

**TARRAGONA 2017**

***Aconsegüim la primera medalla per al transport públic***

*Propostes per fer entrar el transport públic del Camp de Tarragona en el segle XXI*

**PTP** PROMOCIÓ DEL  
TRANSPORT PÚBLIC

**CAMP DE TARRAGONA**



## 1 Que és la PTP?

PER EXIGIR MÉS  
PRIORITAT POLÍTICA  
AL DESENVOLUPAMENT  
DEL TRANSPORT PÚBLIC

PER DIVULGAR ELS  
AVANTATGES DE LA  
MOBILITAT  
SOSTENIBLE

PER DEFENSAR  
ELS USUARIS  
DEL TRANSPORT  
PÚBLIC

- Organització no governamental
- Des de 1993, 18 anys de servei desinteressat al país
- Declarat d'utilitat pública el 2011

# 1 Que és la PTP?



**Hem obert grans debats...**

1a petició d'un carril bus-VAO a una autopista catalana, 1a proposta ferroviària que s'anticipa als problemes de congestió de mercaderies i viatgers, 1r congrés sobre sistemes d'autobusos eficients, 1r congrés sobre l'Eurovinyeta a Espanya, demostracions sobre capacitat a la B23 i a la Diagonal (plataforma Diagonal per a tothom), etc...



## 1 Que és la PTP?

Sensibilitat amb el territori:  
Progressiva descentralització de l'activitat  
associativa en funció del voluntariat

Reestrena de la representació directa al  
Camp de Tarragona el 14-11-2011

Delegat territorial: **Daniel Pi**

[dpi@transportpublic.org](mailto:dpi@transportpublic.org)

Web territorial:

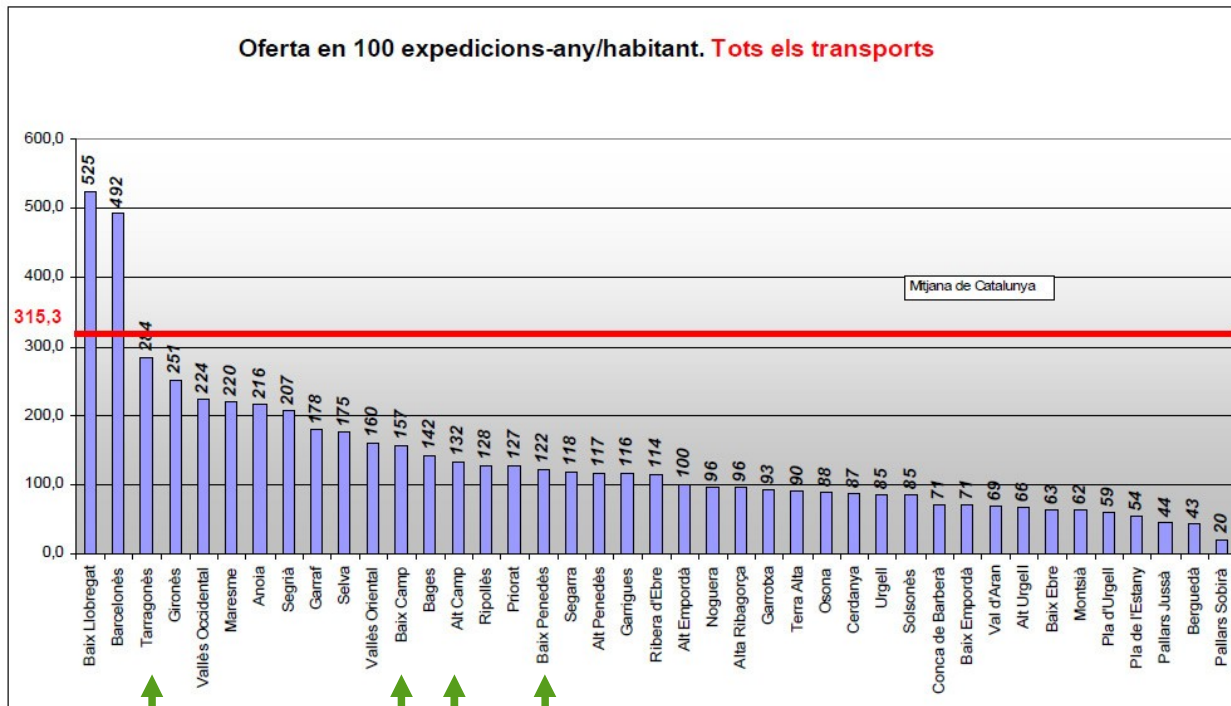
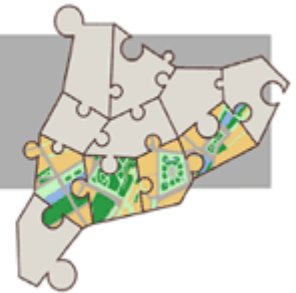
[www.transportpublic.org/campdetarragona](http://www.transportpublic.org/campdetarragona)





