

Al·legacions // 08-10-2010

Al·legacions de la PTP a l'Estudi Informatiu d'Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona

Ricard Riol Jurado, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XX.XXX.XXX-X i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresol, 08026 de Barcelona, es dirigeix al Departament de Política Territorial i Obres Públiques en relació a l'Estudi Informatiu del TramCamp.

AL·LEGACIONS (S'enumeren)

Algunes al·legacions es recolzen a les propostes ferroviàries de la PTP al Camp de Tarragona, adjuntades com a Annex a aquest document. És important considerar el TramCamp dins d'un esquema format per estacions d'autobusos interurbanes, autobusos urbans i el sistema de Rodalies del Camp de Tarragona.

A Consideracions generals

AL·LEGACIÓ 1. Es valora molt positivament la decisió d'articular, mitjançant un sistema de tren-tramvia, l'àrea central del Camp de Tarragona. L'àrea d'estudi considerada és on es produeix el gruix de la mobilitat quotidiana al Camp de Tarragona, per tant és la més indicada per iniciar la instal·lació d'un transport guiat tipus Metro de superfície. La resta del Camp de Tarragona ha de formar part d'un projecte on les Rodalies ferroviàries i l'autobús donin un servei freqüent i de tipus suburbà.

AL·LEGACIÓ 2. Es valora molt positivament la conversió de línies ferroviàries en desús per a donar servei metropolità amb el TramCamp i la connexió dels intercanviadors amb aquest mitjà de transport. Així, les estacions de Cambrils Nord, Vila-seca, Reus i l'estació d'autobusos d'Imperial Tàrraco estarien connectades amb aquest servei metropolità.

AL·LEGACIÓ 3. Es valora molt positivament que es fa possible la implantació del sistema per fases, cosa que permetrà donar prioritat als trams on la relació entre inversió i demanda sigui més eficient.

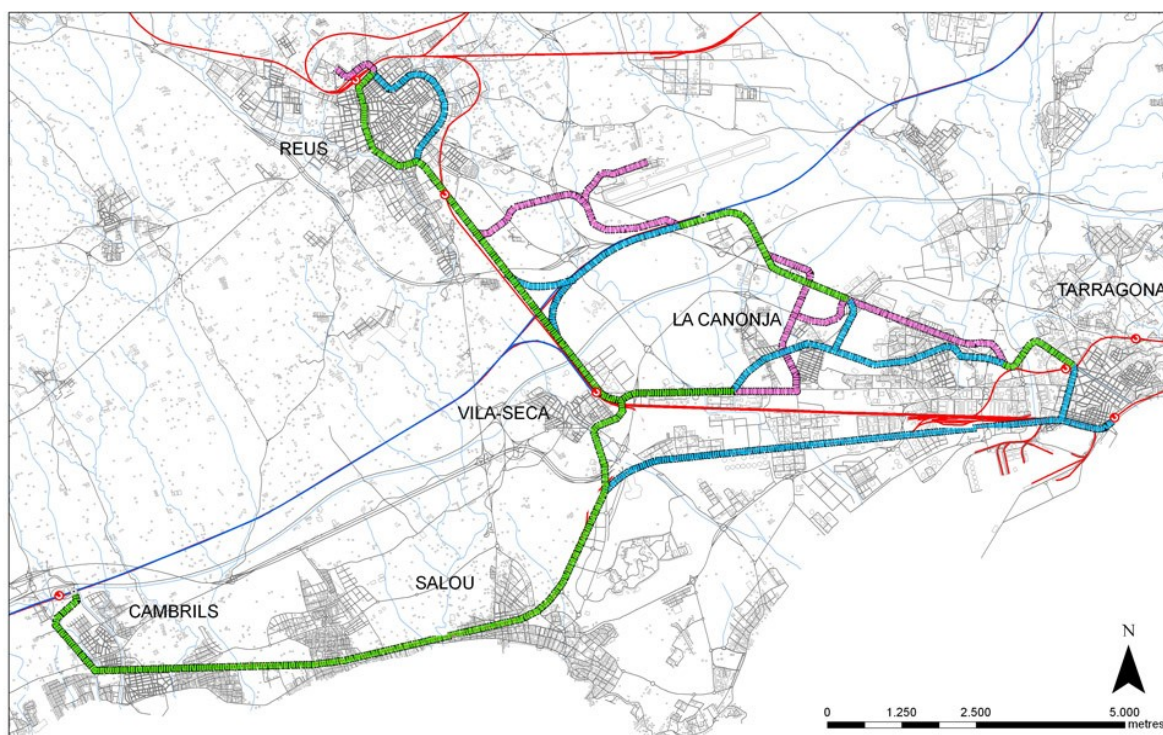
AL·LEGACIÓ 4. Es valora molt positivament l'adopció de l'amplada de via internacional per al sistema del TramCamp. L'amplada de via internacional presenta els següents avantatges:

- Així ho marquen les directrius del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Ministeri de Foment.

- És l'amplada més estandarditzada dels tramvies i trens-tramvies europeus (inclosa Barcelona), per la qual els fabricants ofereixen millors preus, en comparació amb l'ample de via ibèric.
- És l'amplada de la xarxa ferroviària d'altres prestacions
- L'amplada internacional es pot aconseguir amb vies de transició equipades amb 3 carrils, que mantenen l'ample ibèric alhora.
- Permet una millor inscripció en corba en zones urbanes, amb restriccions del radi de corbatura importants.

B Propostes per millorar l'eficàcia del sistema

Les al·legacions 5, 6, 7, 8, 9 i 10 proposen canvis o complements del traçat per captar més demanda, ja sigui a través de l'increment de l'accessibilitat al mode o a través de la millora de la velocitat comercial. S'adjunta un esquema geogràfic i funcional del que proposen aquestes al·legacions:

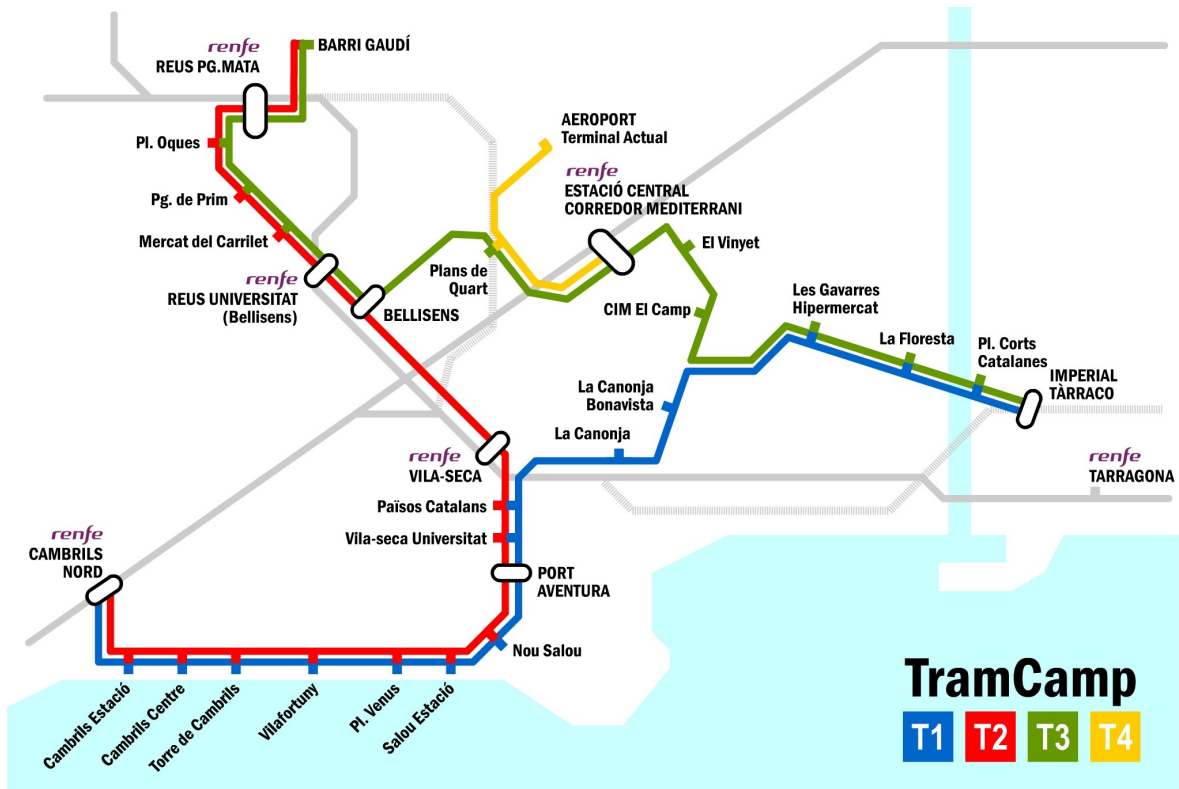


Plànol comparatiu del traçat seleccionat per l'E.I. del TramCamp (verd i rosa) i les propostes de la PTP. Llegenda:

Verd: Seccions de l'E.I. que es consideren imprescindibles

Rosa: Seccions de l'E.I. que es proposen substituir amb traçats alternatius

Blau: Proposta de noves seccions a considerar respecte l'E.I.



Esquema funcional de l'Estudi Informatiu del TramCamp, presentat pel DPTOP



Esquema funcional proposat per la PTP en les seves al·legacions a l'estudi informatiu. La línia T4 podria explotar-se únicament entre Vila-seca i Tarragona Imperial Tàrraco.

AL·LEGACIÓ 5. Es proposa incorporar a l'estudi informatiu la possibilitat d'utilitzar la línia Tarragona – València entre l'estació d'Adif de Tarragona (actual) i Port Aventura amb l'objectiu d'ofertar uns temps de viatge més atractius a la línia T1. L'estudi informatiu contempla el TramCamp com un sistema purament metropolità, amb moltes parades i seguint els continus urbans, que dona uns temps de viatge de 46 minuts entre Cambrils i Tarragona. Aquesta decisió és positiva en tant que capta millor la demanda dels nuclis poblats i dels centres generadors de mobilitat, però resulta ineficaç si es volen unir ràpidament els tres nuclis que formen l'àrea central del Camp de Tarragona: Tarragona, Reus i Salou-Cambrils. Si tenim en compte les Rodalies ferroviàries i el TramCamp amb el format urbà que s'ha plantejat, es pot comprovar que la relació Tarragona – Salou-Cambrils està mancada de connexió ràpida.

Línia	Recorregut (quilòmetres)	Parades (nombre)	Temps (minuts)	Velocitat mitjana (km/h)
T1	23,6	18	46	29
T2	21,8	19	40	30
T3	18,1	15	32	33
T4	4,1	3	5	49

Transport urbà metropolità. Entre parèntesi temps de viatge			
NUCLIS	TARRAGONA	REUS	SALOU-CAMBRILS
TARRAGONA	T1+T2		
REUS	T3	T2+T3	
SALOU-CAMBRILS	T1	T2	T1+T2

Transport suburbà ràpid. Entre parèntesi demanda diària mecanitzada			
NUCLIS	TARRAGONA	REUS	SALOU-CAMBRILS
TARRAGONA			
REUS	RODALIES (28.714)		
SALOU-CAMBRILS	SENSE RODALIES (21.192)	T2 (poques parades) (17.352)	

JUSTIFICACIÓ:

- Accés amb baix cost d'implantació i elevada velocitat comercial de la T1 fins a Tarragona. L'accés a Imperial Tàrraco es faria pel carrer Pere Martell, que seria exclusiu per a autobusos i tramvies.
- Fa possible la connexió semidirecte Reus – Tarragona amb tramvies semidirectes en cas d'impossibilitar-se la implantació d'una línia de Rodalies d'alta freqüència supeditada a l'Adif.
- El Camp de Tarragona és una àrea metropolitana conurbada; a diferència de Barcelona les línies tipus Metro o Metro lleuger necessiten ser complementades amb transports més ràpids que permetin desplaçar-se entre els tres nuclis amb poques parades intermèdies.
- La demanda entre els nuclis des de Tarragona fins a Reus i Salou-Cambrils és molt similar, però només la relació Tarragona – Reus té una connexió ferroviària ràpida per Rodalies.

- La línia de València permetria cobrir la relació semidirecte entre Tarragona i Salou-Cambrils a baix cost, aprofitant la línia ferroviària actual com es pretén fer entre Port Aventura i Cambrils.
- Estudiar la compatibilitat de les mercaderies. Al Pla Territorial del Camp de Tarragona (PTCT) es planteja que el tram de línia entre Port Aventura i Tarragona passi a ser exclusiu de mercaderies, però aquest plantejament podria flexibilitzar-se si es consideren altres alternatives:
 - 3a via de mercaderies al corredor ferroviari Reus- Tarragona, millor vinculat amb l'estació de Tarragona – Classificació
 - Compatibilitat de les escasses circulacions diàries de trens de mercaderies de la petroquímica amb el TramCamp, com fa el tramvia de Montpellier quan utilitza puntualment trams de xarxa de la Réseau Ferré de France (RFF).
 - Estudiar la circulació de tramvies per la línia sense haver-los d'adaptar a les rigideses de l'ADIF mitjançant consignes especials, com el tramvia de Montpellier.
 - Implantació del tercer carril a la línia si es mantenen tràfics ferroviaris de mercaderies en ample ibèric

Proposta a l'Annex número 5.

AL·LEGACIÓ 6. Suavitzar el recorregut de la línia T3 entre Reus - Vila-seca i l'estació “central” del Corredor Mediterrani. El traçat que es planteja presenta un traçat ple de corbes i contracorbes que té com a únic objectiu servir la parada “Plans de Quart”. Aquesta parada s'ha plantejat per connectar el TramCamp amb la variant de mercaderies de Reus.

