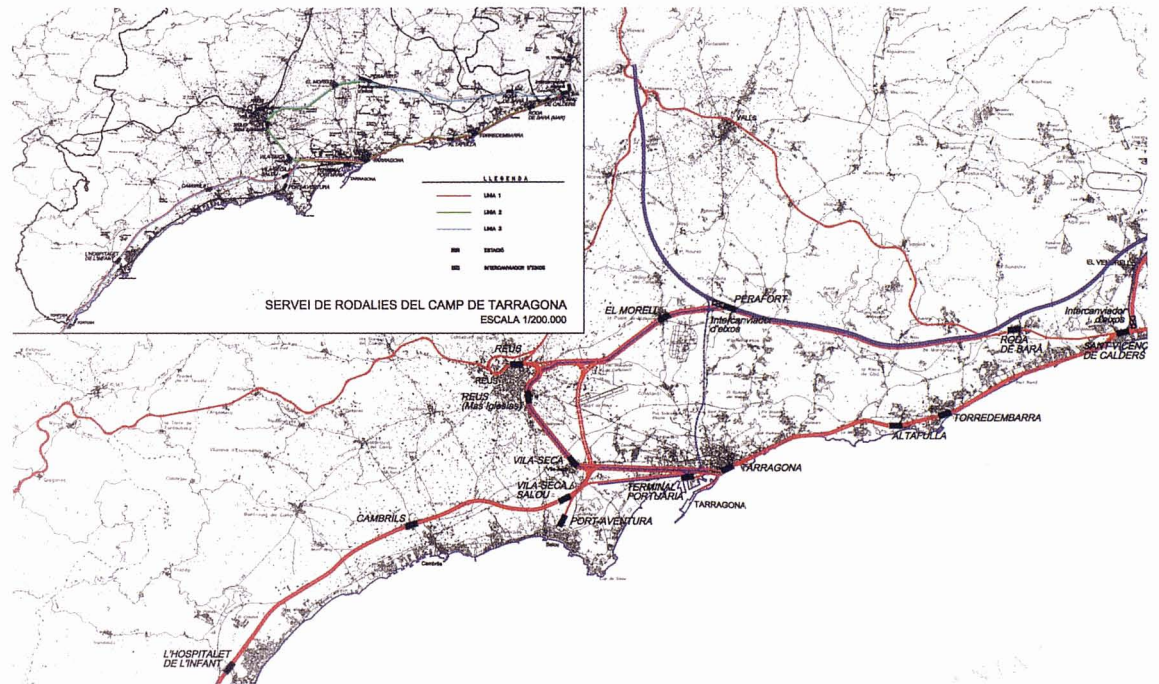
Els punts singulars que es configuren com a importants pols d'atracció de viatges són la nova estació ferroviària d'alta velocitat a Perafort i el Parc Temàtic de Port Aventura.



19.- La millora de la xarxa de transport al Camp de Tarragona



Plànol núm. 1: Proposta d'actuació



Plànol núm. 2: Proposta d'infraestructures ferroviàries

Pel que fa a Port Aventura, a termini mitjà, cal esperar les conclusions i els objectius del MasterPlan que s'està definint. Respecte a Perafort, a més dels serveis ferroviaris, s'han proposat línies directes d'autobús regular, que el comuniquin amb els pols principals de generació/atracció de viatges.

Tot el conjunt d'actuacions descrites com a millores dels serveis de transport actuals, els nous serveis a la demanda i la creació de noves línies suposen un cost d'explotació anual de 215 milions de pessetes. El plànol núm. 1 reflecteix gràficament les actuacions proposades sobre el sistema de transport públic per carretera.

Per una altra part, al triangle format per les poblacions de Tarragona, Reus i Cambrils, que rep una afluència turística extraordinària que multiplica la seva població de dret i, a més, proporciona el més gran dinamisme econòmic tant en el sector serveis com industrial, la situació del transport regular és des de fa temps conflictiva, provocada per les prohibicions de trànsit i la falta de coordinació dels serveis dels concessionaris principals de la zona. En aquest marc és convenient, mitjançant un procés negociat entre els concessionaris, sota l'autoritat de la Direcció General de Ports i Transports, superar les disfuncions existents, implementant una reorganització dels serveis de transport regular que racionalitzi l'actual oferta de transport. Aquesta reorganització es proposa realitzar-la tenint com a partida la definició de cinc línies proposades, dues de les quals articulen la concessió de Reus amb tots els municipis del seu àmbit i les altres tres fan el mateix amb Tarragona. Amb això s'aconsegueix una millora substancial de tots els serveis de transport a l'àmbit i es pot aspirar a duplicar el nombre d'usuaris d'aquests serveis.

Finalment, es proposa la creació d'una imatge de marca del transport públic al Camp de Tarragona incidint en la millora de la informació a l'usuari mitjançant una campanya de promoció dels serveis i les millores introduïdes amb la difusió d'anuncis i el repartiment de prospectes, establint un servei telefònic d'informació i millorant la senyalització i informació a l'usuari al material mòbil i a les parades.

La taula núm. 3 mostra el quadre resum d'inversions proposades en el sistema de transport públic del Camp de Tarragona.

Es proposa la creació d'una imatge de marca del transport públic al Camp de Tarragona incidint en la millora de la informació a l'usuari.

■ Taula núm. 3

QUADRE RESUM D'INVERSIONS PROPOSADES						
Àmbit	Actuacions		Periodificació (anys)	Quantificació econòmica (PTA)		
Infraestructura ferroviària	Desenvolupament de la xarxa ferroviària proposada		Pendent projecte	Pendent projecte		
Infraestructura, equipaments i material mòbil	Noves estacions d'autobusos	Vila-seca	Pendent projecte	Pendent projecte		
		Cambrils	Pendent projecte	Pendent projecte		
		Terminal d'autocars a Salou	Pendent projecte	Pendent projecte		
	Millora de les estacions actuals	Tarragona	Redisseny de l'estació	Pendent projecte	Pendent projecte	
		Reus	Millora del nivell d'informació a l'usuari	Pendent projecte	Pendent projecte	
		Valls	Manteniment i conservació de l'estació	Pendent projecte	Pendent projecte	
			Millora del nivell d'informació a l'usuari	Pendent projecte	Pendent Projecte	
	Marquesines	Implantació de 91 marquesines	3	127.400.000 PTA		
	Pals parada	Implantació de 71 pals de parada	3	3.550.000 PTA		
	Mat. mòbil	Renovació de 91 vehicles (cost imputable al Camp de Tarragona)	8	1.521.000.000 PTA		
Sistemes de pagament	Implantació de sistema amb tarjeta xip	1	151.650.000 PTA 22.600.000 PTA			
Promoció i publicitat		1	1.826.200.000 PTA			
Import total						

Amb tot això, els objectius definits queden assolits en un marc econòmic acotat. Un cop realitzat el Pla, la gestió d'aquest requerirà un seguiment directe del desenvolupament dels serveis, de la implementació de les mesures proposades i de l'evolució de la demanda en relació amb aquestes modificacions, per tal de garantir la continuïtat en l'execució de les mesures proposades.