# 1 Que és la PTP?

## ATLAS DEL TRANSPORT PÚBLIC A CATALUNYA



Primer atlas del transport públic fet a Catalunya

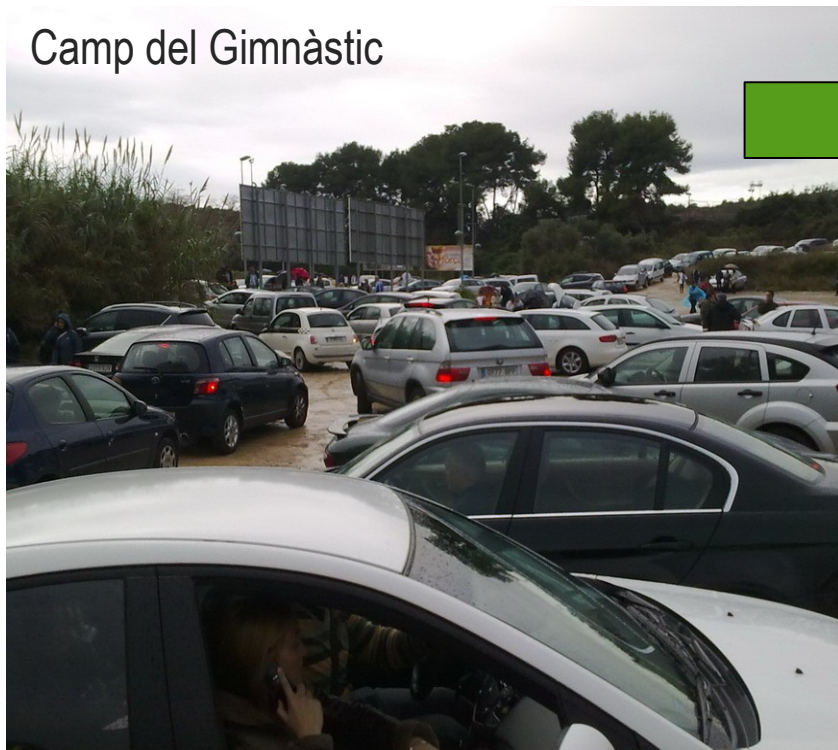
Comparativa comarcal d'oferta d'expedicions (viatges) per habitant i de les places ofertades per habitant.

Només dues comarques superaven la mitjana!

## 2 Els Jocs del Mediterrani com a oportunitat de canvi

**OPORTUNITAT i NECESSITAT.** Els Jocs tenen vocació de ser sostenibles, per tant la mobilitat sostenible ha de tenir un paper central. Gairebé tots els equipaments esportius estan situats a la xarxa actual de bus i tren, dins i fora de Tarragona. La xarxa necessita millores.