JUSTIFICACIÓ:

- Reducció dels temps de viatge amb un traçat que substitueixi el traçat sinuós de 6 corbes per dues alineacions en recta i una corba. Aquest traçat s'alinearia amb la línia convencional d'Adif entre Reus Bellisens i el barri La Plana de Vila-seca, i amb la línia de velocitat alta d'Adif entre el barri La Plana de Vila-seca i l'estació “central” del Corredor Mediterrani.
- Conseqüència del punt anterior, millora dels temps de viatge entre l'Estació “central” del Corredor Mediterrani i Reus d'una banda, i cap a Salou-Cambrils per l'altra. La reducció del temps de viatge entre la franja costanera i la nova estació “central” s'aconsegueix reduint la distància en tramvia entre aquests dos punts, i és vàlida tant si hi ha línies de tramvia directes com si es pren la hipòtesi del transbordament entre les línies T2 i T3.
- Reducció del nombre d'obres de fàbrica i de l'impacte sobre el territori (menys parcel·lització) en alinear-se la traça a infraestructures existents.
- La connexió entre el TramCamp i la variant ferroviària de Reus també es podria garantir substituint la parada “Plans de Quart” per una nova parada entre l'estació “central” del Corredor Mediterrani i el barri La Plana de Vila-seca.

Proposta a l'Annex número 5.

AL·LEGACIÓ 7. Línia Vila-seca – La Canonja (centre) – Tarragona per l'interior dels barris de Bonavista, Campclar, Torreforta i Riuclar – Icomar. Les carreteres T11 i N340a no serveixen tota la demanda potencial dels barris de Ponent de Tarragona ni del municipi de La Canonja, ja que passen massa tangencialment d'aquestes polaritats. Per exemple, els traçats proposats per aquests eixos interurbans deixen bona part dels veïns a més d'un quilòmetre d'aquest transport públic.

JUSTIFICACIÓ:

- El servei de TramCamp des de Reus o Cambrils fins a Tarragona no és competitiu entre extrems per la T-11 com s'ha indicat en l'al·legació número 5; per tant **caldría potenciar les funcions urbanes** d'aquest transport guiat entre Vila-seca i Tarragona, passant pel centre dels barrils.
- **Es proposa un nou vial que regeneri l'urbanisme i faci el tramvia accessible, a menys de 500 metres a peu.** Es proposa un tramvia purament urbà per integrar els barris de Nucli Capital, Riuclar / Icomar, Torreforta, Campclar i Bonavista amb un recorregut que els travessi de forma cèntrica a través de la consolidació d'un nou vial sostenible, prenent l'exemple de la Diagonal de Barcelona.
- **Captació de tota la demanda potencial d'aquests barris**, conseqüència del punt anterior. La facilitat d'accedir a peu és determinant en l'elecció del transport públic en els desplaçaments urbans.
- **Projecte urbanístic i de mobilitat.** Fins ara, els barris de Ponent de Tarragona s'havien desenvolupat d'esquenes a la seva ciutat i un transport públic guiat seria el millor revulsiu per aconseguir una plena integració social i urbanística, pendent des de fa massa anys. Entenem que aquest traçat és prioritari a qualsevol altre tramvia urbà de la ciutat de Tarragona, perquè integra urbanisme social i mobilitat sostenible a territoris històricament molt mancats.
- **Per donar vocació metropolitana al projecte es proposa que la línia enllaci a l'estació intermodal de Vila-seca** amb la resta del sistema TramCamp, passant pel nou municipi de la Canonja.
- Aquesta línia es complementaria amb la **connexió tramviària entre el Serrallo i la Plaça Imperial Tàrraco** a través del carrer Pere Martell, que seria destinat íntegrament als autobusos urbans i el mateix TramCamp.

TRAÇAT PROPOSAT

Proposta a l'Annex número 8.

Tarragona

- Carrer Pere Martell, entre C. José María Malato i Pl. Imperial Tàrraco. El carrer es dedicaria íntegrament al transport públic: bus EMT i TramCamp. El carrer té la virtut de connectar la zona alta i la zona baixa de Tarragona, facilita l'enllaç entre Renfe i l'estació d'autobusos. Una vegada es traslladi Renfe cap a l'interior seguirà sent un carrer important per connectar la zona alta i baixa de Tarragona (Serrallo).
- Rambla del President Companys
- Carrer de Joan Miró (Pont de Santa Tecla)
- Enllaç a diferent nivell entre el Pont de Santa Tecla i el carrer B de Riuclar
- Carrer B (Riuclar)
- Carrer Móra d'Ebre (Riuclar)
- Carrer Gaià (Riuclar)
- Carrer Riu Besòs
- Avinguda Joan Tarradellas
- Carrers dotze i tretze (Bonavista): un per a cada via

La Canonja

- Carrer Manuel Carrasco i Formiguera
- Carrer de la Bassa Fonda

- Camí de la Coma

Vila-seca

- Carretera Barcelona – València
- Avinguda de Ramon d'Olzina
- Carrer Lledoner

AL·LEGACIÓ 8. Replantejament de la connexió de l'estació “Central” amb el centre comercial de “Les Gavarres” i amb Tarragona (nucli) per incrementar la demanda del TramCamp. Es proposa un nou traçat, menys vinculat amb la T11, que permeti connectar aquests dos centres generadors de mobilitat amb l'eix central descrit a l'al·legació 7 per l'interior del municipi de la Canonja i dels barris de Ponent de Tarragona.

JUSTIFICACIÓ:

- Increment de la demanda general del sistema com a conseqüència de la connexió directa dels barris de Ponent amb la zona comercial més important del Camp de Tarragona i amb l'estació “central” del Camp. Una sola línia uniria la part baixa i alta del centre de Tarragona, tots els barris de Ponent amb un traçat cèntric i veritablement útil i l'estació “Central del Corredor Mediterrani.
- Establiment d'un intercanviador al Mercat de Bonavista que permeti transbordaments entre la línia T3 (Reus – Estació “central” - Tarragona) i la línia Tarragona – Vila-seca. Aquest intercanviador permet l'accés de Vila-seca i la Canonja a l'estació central i el centre comercial amb un còmode transbordament.
- Es mantindria el servei al CIM del Camp, però millor connectat amb la franja costanera amb intermodalitat a La Plana (Vila-seca). A més la ubicació de la parada també donaria accés a la central del 112.
- Es proposa una parada a l'Oest de Les Gavarres (centre comercial) en un punt més atractiu que l'Est, on només hi ha un hipermercat però no els cinemes ni l'oferta d'oci.
- Connexió del polígon comercial de les Gavarres i de l'estació “central” del Camp amb tota l'àrea central del Camp de Tarragona. Línia directa des d'aquests centres generadors de mobilitat fins a Reus i Tarragona, i connexió amb la franja costanera mitjançant un senzill transbordament al Mercat de Bonavista o al barri de La Plana (Vila-Seca). Facultativament pot plantejar-se l'establiment de serveis comercials directes entre l'estació “central” i la franja costanera.

Proposta a l'Annex número 9.

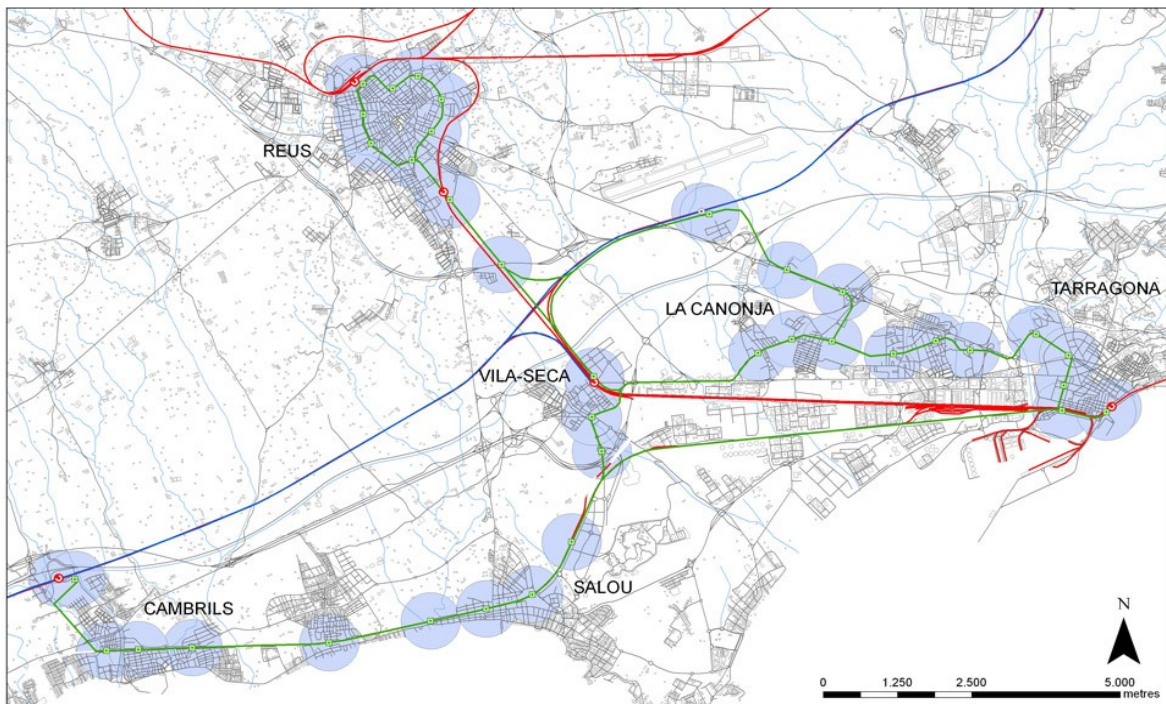
AL·LEGACIÓ 9. Replantejament de la connexió de l'estació “Central” amb l'Aeroport de Reus. Resulta poc interessant la construcció d'una línia de tramvia (13 M€/km) per l'escàs volum de demanda generada per l'Aeroport de Reus. Es proposen solucions més adequades pel volum de trànsit d'aquest aeroport:

- Llançadora mitjançant un autobús d'alta freqüència que enllaci l'Aeroport de Reus amb l'intercanviador “central” del Corredor Mediterrani, on confluirien les línies T3 del TramCamp, els serveis d'alta velocitat i els regionals d'altas prestacions. Cal tenir present que l'estació ferroviària generarà molta més mobilitat que l'Aeroport de Reus.

- Estudiar la conveniència de dedicar la inversió en la construcció del ramal de la línia T4 en el trasllat de la terminal de l'Aeroport al sud de les pistes, de forma annexa a l'estació "central" del Corredor Mediterrani.
- La ubicació annexa de la terminal de l'Aeroport amb l'estació ferroviària pot generar moltes més sinèrgies que una llançadora tramviària hiperdimensionada.

JUSTIFICACIÓ:

- Reduir el cost de la intermodalitat entre l'Aeroport, l'estació "central" i la resta del Camp de Tarragona
- Dedicar el TramCamp a resseguir els veritables eixos de la demanda quotidiana, no per passejar material mòbil buit (tramvia T4).



Millora de l'accessibilitat al mode, i en conseqüència de la demanda, gràcies a les al·legacions 7, 8 i 9. Es grafia un radi d'accessibilitat de 500 metres al voltant de les parades, equivalents a 6-8 minuts d'accés a peu.

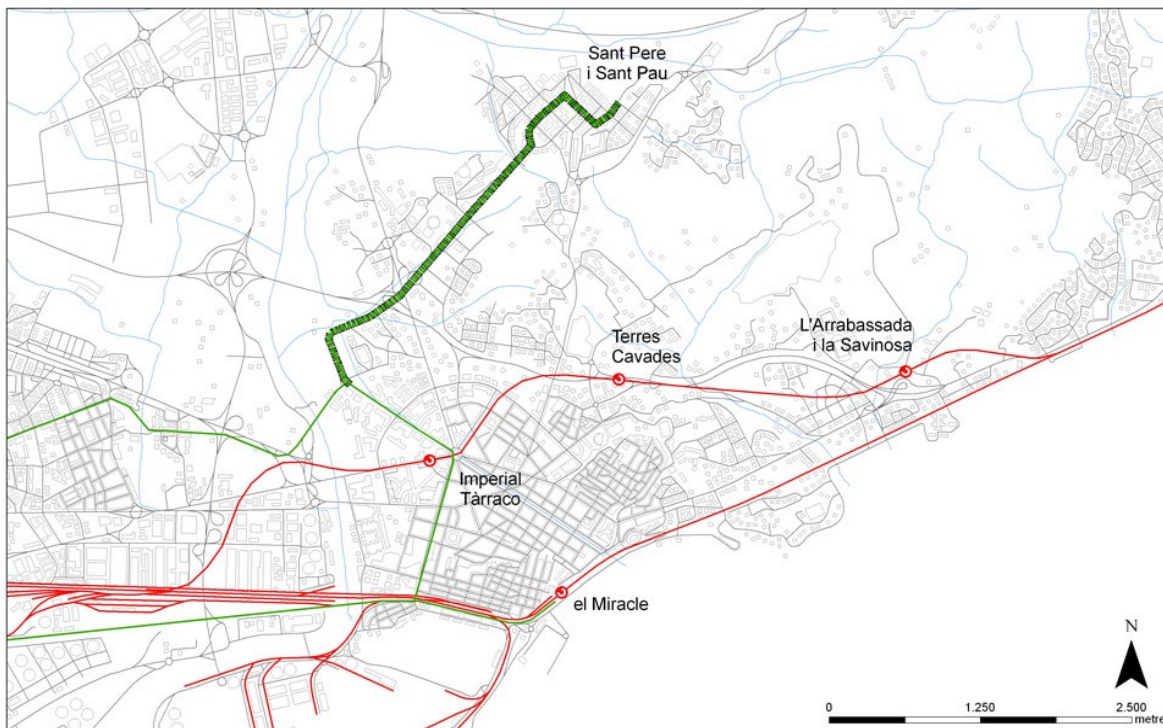
AL·LEGACIÓ 10. Ampliació de la demanda als trams urbans de Reus i Tarragona. Afavorir l'accessibilitat al mode en zones urbanes és una operació bàsica per millorar la demanda del transport guiat al Camp de Tarragona. Per això es plantegen les següents actuacions a Reus i Tarragona:

AL·LEGACIÓ 10.1. Tancament de l'anella tramviària a Reus. La línia entre Renfe Pg. Mata i Bellisens, pel Pg. Prim és la que dona més accessibilitat al mode a la ciutat de Reus, però el tancament del bucle permetria donar servei i cobertura gairebé al 75% de tota la trama urbana consolidada de la ciutat i diversos equipaments.