Camp del Gimnàstic



Estadi Olímpic de Múnic



## 2 Els Jocs del Mediterrani com a oportunitat de canvi

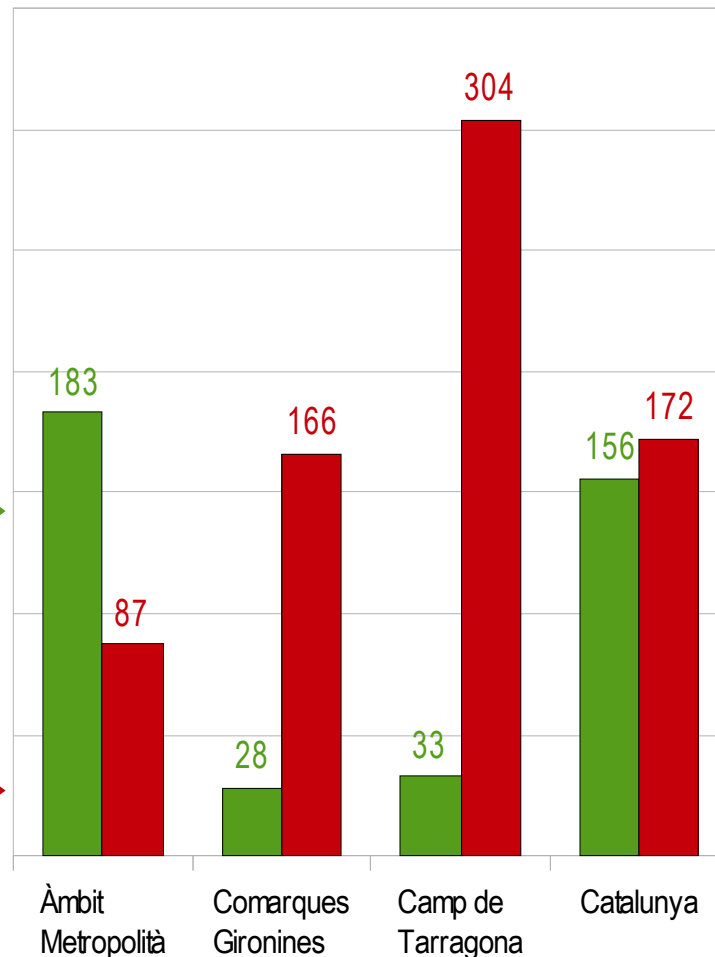
**REVULSIU PEL CANVI.** Els jocs tenen voluntat de ser un motor de millores permanents per a la ciutat de Tarragona i l'àrea metropolitana. És el moment de revolucionar el transport públic!

Mobilitat sostenible?

No al Camp de Tarragona

Usuaris del transport públic per habitant i any (2008)

Quilòmetres d'autopista i d'autovia per habitant (2007)





## 2 Els Jocs del Mediterrani com a oportunitat de canvi

### ARTICULACIÓ METROPOLITANA.

Els jocs han de fer reconèixer el fet metropolità del Camp de Tarragona, i el transport públic és un servei clau per a articular-lo i cohesionar-lo.

Actualment no hi ha bona connectivitat entre ferrocarril i autobusos, ni entre transport interurbà i l'urbà.

El Camp de Tarragona ha de disposar de serveis exprés entre els nuclis conurbats i serveis urbans dins de cada nucli.



### 3 Els reptes a superar abans dels Jocs

**MÀXIMA EFICIÈNCIA.** Els jocs es situen en un escenari econòmic complicat, en el que resulten impensables les macro inversions. Les propostes en matèria de transport públic han d'anar enfocades a aconseguir una millora sensible en el servei a partir bàsicament del millor aprofitament de les infraestructures existents.



Reforma de la xarxa  
Adaptació viària de la T11



Introducció de les Rodalies i  
millora dels regionals



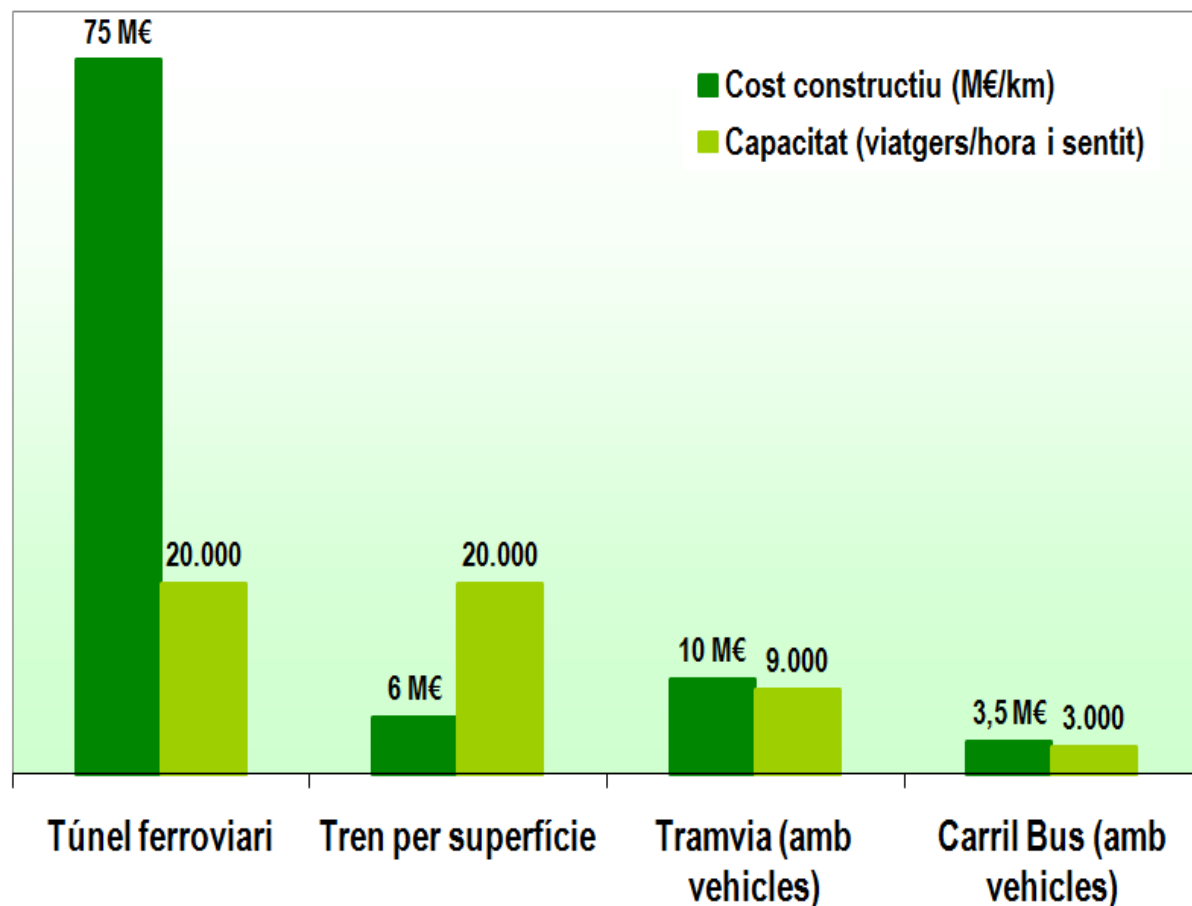
Introducció del tram-tren al  
Corredor Mediterrani en desús

### 3 Els reptes a superar abans dels Jocs

#### EL REPTE SÓN ELS SERVEIS, NO LES INFRAESTRUCTURES.

Hi ha una manca de serveis de transport públic prou important com per malbaratar recursos públics en túnels a molt llarg termini i de dubtosa execució.

Pel preu d'un quilòmetre de túnel s'obtenen, com a mínim, 8 km de tramvia i 21 de carril bus.