AL·LEGACIÓ 10.2. Dedicació del Carrer Pere Martell a l'autobús i el tramvia. Aquest carrer permet connectar la zona alta i baixa del centre de Tarragona, i permetrà connectar les estacions d'autobús i ferrocarril en qualsevol dels escenaris, també l'actual.

AL·LEGACIÓ 10.3. Estudiar l'ampliació del TramCamp des d'Imperial Tàrraco fins el Centre Educacional i el barri de Sant Pere i Sant Pau. Tant el Centre Educacional com el barri de Sant

Pere i Sant Pau són els dos grans centres generadors de mobilitat no coberts pel TramCamp a la ciutat de Tarragona. Es tractaria d'una darrera fase d'implantació que permetria aprofitar la connectivitat del carrer Pere Martell, i connectar, amb dues línies, tots els àmbits densos de la ciutat.



Proposta de la PTP per ampliar el servei urbà del TramCamp a la ciutat de Tarragona.

S'adjunta esquema funcional de l'al·legació 10.1 i 10.3.



Proposta PTP Camp de Tarragona // 08-10-2010

Propostes ferroviàries de la PTP per al Camp de Tarragona

Autors: Xavier Lujan Calvo
Ricard Riol Jurado

1 Millora de freqüència del servei actual

DESCRIPCIÓ: Ampliació de freqüències a les línies de Regionals actuals i aplicació del servei de Rodalies al Camp de Tarragona per garantir una ràpida comunicació intermunicipal, reduir la dependència del vehicle privat i millorar la sostenibilitat del transport al Camp de Tarragona.

OBJECTIUS: Millorar l'explotació de les infraestructures existents és, sens dubte, el camí més ràpid i efectiu per assolir un transport públic atractiu. Es proposa ampliar les expedicions diàries de les línies regionals que connecten el Camp de Tarragona amb la resta del país:

- Línia Barcelona – Tarragona – Reus (per Vilanova)
- Línia Barcelona – Sant Vicenç de Calders (per Vilafranca)
- Línia Reus – Mora la Nova – Zaragoza
- Línia Tarragona – Tortosa – València
- Línia Sant Vicenç de Calders – Roda de Barà – Valls – Picamoixons – Lleida
- Línia Reus – Picamoixons

ORIGEN: Ajuntaments, societat civil, PDF.Camp, PTP (Tren 2014).

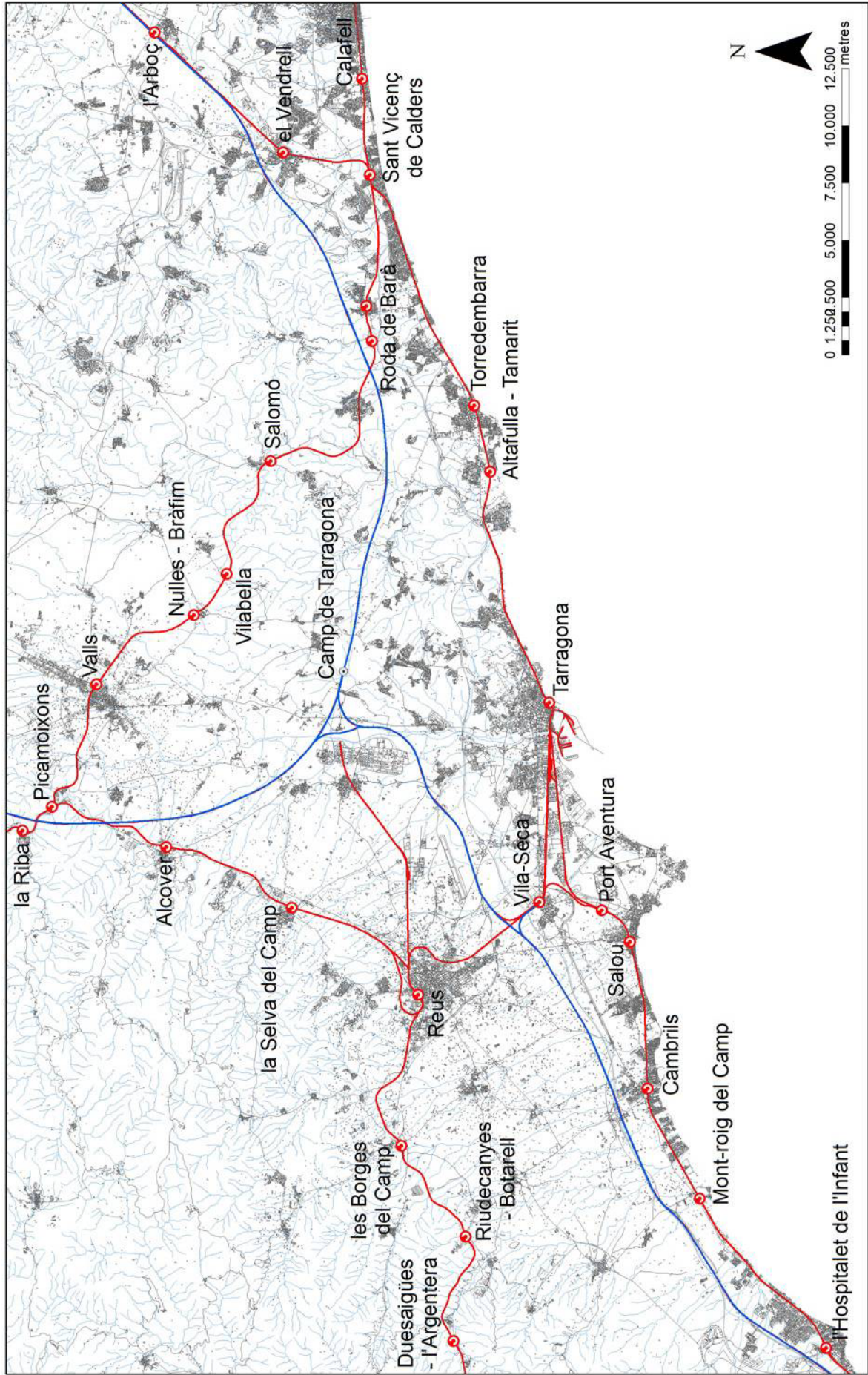
SITUACIÓ ACTUAL: Actuació parcialment contemplada al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012, aprovat pel Parlament de Catalunya per a un termini màxim de 2012. Previsions per a les línies de mitjana distància:

Línies de Regionals a Catalunya	Exp. diàries actuals	Exp. futures
Tortosa – Tarragona – BCN (Renfe MD)	10	13
Riba-roja – Reus – BCN (Renfe MD)	3-4	6
Lleida – Reus - BCN (Renfe MD)	3	5
La Plana P. – Valls - BCN (Renfe MD)	2 + 2 llançadores	5 llançadores
Lleida – Manresa - BCN (Renfe MD)	3	4
Lleida – Balaguer – la Pobla Segur (FGC)	3	6
Puigcerdà – BCN (Renfe MD)	6	7
Portbou – Girona - BCN (Renfe MD)	12	16
Tram comú Tarragona – BCN (Renfe MD)	27	24 + Avant (?)
Tram comú Girona – BCN (Renfe MD)	22	16 + Avant

Previsions de noves línies per crear un nucli de Rodalies propi al Camp de Tarragona:

Rodalies del Camp de Tarragona	Exp. en hora punta	Exp. en hora vall
Línies 1, 2, 3 i 4 (estàndard per línia)	2	1
Tram comú: Reus - Tarragona	6	3
Tram comú: Tarragona - Torredembarra	4	2
Subtram 3a: Picamoixons – Montblanc	1	0,5 (cada 2 hores)
Subtram 3b: Picamoixons – Valls	1	0,5 (cada 2 hores)

Veure annex núm. 1.



2 Adaptació del ferrocarril convencional a les Rodalies del Camp de TGN

DESCRIPCIÓ: Conjunt de mesures encaminades a reforçar el caràcter local de la xarxa ferroviària del Camp de Tarragona, actualment orientada exclusivament als serveis radials des de Barcelona. S'inclouen les següents mesures:

- 2.1. Noves estacions a Creixell, Bellisens (Reus) i Platja Llarga (Tarragona)
- 2.2. Reobertura de la línia ferroviària Reus – Roda de Barà; clausurada el 1992. Es valora en 180 M€ (PITC 2006)
- 2.3. Nou enllaç entre Alcover (línia Reus – Lleida) i Valls (línia Sant Vicenç – Lleida). Es valora en 12 M€ (PITC 2006)

MILLORES: Amb aquestes ampliacions d'infraestructura ferroviària s'incrementa notablement la cobertura ferroviària a una població de 23.000 habitants del Baix Gaià, es millora la cobertura ferroviària als 30.000 habitants de Creixell, Reus i Tarragona, es generen connexions competitives amb el vehicle privat entre Valls i Reus per enllaçar de forma eficient l'arc que uneix els tres municipis més poblats del Camp de Tarragona.

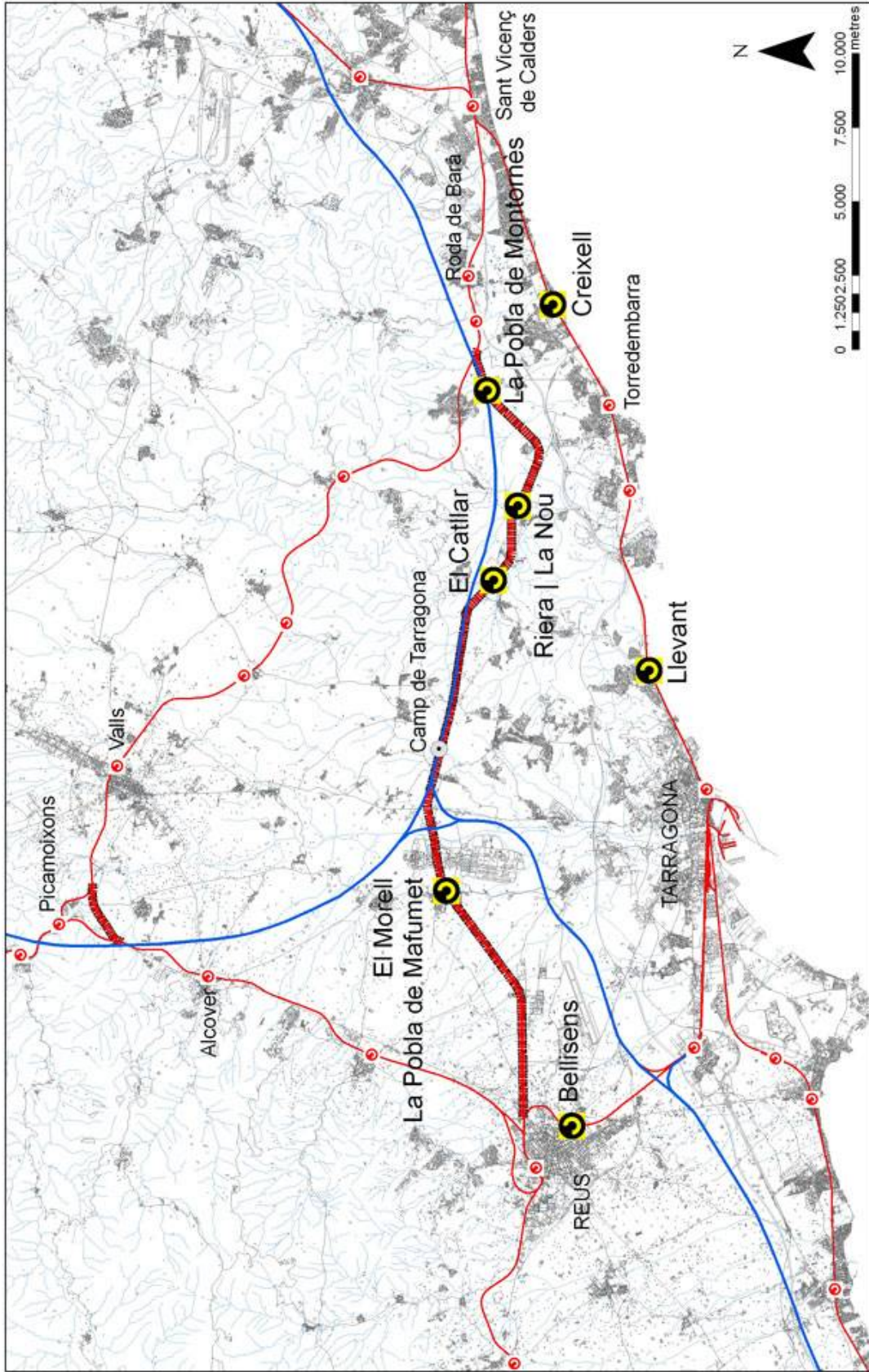
Veure Annex núm.2.

ORIGEN: popular, Ajuntaments del Baix Gaià, PDF.Camp i PTP (Secció territorial del Camp de Tarragona, Tren 2014)

SITUACIÓ ACTUAL:

- 2.1. Inclosa al PNI (2009), sense definir; i concretada al PTCT (2010)
- 2.2. PITC (2006), PNI (2009), PTCT (2010) i diversos plans actualment en redacció per part del Ministeri de Foment de convertir la línia Reus – Roda en una nova línia de mercaderies que enllaci els ports de Tarragona i Barcelona per Vilafranca, a través d'aquesta ruta i de la quadruplicació de la línia de Rodalies fins al Papiol, on neix el ramal exclusiu de mercaderies del Port de Barcelona.
- 2.3. PITC (2006), PNI (2009), PTCT (2010)

Nota: les estacions i traçats del PTCT són només reserves de sòl a la planificació urbanística.



3 Entrada en servei de la línia de velocitat alta entre Vandellòs i Perafort

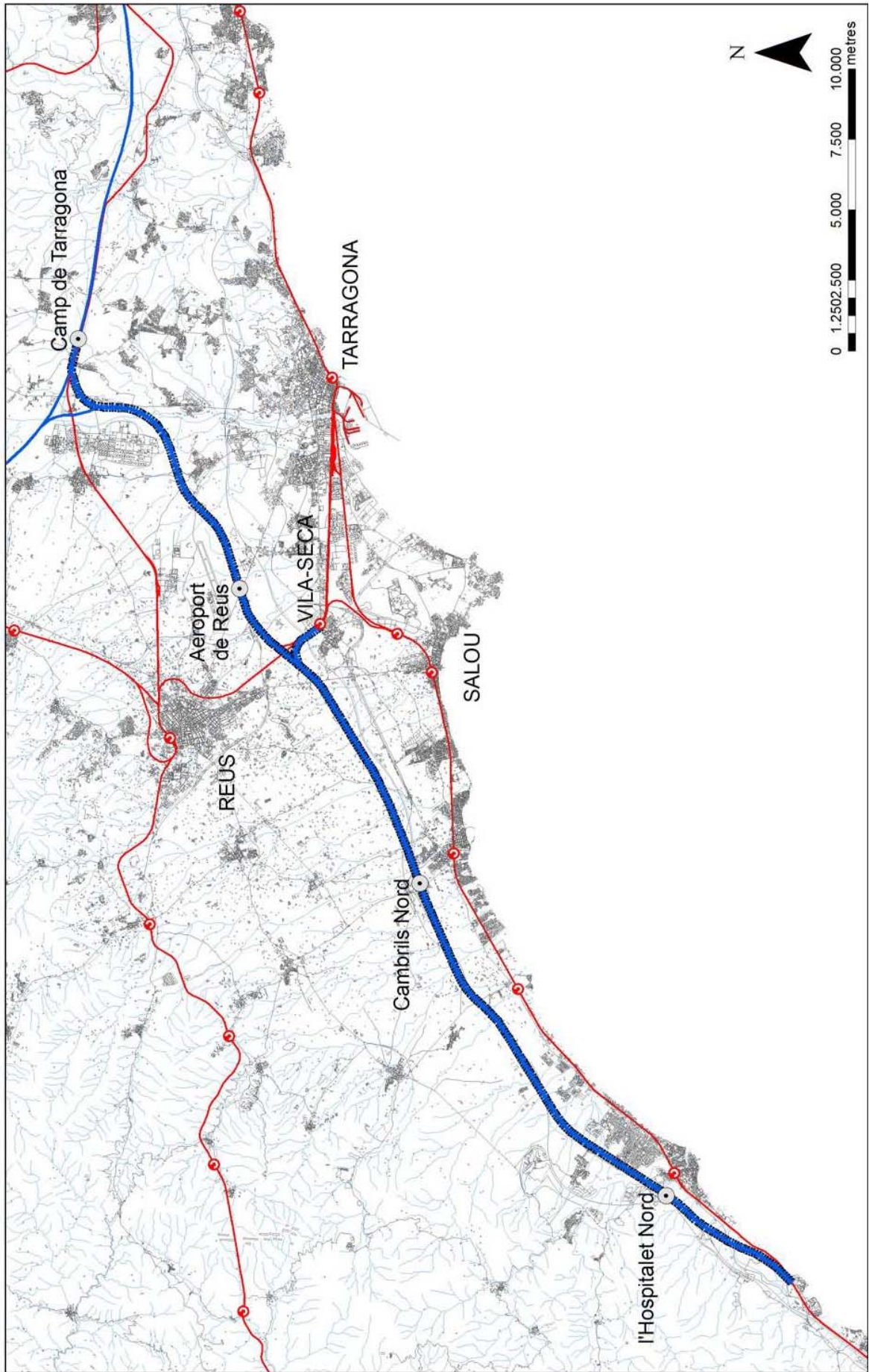
DESCRIPCIÓ: Conclusió de les obres actualment en curs per a la variant i duplicació de via entre Tarragona i Vandellòs, actualment en via única i amb nombrosos passos a nivell urbans. La nova infraestructura s'ha construït com a variant de la línia convencional des de Vila-seca amb noves estacions a Cambrils Nord, a 1.500 metres del cas històric i l'Hospitalet de l'Infant Nord, a 1.000 metres del casc històric. A més de la variant, les obres inclouen la connexió amb la línia d'alta velocitat Madrid Barcelona a l'alçada de l'estació Perafort, que inclou una nova estació "central" del Camp de Tarragona al sud de l'Aeroport de Reus, a 500 metres de la seva terminal. Plantejada com a variant, implicaria la supressió de les estacions actuals de Port Aventura, Salou Centre, Cambrils Centre, Mont-Roig del Camp (a 6 km del casc urbà) i l'Hospitalet de l'Infant Centre. El cost de la inversió s'estima en 420 M€ (PITC 2006).

MILLORES: Es completa la via doble al Corredor Mediterrani, alleugerint el trànsit de mercaderies i passatgers, i permetent importants millores de temps de viatge per als trens de llarg recorregut. Gràcies a la connexió amb l'alta velocitat s'assolirien velocitats de l'ordre de 200 km/h o superiors a tota la línia entre Barcelona i Tortosa i entre Barcelona i València.

PERJUDICIS: Pèrdua d'importants estacions en volum de passatgers (veure annex núm. 3), allunyament del servei dels cascs urbans (on hi ha més demanda) i desviament del Corredor Mediterrani del Centre de Tarragona. Per evitar que aquesta mesura esdevingui perjudicial cal complementar-la amb el TramCamp i noves actuacions que evitin la retirada del servei de llarg recorregut del centre de Tarragona (veure fitxes 5 i 7)

ORIGEN: Projecte de Corredor Mediterrani s'origina al PGF de 1987, i tenia com a objectiu l'adaptació a 200 km/h de la línia ferroviària entre La Encina i Barcelona. La primera fase del projecte executada a la part catalana va consistir de la variant entre Vandellòs i Ulldecona (1996), fent innecessari el revolt per Tortosa i adaptant la ruta a 200 km/h; i la renovació però mai efectiva adaptació a 200 km/h del tram Sant Vicenç de Calders – Tarragona.

SITUACIÓ ACTUAL: En avançat estat d'obres. Actualment s'instal·len elements de la superestructura ferroviària (via, senyalització i catenària). S'han licitat les obres de les noves estacions de Cambrils Nord i l'Aeroport de Reus.



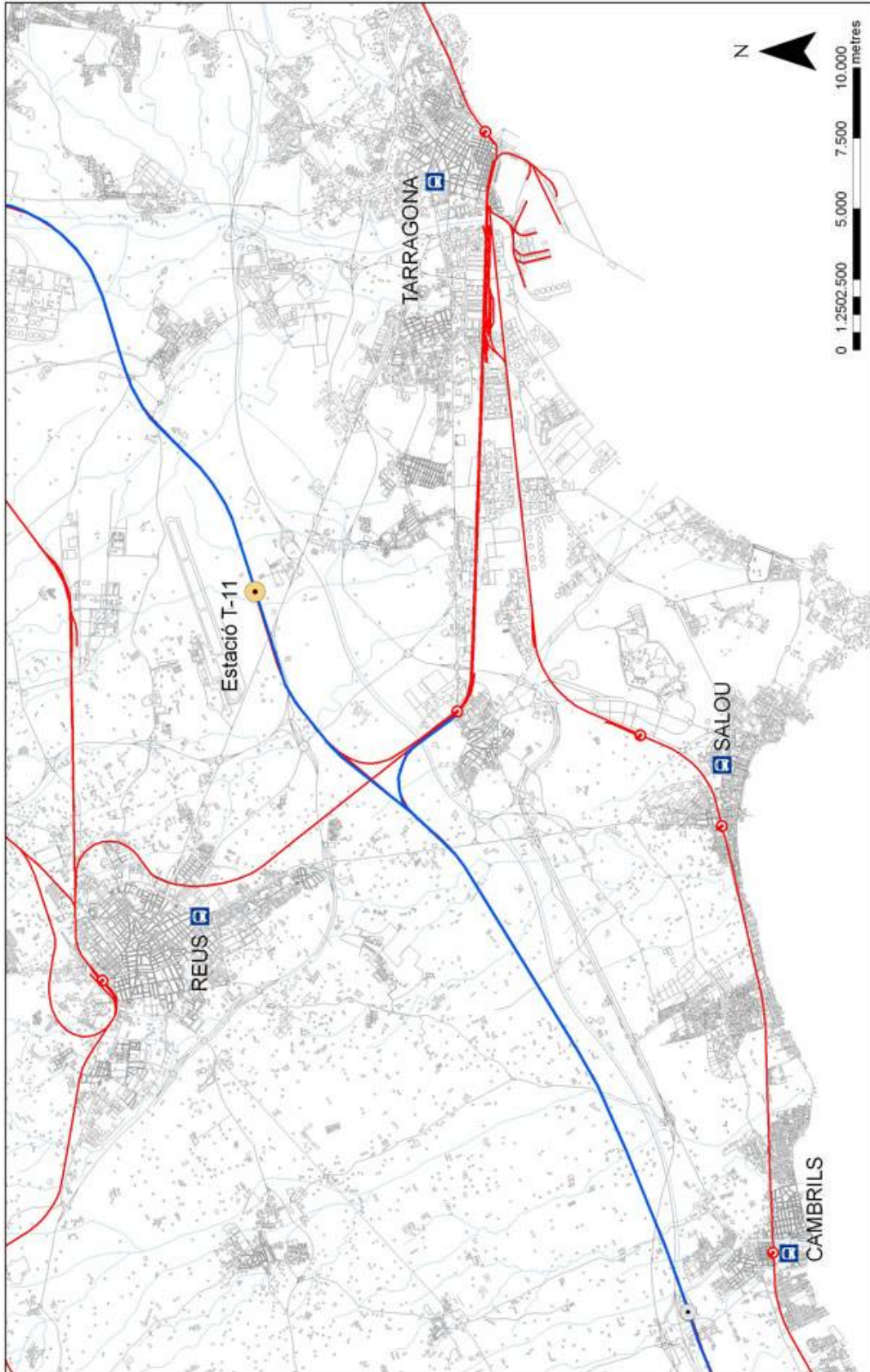
4 Nou servei d'autobús directe des de l'estació "central" del Camp

DESCRIPCIÓ: Enllaçar el centre de les poblacions més importants del Camp de Tarragona amb la nova estació "central" del Camp de Tarragona, propera a la carretera T11 i situada al sud de l'Aeroport de Reus, que actuarà com a node de les comunicacions de llarg recorregut al Corredor Mediterrani. La nova estació de l'Aeroport de Reus s'inaugurarà sense connexió ferroviària amb els cascots urbans del Camp de Tarragona, que es defineixen principalment sobre quatre nuclis: Cambrils-Salou, Reus, Tarragona i Valls. Per aquest motiu caldrà acompanyar la nova estació d'un sistema d'autobusos que, amb regularitat, connectin aquests nuclis amb els serveis del Corredor Mediterrani, que actualment tenen parada al centre de Tarragona (el Miracle) i, en alguns casos, també a Salou. Aquest sistema d'autobusos aportarà accessibilitat al servei desviat, tot i que amb els inconvenients de circular sobre una xarxa subsidiària del vehicle privat i les seves congestions.

MILLORES: Mantenir la connectivitat del servei de llarga distància de Renfe a partir d'una nova xarxa d'autobús mentre no s'executa el TramCamp (veure fitxes 5, 6 i 8).

ORIGEN: Aquest document.

SITUACIÓ ACTUAL: Pendent de definir. PTVC (2009), on es preveu disposar de serveis especials de connexió als nodes de comunicacions en zona interurbana, com són els Aeroports o les desafortunades estacions sense connectivitat ferroviària.



5 TramCamp. Fase I: Cambrils Nord – Estació “central” / Tarragona Estació

DESCRIPCIÓ: Sistema de tren-tramvia per donar coherència a la condició metropolitana densament poblada del Camp de Tarragona (veure Annex núm. 5) als nuclis de Salou i Cambrils, Vila-seca, Tarragona i llurs connexions amb el sistema ferroviari. Els nuclis beneficiats sumen 215.000 habitants.

Inici de la xarxa TramCamp amb 4 seccions:

- Aprofitar el tram ferroviari desafectat entre Cambrils, Salou i Port-Aventura, per evitar la pèrdua de servei ferroviari en aquestes importants destinacions.
- Aprofitar la línia en principi reservada només per a mercaderies (segons PTCT) entre Port-Aventura i Tarragona, per poder accedir de forma ràpida i descongestionada a Tarragona
- Enllaç entre Cambrils i la nova estació del Corredor Mediterrani a Cambrils Nord mitjançant una infraestructura nova.
- Enllaç entre Port Aventura, Vila-seca i la nova estació de l'Aeroport de Reus del Corredor Mediterrani mitjançant una infraestructura nova.

Es proposa la construcció del TramCamp en ample de via internacional i emprant la línia de València en comptes de la de Reus per accedir a Tarragona pels següents motius:

- No interferir als nombrosos trànsits de Rodalies, Regionals, Avant i Llargada Distància previstos entre Tarragona i Vila-seca i Reus.
- Generar un transport ràpid i competitiu amb la carretera entre els nuclis de Tarragona Centre, Port Aventura i Cambrils – Salou, sense parades intermèdies ni transbordaments
- L'ample internacional és més adequat per una xarxa tramviària per la seva millor implantació urbana, fàcil construcció i manteniment, i menor soroll.

MILLORES: Servei ferroviari urbà entre Cambrils i Salou amb Vila-seca i l'estació de l'Aeroport de Reus i servei ferroviari interurbà semidirecte entre Cambrils i Salou i l'estació de Tarragona (el Miracle). Amb aquesta estructura de servei el nucli de Cambrils i Salou comptaria amb una connexió triple amb el sistema ferroviari: Cambrils Nord, Aeroport de Reus i Tarragona (el Miracle) i connexió semidirecta per a la relació més allunyada (Tarragona).