Font: PTP



## 4.1 Reformes sobre la xarxa d'autobús

1

### REMODELACIÓ DE LA XARXA DE L'EMT

- L'EMT té un gran potencial de millora: una bona flota d'autobusos
- L'actual esquema de línies no respon a la mobilitat del present; cada vegada més multidireccional
- Plantegem una reformulació total de la xarxa seguint les passes de Vitòria i del mateix PMU de Tarragona:
  - Menys línies, més freqüència
  - Afavorir els transbordaments
  - Espera màxima de 10-15' al nucli
  - Espera màxima de 20-30' als extrems



Imperial Tàrraco es convertiria en el gran node d'autobusos urbans i interurbans operats amb més freqüència que a l'actualitat.

## 4.1 Reformes sobre la xarxa d'autobús

### SITUACIÓ DE PARTIDA OPTIMISTA

Tarragona ciutat supera la ràtio d'usuaris per habitant d'altres ciutats mitjanes catalanes, com Sabadell, Terrassa, Mataró o Reus; però se situa a molta distància de la ràtio de l'àrea metropolitana de Barcelona o de ciutats del mateix tamany alemanyes o franceses.

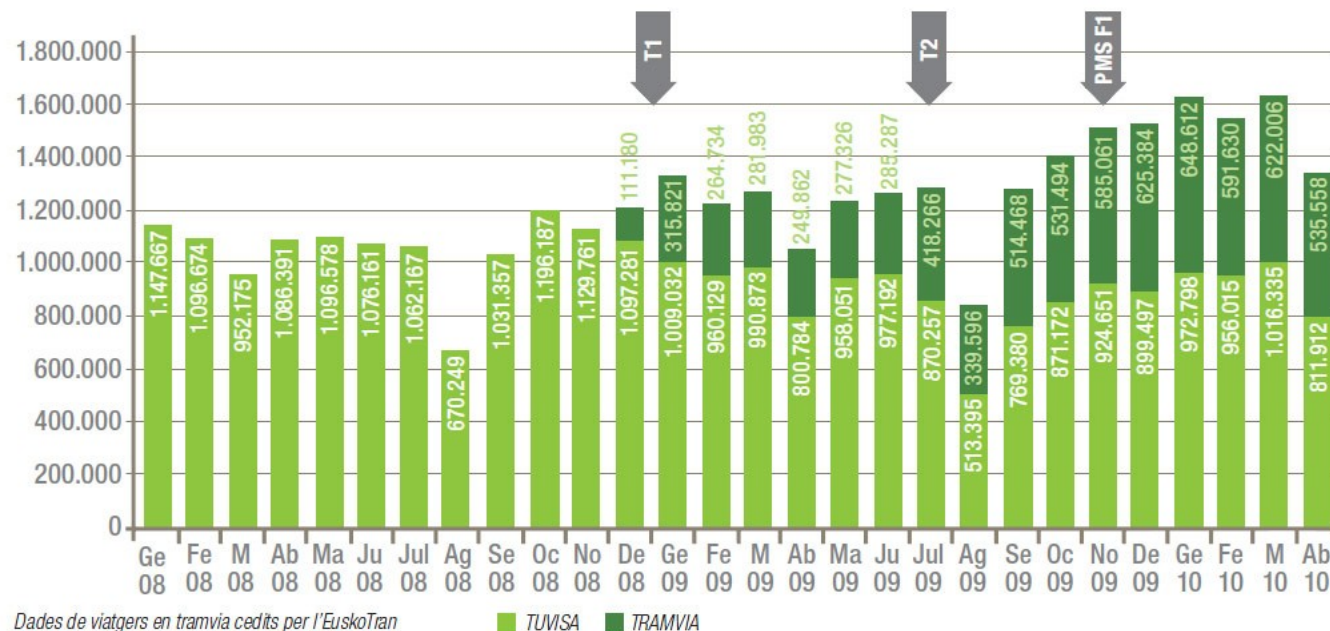
Ciutat	Habitants	Nombre de línies	Nombre de busos	Nombre de viatgers	Línies /100.000 hab	Busos /1.000 hab.	Viatgers /hab i any
Lleida	137.387	20	34	7,4	14,56	24,75	53,86
Mataró	122.905	8	23	4,8	6,51	18,71	39,05
<b>Tarragona</b>	<b>134.737</b>	<b>19</b>	<b>69</b>	<b>11</b>	<b>14,1</b>	<b>51,21</b>	<b>81,64</b>
Terrassa	212.724	14	52	12	6,58	24,44	56,41
Reus	106.622	12	14	2,5	11,25	13,13	23,45
Sabadell	207.338	13	58	13,5	6,27	27,97	65,11