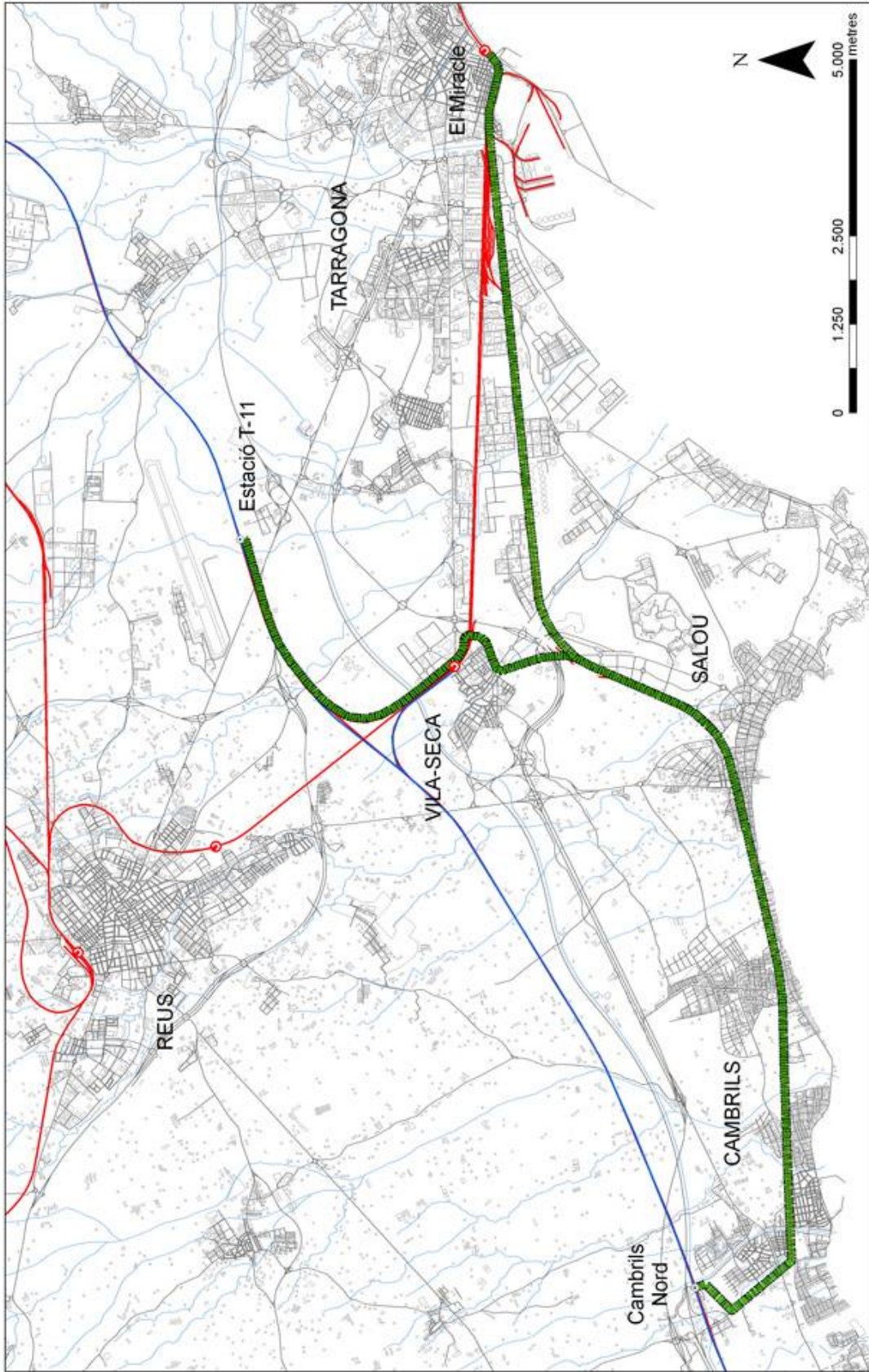
Enllaços directes		Reus	TGN		Cambrils i Salou	Vila-seca
			Centre	Ponent		
Reus		TramCamp Fase II	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase II	Rodalies
			TramCamp Fase II	TramCamp Fase III		TramCamp Fase II
TGN	Centre	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	Rodalies
	Ponent	TramCamp Fase II	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III
Cambrils i Salou		TramCamp Fase II	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
Vila-seca		Rodalies	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
		TramCamp Fase II	TramCamp Fase III			

Transport urbà

Transport interurbà semidirecte

ORIGEN: PTP del Camp de Tarragona i mocions d'ICV a diversos ajuntaments

SITUACIÓ ACTUAL: Després de moltes reivindicacions la Generalitat el considera per primera vegada al Pla de Transport de Viatgers (2002). Posteriorment s'inclouria a l'avenç del PTCT (2009) i a la versió definitiva del PTCT (2010) amb considerables retalls. Es contempla, amb un altre traçat, a l'Estudi Informatiu del TramCamp (2010).



6 TramCamp. Fase II: Connexió del TramCamp amb la ciutat de Reus

DESCRIPCIÓ: Sistema de tren-tramvia per donar coherència a la condició metropolitana densament poblada del Camp de Tarragona (veure Annex núm. 5) al nucli de Reus.



Es proposa una anella urbana, enllaçada amb l'estació actual de Reus i un nou intercanviador amb ferrocarril i autobusos a Bellisens, molt a prop de les universitats i l'hospital comarcal. L'anella donaria una gran accessibilitat als 107.000 habitants de Reus i als seus equipaments en passar per gairebé tots els barris del nucli i enllaçar amb tots els transports públics de la zona. L'explotació de l'anella seria realitzada per un tramvia urbà en sentit horari i pels tramvies interurbans en sentit antihorari.



La connexió interurbana amb la fase I es faria amb un ramal independent de la xarxa ferroviària, per no afectar els seus trànsits de Rodalies, Regionals i Avant. Aquest ramal permetria explotar serveis de tren-tramvia des de Reus fins a la nova estació del Corredor Mediterrani de l'Aeroport de Reus, fins al nucli Cambrils – Salou i fins a Tarragona, tot i que aquesta relació quedaria coberta amb Rodalies fins el centre urbà (estació del Miracle).

MILLORES: Servei ferroviari urbà entre Cambrils i Salou amb Vila-seca i l'estació de l'Aeroport de Reus i servei ferroviari interurbà semidirecte entre Cambrils i Salou i l'estació de Tarragona (el Miracle). Amb aquesta estructura de servei el nucli de Cambrils i Salou comptaria amb una connexió triple amb el sistema ferroviari: Cambrils Nord, Aeroport de Reus i Tarragona (el Miracle) i connexió semidirecta per a la relació més allunyada (Tarragona).

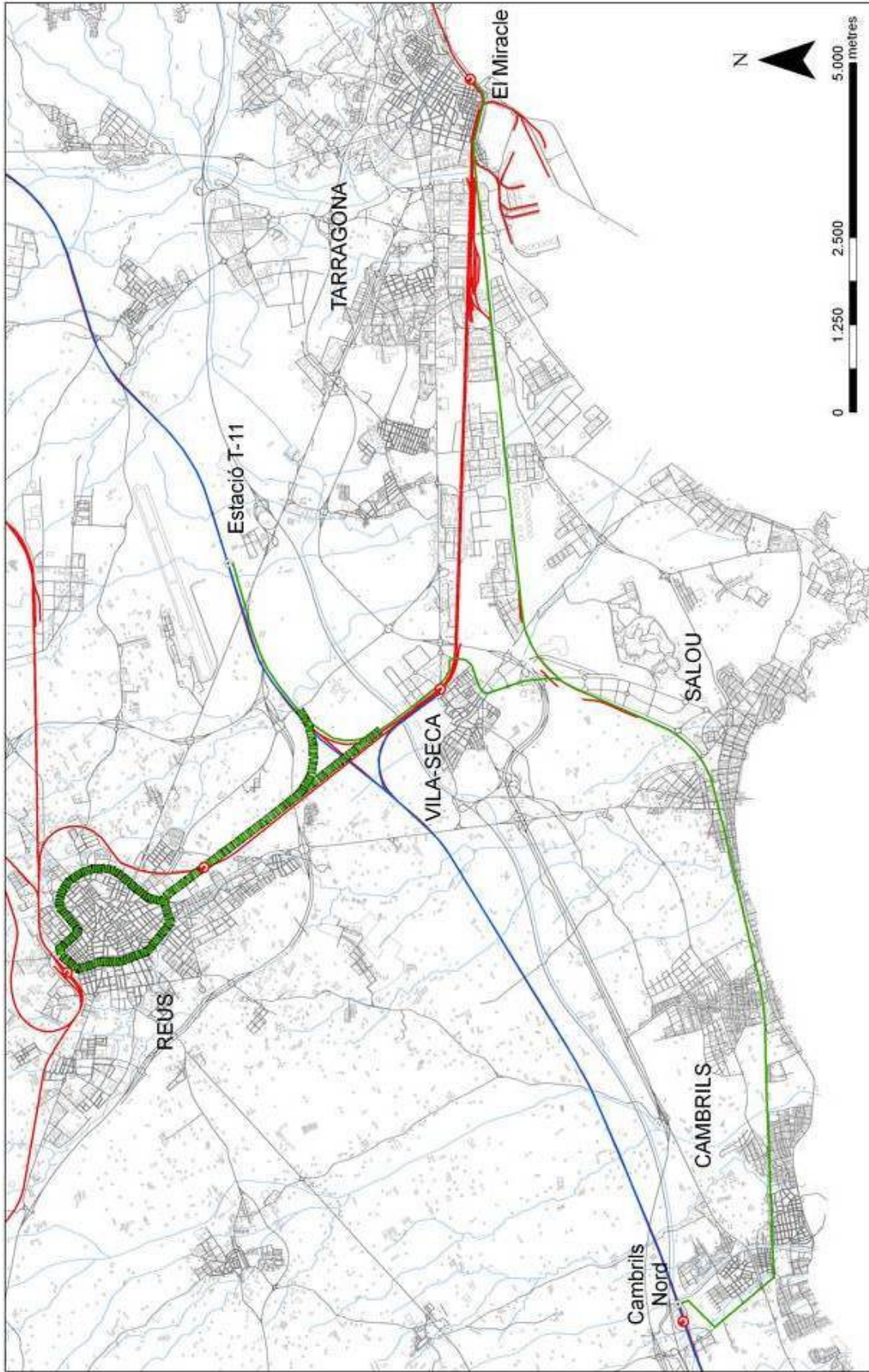
Enllaços directes		Reus	TGN		Cambrils i Salou	Vila-seca
			Centre	Ponent		
Reus		TramCamp Fase II	Rodalies TramCamp Fase II	TramCamp Fase III	TramCamp Fase II	Rodalies TramCamp Fase II
TGN	Centre	Rodalies TramCamp Fase II	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	Rodalies TramCamp Fase III
	Ponent	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III
Cambrils i Salou		TramCamp Fase II	TramCamp Fase I	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
Vila-seca		Rodalies TramCamp Fase II	Rodalies TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I

Transport urbà

Transport interurbà semidirecte

ORIGEN: PTP del Camp de Tarragona i mocions d'ICV a diversos ajuntaments

SITUACIÓ ACTUAL: Després de moltes reivindicacions la Generalitat el considera per primera vegada al Pla de Transport de Viatgers (2002). Posteriorment s'inclouria a l'avenç del PTCT (2009) i a la versió definitiva del PTCT (2010) amb considerables retalls. Finalment es contempla a l'Estudi Informatiu del TramCamp (2010).



7 Accés dels regionals d'alta velocitat al centre de Reus i de Tarragona

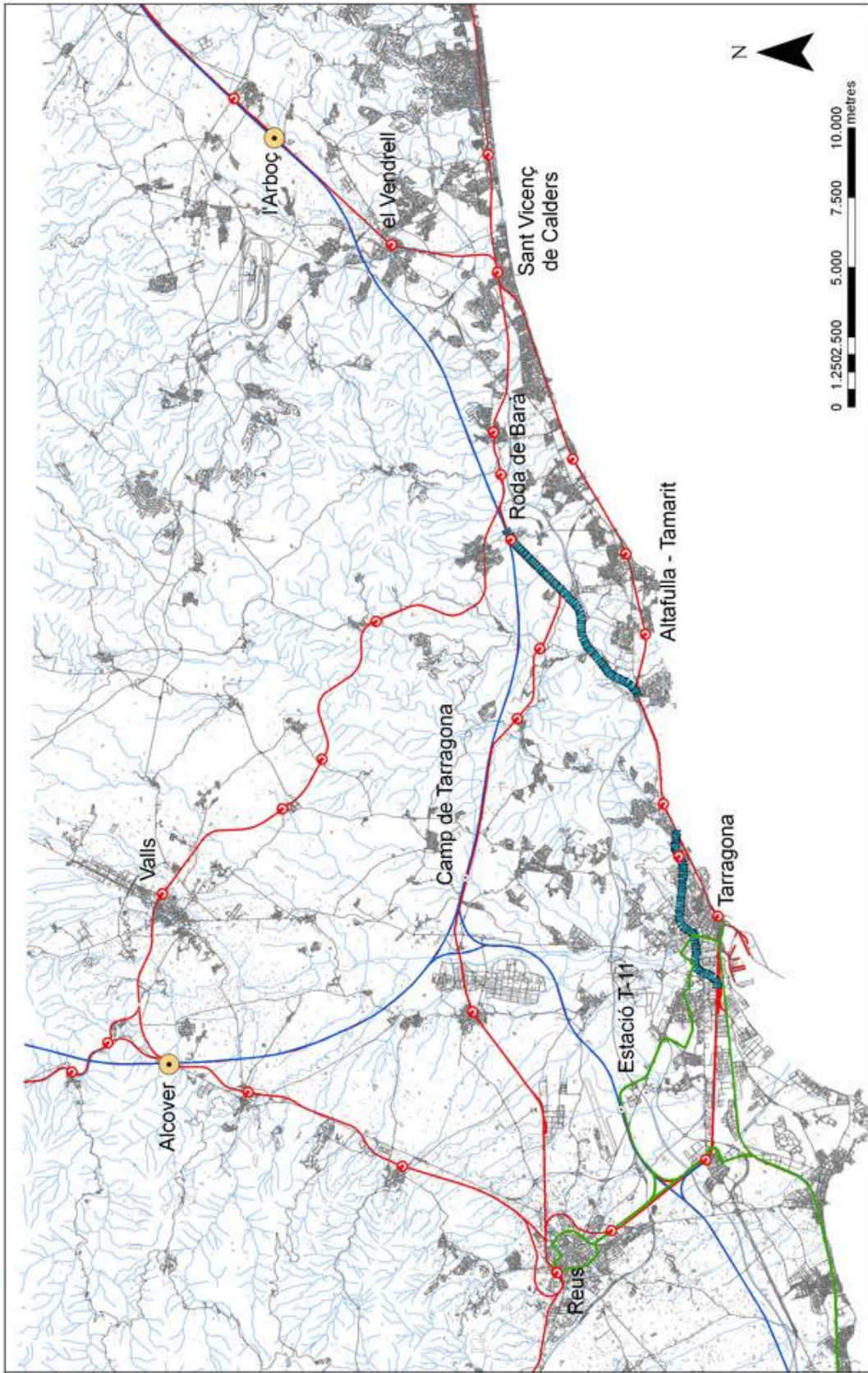
DESCRIPCIÓ: Introducció del servei de l'alta velocitat al centre de Reus i Tarragona aprofitant la xarxa ferroviària convencional. Per fer-ho hi ha diverses alternatives:

Enllaç des del Nord (direcció a Barcelona)	Enllaç a l'Oest (continuitat a Lleida)	Tecnologia
Enllaç a l'Arboç	Enllaç a Alcover (Baix Camp), permet parada a Tarragona ciutat i a Reus ciutat.	Trens amb canvi d'ample automàtic i bitensió. Caldria un canviador d'amplada d'eixos.
Connexió de 8 km entre la Pobla de Montornès (AVE) i Tamarit (ample ibèric)	Enllaç a Vila-seca i Aeroport de Reus (previst). Permet parada només a Tarragona ciutat.	Instal·lació d'un tercer carril per la línia d'ample ibèric per permetre la circulació de trens en ample UIC entre l'enllaç nord i oest.

MILLORES: Es pot concloure que l'estació d'alta velocitat a Perafort ha significat un fracàs per les connexions regionals a alta velocitat, una de les màximes aspiracions catalanes respecte el tren d'alta velocitat. Per posar-hi remei cal cercar solucions que permetin superar el principal problema del servei actual: l'accessibilitat. Un servei accessible és més demandat que un amb parada en zona periurbana (veure Annex núm. 7). L'estació central al sud de l'Aeroport de Reus tampoc no resoldrà aquest inconvenient. El fet d'haver d'agafar un tren a 5 quilòmetres des de Tarragona o Reus redueix els avantatges de l'alta velocitat, ja que si afegim el temps d'accés i de transbordament des d'un segon transport no resulta competitiu en comparació amb el servei ferroviari actual (Catalunya Exprés). Per tant, l'única alternativa per millorar els temps de viatge del servei ferroviari actual és aconseguir sortir de les estacions actuals de Reus i Tarragona i guanyar velocitat enllaçant amb la línia de l'AVE amb posterioritat.

ORIGEN: Pla Tren 2014 de la PTP i al·legacions de la PTP al PTCT.

SITUACIÓ ACTUAL: Les dues possibilitats s'han inclòs al PTCT.



8 TramCamp. Fase III: línia urbana de Tarragona – la Canonja – Vila-seca

DESCRIPCIÓ: Sistema de tren-tramvia per donar coherència a la condició metropolitana densament poblada del Camp de Tarragona (veure Annex núm. 5) al continu urbà entre Tarragona Centre (Imperial Tàrraco), l'Hospital Joan XXIII, els seus barris de Ponent, La Canonja i Vila-seca.



Es proposa un tramvia purament urbà per integrar els barris de Nucli Capital, Riuclar / Icomar, Torreforta, Campclar i Bonavista amb un recorregut que els travessi de forma cèntrica a través de la consolidació d'un nou vial sostenible, prenent l'exemple de la Diagonal de Barcelona. Fins ara, els barris de Ponent de Tarragona s'havien desenvolupat d'esquenes a la seva ciutat i un transport públic guiat seria el millor revulsiu per aconseguir una plena integració social i urbanística, pendent des de fa massa anys. Per donar

vocació metropolitana al projecte es proposa que la línia enllaci a l'estació intermodal de Vila-seca amb la resta del sistema TramCamp, passant pel nou municipi de la Canonja. Aquesta proposta es basa en la voluntat de donar un servei veritablement útil i cèntric als barris de Ponent, i no perifèric com resultaria un servei al llarg de la T11 o la N-340a, massa tangencials i allunyats del poblament. Aquesta línia es complementaria amb la connexió tramviària entre el Serrallo i la Plaça Imperial Tàrraco a través del carrer Pere Martell, que seria destinat íntegrament als autobusos urbans i el mateix TramCamp.

Entenem que aquest traçat és prioritari a qualsevol altre tramvia urbà de la ciutat de Tarragona, perquè integra urbanisme social i mobilitat sostenible a territoris molt mancats.

MILLORES: Servei ferroviari urbà al continu urbà de Tarragona en la seva dimensió més llarga i densament poblada (Ponent – Centre), i connexió amb la resta de l'àrea central del Camp de Tarragona a través de l'estació de Vila-seca.

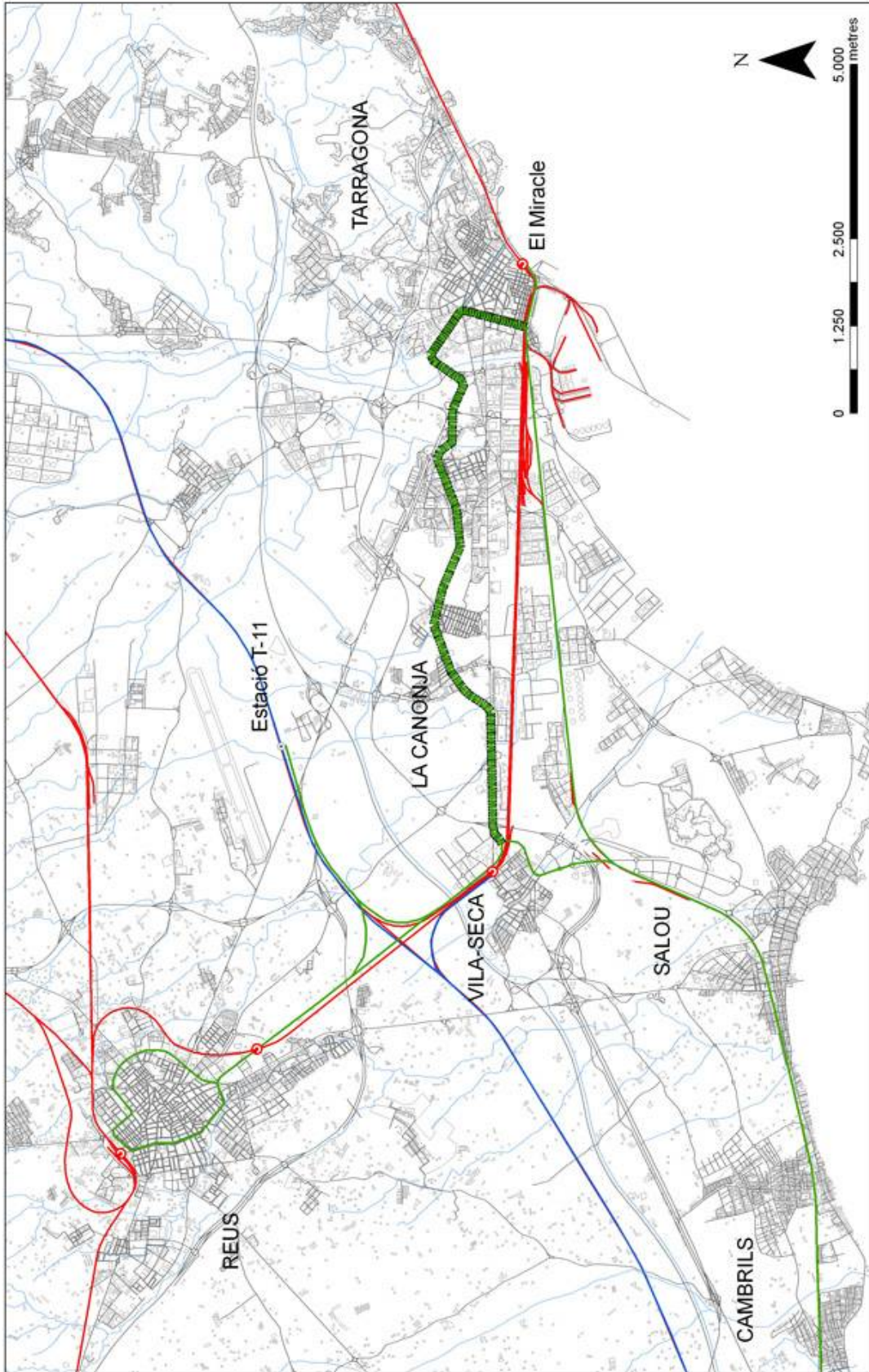
Enllaços directes		Reus	TGN		Cambrils i Salou	Vila-seca
			Centre	Ponent		
Reus		TramCamp Fase II	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase II	Rodalies
			TramCamp Fase II			TramCamp Fase II
TGN	Centre	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	Rodalies
		TramCamp Fase II				TramCamp Fase III
	Ponent	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III
Cambrils i Salou		TramCamp Fase II	TramCamp Fase I	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
Vila-seca		Rodalies	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
		TramCamp Fase II	TramCamp Fase III			

Transport urbà

Transport interurbà semidirecte

ORIGEN: PTP del Camp de Tarragona i mocions d'ICV als Ajuntaments de Reus, Salou, Cambrils i Tarragona. Després de moltes reivindicacions la Generalitat el considera per primera vegada al Pla de Transport de Viatgers (2002). Posteriorment s'inclouria a l'avenç del PTCT (2009) i a la versió definitiva del PTCT (2010) amb considerables retalls.

SITUACIÓ ACTUAL: Es contempla, amb un altre traçat, a l'Estudi Informatiu del TramCamp.



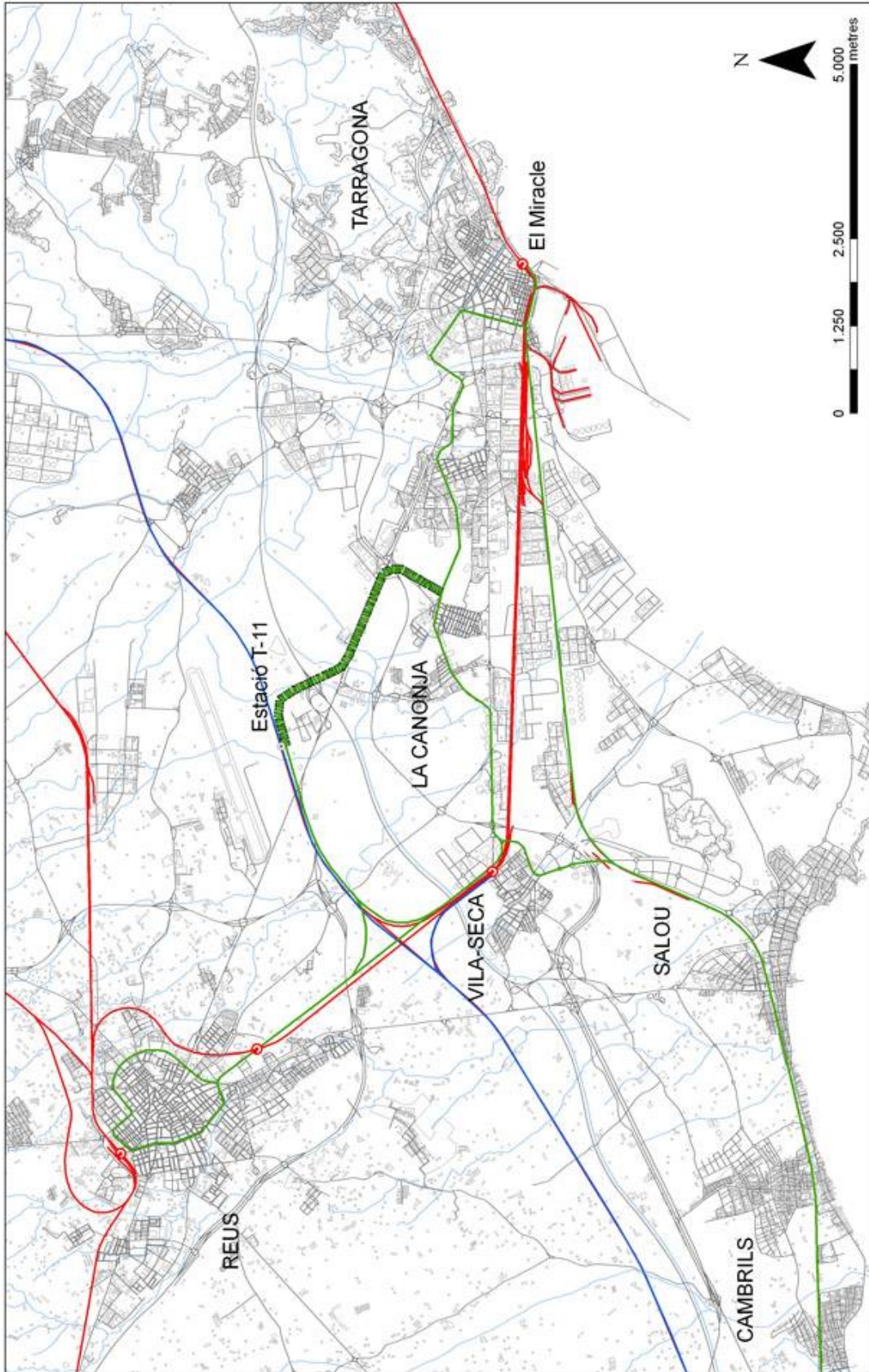
9 TramCamp. Fase IV. Mercat de Bonavista – Estació “central” del Camp

DESCRIPCIÓ: Sistema de tren-tramvia per donar coherència a la condició metropolitana densament poblada del Camp de Tarragona (veure Annex núm. 5). Realització de les connexions de Tarragona amb importants centres generadors de mobilitat, com l'estació “central” del Camp de Tarragona, l'Aeroport de Reus, i el polígon comercial de les Gavarres.