## 4.1 Reformes sobre la xarxa d'autobús

### VITÒRIA-GASTEIZ UN ÈXIT INCONTESTABLE

El pla de mobilitat i espai públic de la capital basca ha inclòs un tramvia i una remodelació profunda del servei de bus: s'han reduït les línies a la meitat i s'ha incrementat la freqüència de pas. Els usuaris han crescut un 40% en dos anys!!!

Viatgers en transport públic



Dades de viatgers en tramvia cedits per l'EuskoTran

TUVISA TRAMVIA

Evolució dels viatgers del transport públic a Vitòria-Gasteiz. Font: Ajuntament de Vitòria-Gasteiz

T1: Entrada en servei de l'EuskoTran entre Angulema i Ibaiondo. T2: Entrada en servei de l'EuskoTran entre Angulema i Abetxuko. PMS F1: Fase 1 del Pla de Mobilitat Sostenible: reforma de l'autobús.



## 4.1 Reformes sobre la xarxa d'autobús

**PROTECCIÓ DE LA CIRCULACIÓ DELS AUTOBUSOS.** Limitació de l'aparcament als carrers conflictius, limitació de la doble filera d'aparcament, aposta pels carrils bus, prioritat semafòrica, etcètera...

### PLA DE MOBILITAT DE VITÒRIA

“No és de justícia social que anar i tornar en autobús sigui més car que aparcar al centre. Cal doncs, establir un pagament per aparcar”



## 4.1 Reformes sobre la xarxa d'autobús

2

### PROTECCIÓ DELS AUTOBUSOS T11

- Protegir les entrades i sortides dels autobusos a les ciutats de Tarragona (Av. Roma) i de Reus (Av. De Bellisens) i a l'aeroport de Reus i estació del Corredor Mediterrani.
- Habilitar punts de parada confortables i amb informació dinàmica del servei.
- Resoldre definitivament els problemes actuals de congestió i d'impuntualitat.





## 4.1 Reformes sobre la xarxa d'autobús

### 3 UNA ÀREA METROPOLITANA HA DE TENIR UN TRANSPORT METROPOLITÀ

- Actualment el territori està gestionat com una àrea interurbana. Per exemple: els autobusos de Tarragona no poden arribar a l'Aeroport de Reus per problemes competencials.
- Cal consciència metropolitana: algunes fronteres urbà-interurbà no són lògiques.

### SENSE FRONTERES SENSE PROHIBICIONS AMB COORDINACIÓ

- L'Àrea Metropolitana de Barcelona va fer el gran salt del servei de bus quan es va poder mancomunar el servei: ja no importa qui és l'operador, ni el terme municipal.
- Cal plantejar-se freqüències de 20' a l'àrea central del Camp de Tarragona.



Foto: Josep Pi  
Estrada d'Ortiz  
11/03/2006



## 4.2 Propostes ferroviàries

### 4 MILLORA DE LA CONNECTIVITAT INTERIOR



- El Camp de Tarragona té una xarxa ferroviària potent, però està únicament especialitzada en el transport radial cap i des de Barcelona.
- Els trens de Rodalies que operen les línies de Vilanova i Vilafranca acaben a Sant Vicenç de Calders: una frontera ferroviària que posa límit a molts desplaçaments dins del Camp:
  - Reus – Tarragona – Vilanova
  - Reus - Tarragona – Vilafranca
  - Reus – Valls (construir l'enllaç de Picamoixons)
  - Tarragona – Cambrils
- El Pla de Transports de Viatgers de la Generalitat de Catalunya preveu un servei de Rodalies al Camp de Tarragona