MILLORES: Connexió del polígon comercial de les Gavarres i de l'estació “central” del Camp amb tota l'àrea central del Camp de Tarragona. Línia directa des d'aquests centres generadors de mobilitat fins a Reus i Tarragona, i connexió amb la franja costanera mitjançant un senzill transbordament al Mercat de Bonavista o al barri de La Plana (Vila-Seca). Facultativament pot plantejar-se l'establiment de serveis comercials directes entre l'estació “central” i la franja costanera.

ORIGEN: PTP i PTCT

SITUACIÓ ACTUAL: Es contempla, amb un altre traçat, a l'Estudi Informatiu del TramCamp (2010).



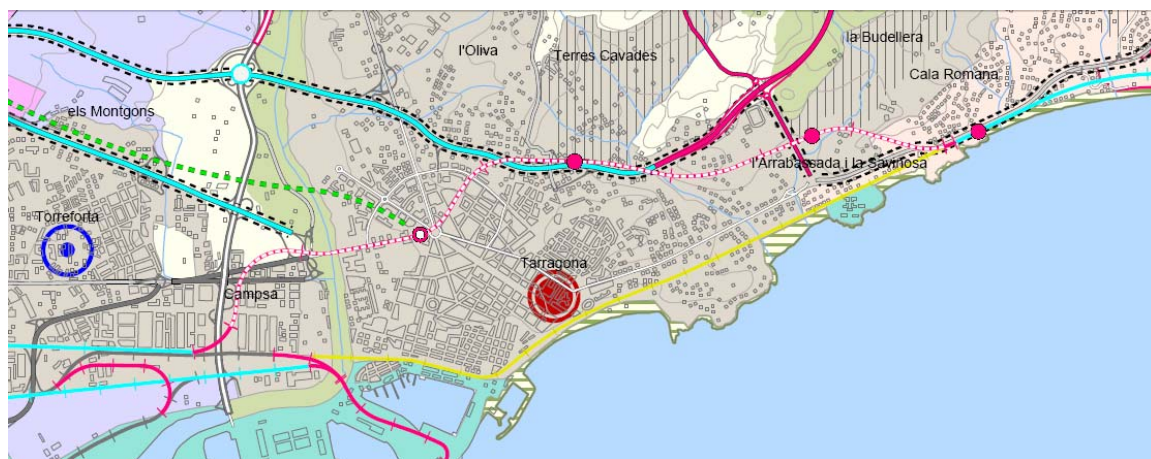
10 Desviament del tren de la façana marítima de Tarragona

DESCRIPCIÓ: Desviament de la línia ferroviària Barcelona – Tarragona – Reus des del front litoral fins l'interior de la ciutat amb estacions a l'Arrabassada-Budellera, Terres Cavades i Imperial Tàrraco. Es preveu un cost en la operació de 174 M€.

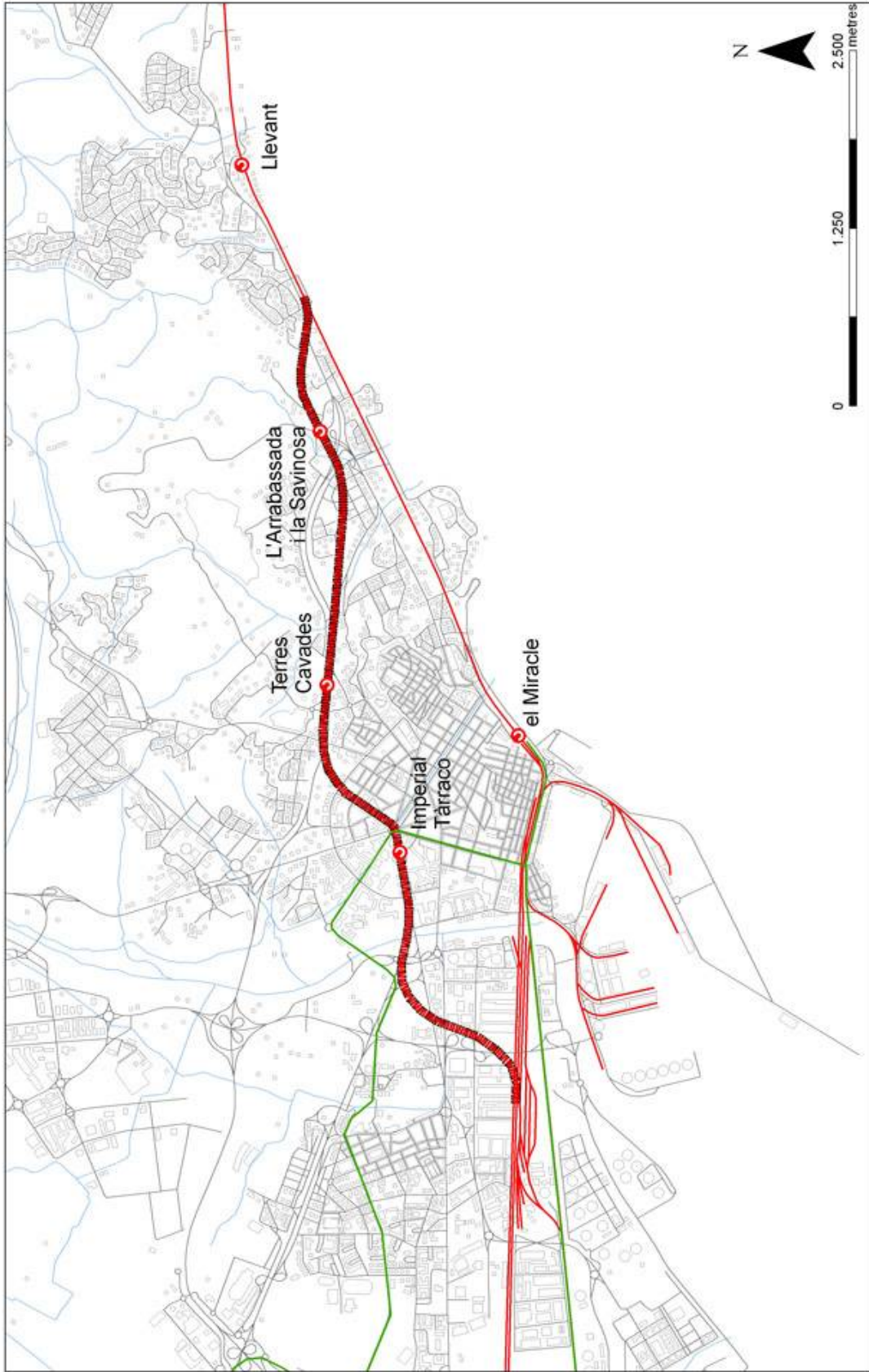
MILLORES: Millora de la cobertura ferroviària de la Tarragona del futur, que preveu densificar-se a la seva part Nord i creació d'un intercanviador amb tramvia i autobusos urbans a la plaça Imperial Tàrraco.

ORIGEN: Ajuntament de Tarragona

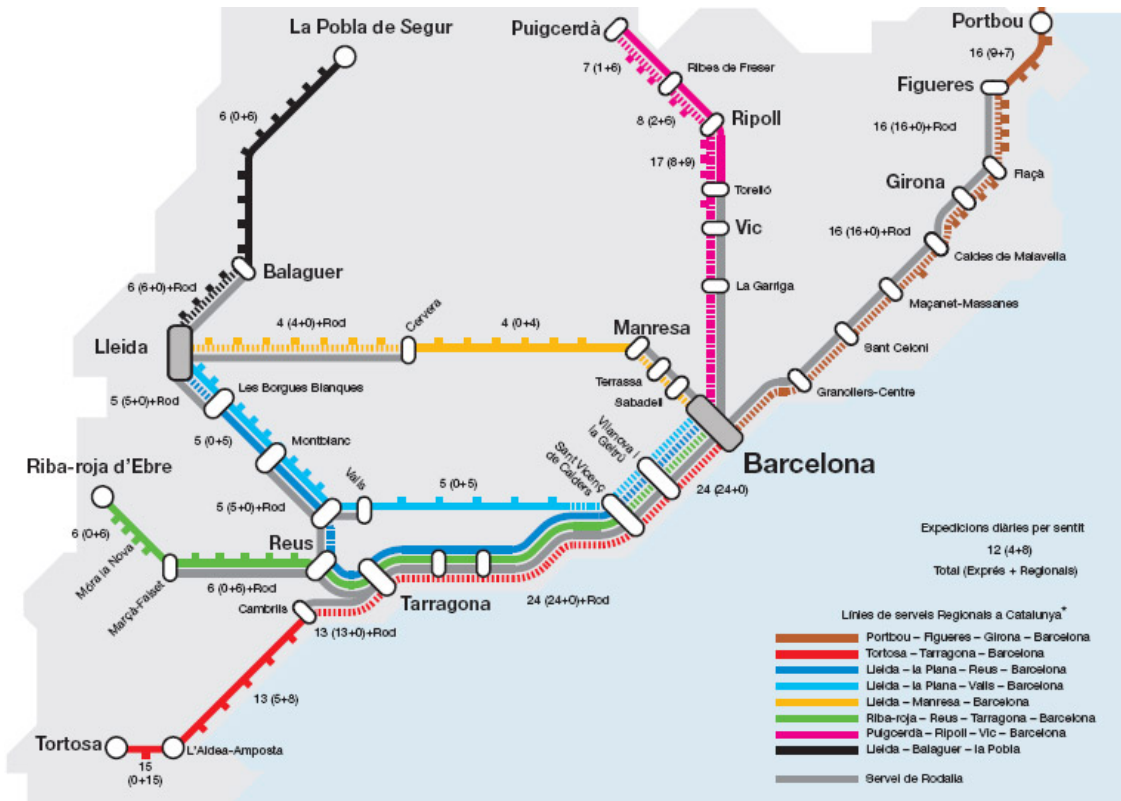
SITUACIÓ ACTUAL: PNI (2009) i PTCT (2010)



Font: PTCT

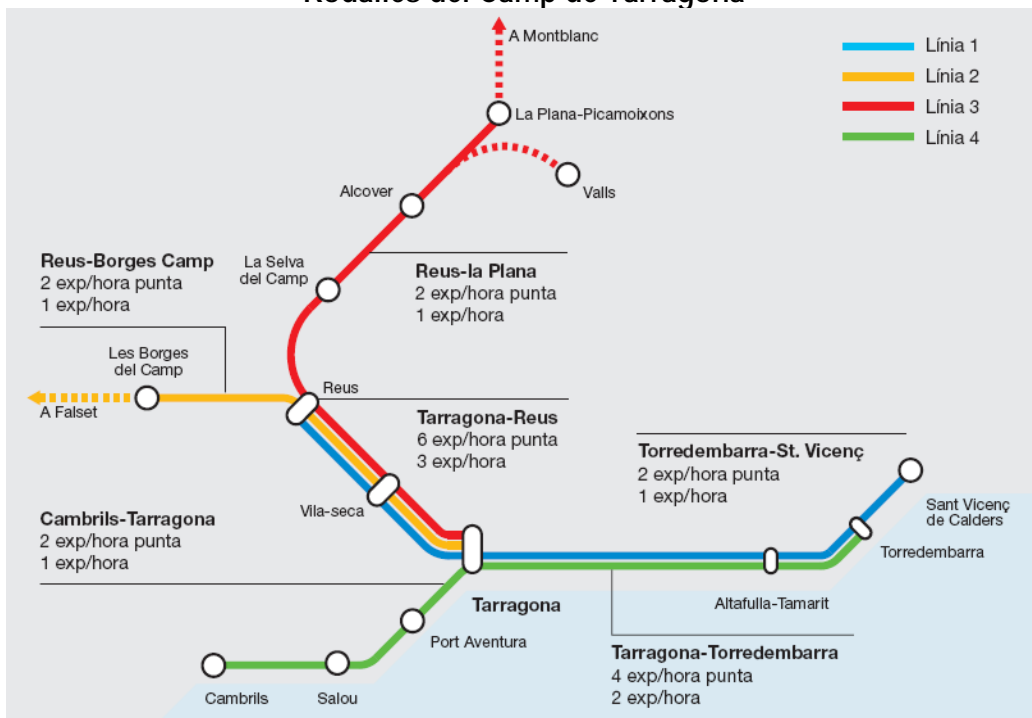


ANNEX 1. Serveis exprés i regionals del Pla de Transports de Viatgers 2008-2012



Font: PTVC

Rodiales del Camp de Tarragona



Font: PTVC

ANNEX 2. Nova cobertura ferroviària amb la reobertura de la línia Reus – Roda i l'enllaç Alcover- Reus.

MUNICIPIS AMB NOVA COBERTURA FERROVIÀRIA	POBLACIÓ
REOBERTURA LÍNIA REUS-RODA	
El Morell	3.080
La Pobla de Mafumet	2.108
Perafort	1.099
El Catllar	6.401
Riera de Gaià	1.540
La Pobla de Montornés	2.741
Roda de Barà	6.002
Subtotal	22.971
NOVES ESTACIONS	
Creixell	3.154
Tarragona. Barri <i>Els Boscos</i>	1.300
Tarragona. Barri <i>Monars</i>	1.953
Tarragona. Barri <i>Cala Romana</i>	915
Tarragona. Barri <i>Arrabassada i Savinosa</i>	2.709
Tarragona <i>Platja Llarga</i>	6.877
Reus <i>Bellisens (estimació)</i>	20.000
Subtotal	30.031
TOTAL	
Total	53.002

Font: PTP a partir de dades de Municat.org i Idescat (2005)

ANNEX 3. Relació d'estacions amb més demanda dels trens regionals a Catalunya

Demanda diària en trens de Mitjana Distància: Pujades + baixades. Any 2004			
Sants	12.226	Llançà	384
Girona	6.145	Móra la Nova	379
Tarragona	5.557	Puigcerdà	345
Pg. de Gràcia	4.506	Altafulla	311
Figueres	3.208	Vila-seca	299
Reus	2.238	Plaça de Catalunya	293
Lleida Pirineus	1.804	l'Ampolla - Perelló - Deltebre	285
Torredembarra	1.679	Mollerussa	275
Salou	1.518	Granollers Centre	270
Sant Celoni	965	Manlleu	265
Tortosa	908	Cervera	251
Sant Vicenç de Calders	902	Ribes de Freser	222
Caldes de Malavella	852	Cerbère	211
Estació de França	801	Valls	207
Clot - Aragó	798	Montblanc	179
Flaçà	787	Maçanet - Massanes	173
Cambrils	698	St. Quirze de B. - Montesquiu	158
Sils	665	Balaguer	152
Port Aventura	639	Sant Andreu Arenal	147
l'Aldea - Amposta - Tortosa	602	l'Hospitalet de Llobregat	121
Ripoll	504	La Plana - Picamoixons	107
Portbou	461	Flix	106
Vic	459	Bellpuig	106
Vilanova i la Geltrú	444	Les Borges Blanques	100
l'Ametlla de Mar	425	La Molina	99
Torelló	412	Marçà - Falset	98
Sant Andreu Comtal	397	Terrassa	89
l'Hospitalet de l'Infant	396	Camallera	88
Tàrraga	396	La Tour de Carol	84

Estacions situades al Camp de Tarragona. Estacions que es clausuraran segons la planificació vigent.

Font: Estudi de la xarxa ferroviària de viatgers a Catalunya. DPTOP (2005)

ANNEX 5. LA NECESSITAT DEL TRAMCAMP

ANNEX 5.1. La particularitat del Camp de Tarragona

El Camp de Tarragona és la tercera àrea metropolitana més important de Catalunya després de la de Barcelona i la del Vallès.

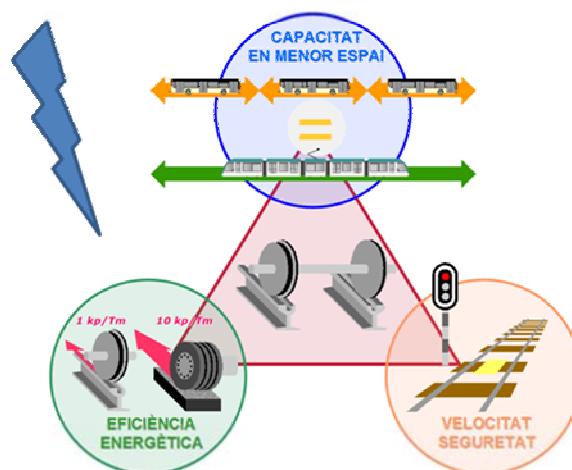
Pel gran pes demogràfic al nucli central (325.000 habitants tot l'any) atomitzat en quatre grans nuclis (Reus, Centre i Ponent de Tarragona, Cambrils i Salou i Vila-seca), el Camp de Tarragona requereix d'un transport metropolità potent que li permeti funcionar com un veritable àrea metropolitana; és a dir, una sola ciutat en termes de transport públic.

El 64% dels municipis europeus entre 200.000 i 500.000 habitants disposen de xarxes de metro o tramvia per vertebrar els seus barris i ciutats; xifra que ascendirà al 70% als propers anys quan noves ciutats estrenin projectes en curs (veure annex núm. 5) El "TramCamp" dins del context demogràfic europeu.

Municipis susceptibles d'incorporar-se al TramCamp en les primeres fases	Població resident (2008)
Tarragona i la Canonja	137.536
Reus	107.770
Cambrils	30.956
Salou	25.754
Vila-seca	20.039
Vinyols i els Arcs	1.738
NUCLI CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA	323.723

ANNEX 5.2. Avantatges del tren-tramvia

El tren-tramvia incorpora els avantatges del ferrocarril: baix consum energètic, alta capacitat en poc espai i seguretat al mateix temps que rapidesa.



ANNEX 5.2. El "TramCamp" dins del context demogràfic europeu.

#	País	Ciutat	Població	Metro Tramvia (*) projecte	#	País	Ciutat	Població	Metro Tramvia (*) projecte
1	Germany	Duisburg	499.111	T+M	66	Germany	Münster	272.106	
2	Sweden	Göteborg	489.757	T	67	Italy	Venezia-Mestre	268.934	T(*)
3	Netherlands	Den Haag	473.941	T	68	Germany	Gelsenkirchen	266.772	T
4	United Kingdom	Liverpool	469.017		69	Portugal	Porto	263.131	T+M
5	France	Lyon	466.400	T+M	70	Germany	Augsburg	262.512	T
6	Belgium	Antwerpen	466.203	T+M	71	Germany	Mönchengladbach	260.951	
7	Poland	Gdansk	457.630	T	72	Italy	Verona	260.718	
8	United Kingdom	Leeds	443.247		73	United Kingdom	Stoke-on-trent	259.252	
9	United Kingdom	Sheffield	439.866	T	74	Germany	Aachen	258.770	
10	France	Toulouse	435.000	T(*)+M	75	Poland	Gdynia	252.443	
11	United Kingdom	Edinburgh	430.082	T	76	United Kingdom	Wolverhampton	251.462	
12	United Kingdom	Bristol	420.556		77	Austria	Graz	250.099	T
13	Slovakia	Bratislava	417.653	T	78	United Kingdom	Nottingham	249.584	T
14	Spain	Murcia	416.996	T	79	Slovenia	Ljubljana	248.422	
15	Poland	Szczecin	410.809	T	80	Spain	l'Hospitalet de Ll.	248.150	T+M
16	Estonia	Tallinn	396.852	T	81	Poland	Czestochowa	246.129	T
17	United Kingdom	Manchester	394.269	T	82	Germany	Chemnitz	245.700	T
18	Germany	Bochum	383.743	T	83	Germany	Braunschweig	245.467	T
19	Spain	Las Palmas	377.056		84	Italy	Messina	245.159	T
20	Spain	Palma	375.048	T(*)+M	85	Norway	Bergen	244.620	T
21	Italy	Bologna	373.026	M(*)	86	France	Montpellier	244.300	T
22	Czech Republic	Brno	366.680	T	87	United Kingdom	Plymouth	243.795	
23	Italy	Firenze	365.966	T	88	Spain	A Coruña	243.320	T
24	Poland	Bydgoszcz	364.953	T	89	Spain	Granada	237.929	T+M
25	Germany	Wuppertal	358.330	M	90	Germany	Krefeld	237.104	T
26	Lithuania	Kaunas	358.111		91	Germany	Halle	235.720	T
27	Poland	Lublin	354.272		92	Germany	Kiel	235.366	T
28	Spain	Bilbao(Bilbo)	354.145	T+M	93	Belgium	Gent	235.143	T
29	Switzerland	Zürich	350.125	T	94	Finland	Espoo	235.019	
30	France	Nice	347.900	T	95	United Kingdom	Southampton	234.224	
31	Bulgaria	Plovdiv	346.757		96	Romania	Ploesti	233.699	T
32	United Kingdom	Leicester	330.574		97	United Kingdom	Reading	232.662	
33	Germany	Bielefeld	325.846	T	98	France	Bordeaux	230.600	T
34	Italy	Bari	325.052		99	Germany	Magdeburg	229.826	T
35	Bulgaria	Varna	323.296		100	United Kingdom	Derby	229.407	
36	Spain	Córdoba	322.867	T(*)	101	Denmark	Århus	228.123	T(*)
37	Spain	Alacant	322.431	T+M	102	Spain	Vitoria (Gasteiz)	227.568	T
38	Spain	Valladolid	319.943		103	Poland	Radom	226.372	
39	Poland	Katowice	315.996	T	104	Poland	Sosnowiec	225.202	T
40	Germany	Bonn	314.299	T+M	105	France	Lille	225.100	T+M
41	Romania	Cluj-Napoca	310.194	T	106	Spain	Santa Cruz de T.	223.148	T
42	Czech Republic	Ostrava	309.098	T	107	Slovakia	Kosice	222.492	T
43	Germany	Mannheim	307.914	T	108	Spain	Badalona	221.520	T+M
44	Romania	Iasi	307.377	T	109	Spain	Elx	219.032	
45	Romania	Constanta	306.332	T	110	Romania	Braila	218.744	T
46	Romania	Timisoara	303.640	T	111	Germany	Oberhausen	218.181	T
47	United Kingdom	Coventry	303.475		112	Germany	Freiburg	217.547	T
48	Italy	Catania	301.564	M	113	Spain	Oviedo	214.883	T(*)
49	Romania	Craiova	300.182	T	114	Germany	Lübeck	211.213	
50	Romania	Galati	298.366	T	115	Italy	Padova	210.301	T
51	Poland	Bialystoc	295.210		116	France	Rennes	209.900	M
52	United Kingdom	Bradford	293.717		117	Netherlands	Eindhoven	209.699	
53	Spain	Vigo	293.255	M(*)	118	Spain	Cartagena	208.609	
54	Belgium	Bruxelles	292.557	T+M	119	Poland	Kielce	207.718	
55	United Kingdom	Cardiff	292.150		120	Poland	Torun	207.381	T
56	Portugal	Vilanova de G.	288.749	T	121	Finland	Tampere	206.368	
57	Netherlands	Utrecht	288.401	T	122	Spain	Móstoles	206.301	M
58	Germany	Karlsruhe	286.327	T	123	Romania	Oradea	206.223	T
59	Romania	Brasov	282.517		124	Italy	Trieste	205.363	T
60	France	Nantes	281.800	T	125	Hungary	Debrecen	204.297	T
61	United Kingdom	Belfast	276.459		126	Germany	Erfurt	202.658	T
62	Sweden	Malmö	276.244	T	127	Belgium	Charleroi	201.550	T
63	Germany	Wiesbaden	275.562		128	Spain	Alcalá de Henares	201.380	M(*)
64	Spain	Gijón	274.472	M(*)	129	Netherlands	Tilburg	201.259	
65	France	Strasbourg	272.700	T	130	Spain	Sabadell	200.545	M

Font: PTP a partir de l'Eurostat, Light Rail Transit Association, Urbanrail.net i pàgines web d'operadors.

ANNEX 5.3. Estructura dels serveis de Rodalies i Trens-tramvia.

L'àrea central del Camp de Tarragona té naturalesa de conurbació. El seu policentrisme i absència de continu urbà requereix un transport públic capaç de competir a un doble nivell: un purament urbà i un segon de caire interurbà i semidirecte (més ràpid).

Enllaços directes		Reus	TGN		Cambrils i Salou	Vila-seca
			Centre	Ponent		
Reus		TramCamp Fase II	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase II	Rodalies
			TramCamp Fase II			TramCamp Fase II
TGN	Centre	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	Rodalies
		TramCamp Fase II				TramCamp Fase III
	Ponent	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III	TramCamp Fase III
Cambrils i Salou		TramCamp Fase II	TramCamp Fase I	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
Vila-seca		Rodalies	Rodalies	TramCamp Fase III	TramCamp Fase I	TramCamp Fase I
		TramCamp Fase II	TramCamp Fase III			

 Transport urbà

 Transport interurbà semidirecte

ANNEX 7. Usuaris de les línies regionals a Catalunya

Oferta i demanda a les línies de Regionals de Catalunya l'any 2008

ANY 2008	OFERTA SETMANAL		DEMANDA			PROFIT
	Places	Trens	Viatges diaris	Viatges anuals	Viatges-km anuals	Viatgers per tren
Barcelona-Tarragona-Tortosa	49.512	144	5.973	2.180.086	188.778.442	292
Barcelona-Girona-Portbou	129.267	297	13.508	4.930.372	412.927.451	319
Barcelona-Tarragona-Reus	27.312	80	2.357	860.405	55.262.898	206
Barcelona-Valls/Reus-Picamoixons-Lleida	40.785	123	2.100	766.398	66.549.863	120
l'Hospitalet-Manresa-Lleida	20.625	80	1.344	490.639	26.474.368	118
Lleida-la Pobla de Segur(FGC)	15.801	108	692	252.654	8.388.374	45
Barcelona-Tarragona-València	12.765	28	2.225	811.980	84.925.452	556
Barcelona-Tarragona-Reus-Zaragoza	29.366	98	3.774	1.377.442	126.685.960	270
Lleida-Monzón-Zaragoza	11.102	52	199	72.802	9.190.208	27
Lleida-Camp de Tarragona	18.732	84	1.286	318.869	5.133.800	107
Barcelona(Avant)						
TOTAL	355.267	1.094	33.458	12.061.647	984.316.816	2.060

Font: Comitè d'Usuaris de Mitjana Distància de Renfe a Catalunya

GLOSARI

- **DPTOP**: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Subdivisió sectorial de la Generalitat de Catalunya
- **PITC**: Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya. Redactat pel DPTOP. Aprovat en minoria al Parlament de Catalunya.
- **PGF**: Plan General Ferroviario. Redactat el 1987 pel Ministerio de Fomento.
- **PTCT**: Pla Territorial del Camp de Tarragona. Pla urbanístic d'àmbit proper a la vegueria redactat per la Direcció d'Urbanisme del DPTOP. Tota la planificació urbanística de Catalunya emana del Pla Territorial General, subdividit en plans territorials parcials per a cadascuna de les 7 vegueries.
- **PTVC**: Pla de Transports de Viatgers de Catalunya. Redactat per la Direcció General de Transport Terrestre del DPTOP, aprovat pel Parlament de Catalunya. Termini de validesa: 2008-2012.

NOTA SOBRE LA NOMENCLATURA EMPRADA

Amb la voluntat de generar un document intuïtiu s'ha seleccionat la toponímia més representativa dels àmbits immediats a les estacions ferroviàries. En cap cas s'ha proposat definir la toponímia definitiva per a les estacions, declarar els seus àmbits territorials o entrar en el debat sobre el futur nom de l'actual vegueria del Camp de Tarragona. L'única excepció ha estat l'estació d'alta velocitat situada a Perafort, denominada oficialment "Camp de Tarragona".