## 4.2 Propostes ferroviàries

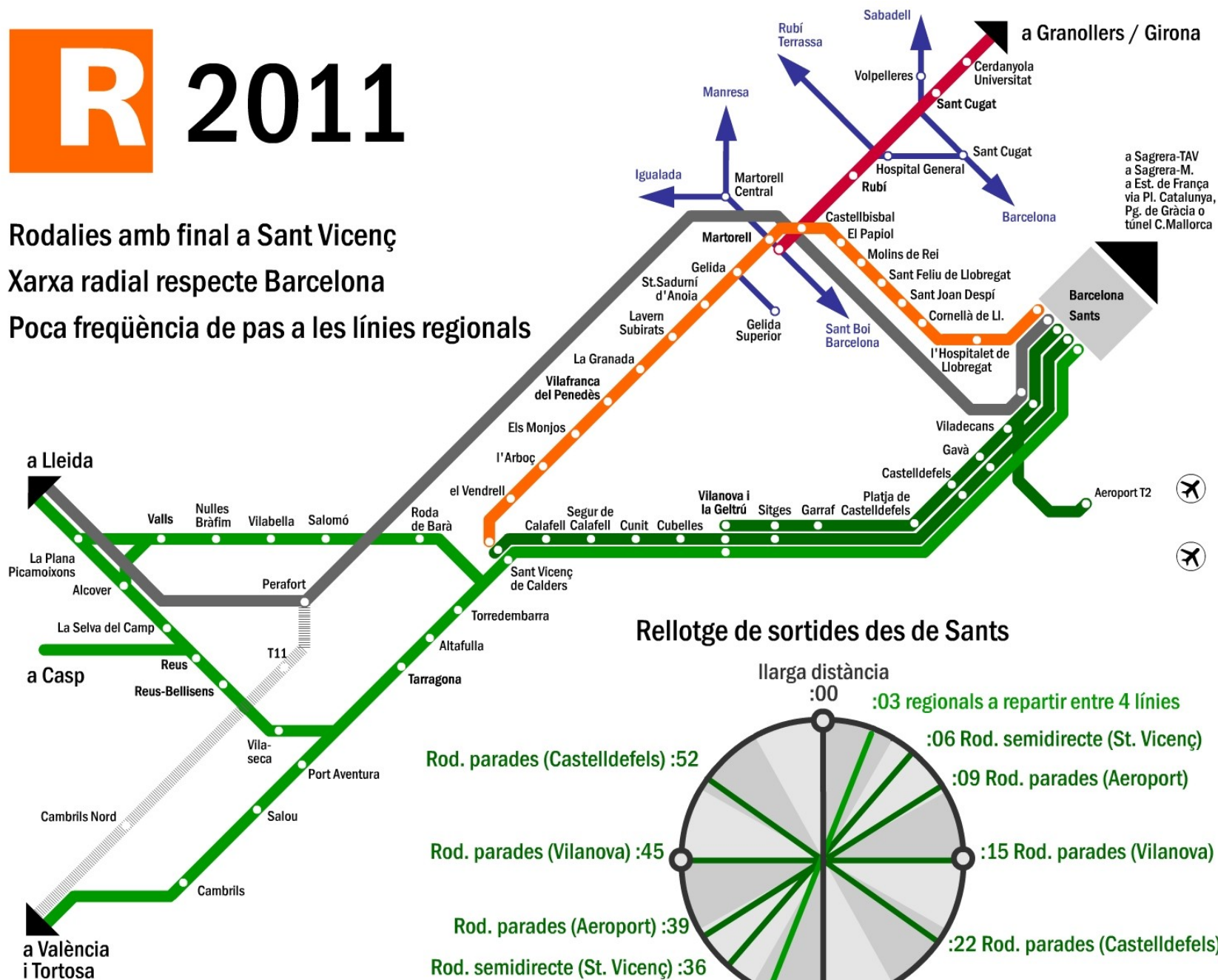
### 5 MILLORA DE LA CONNECTIVITAT EXTERIOR



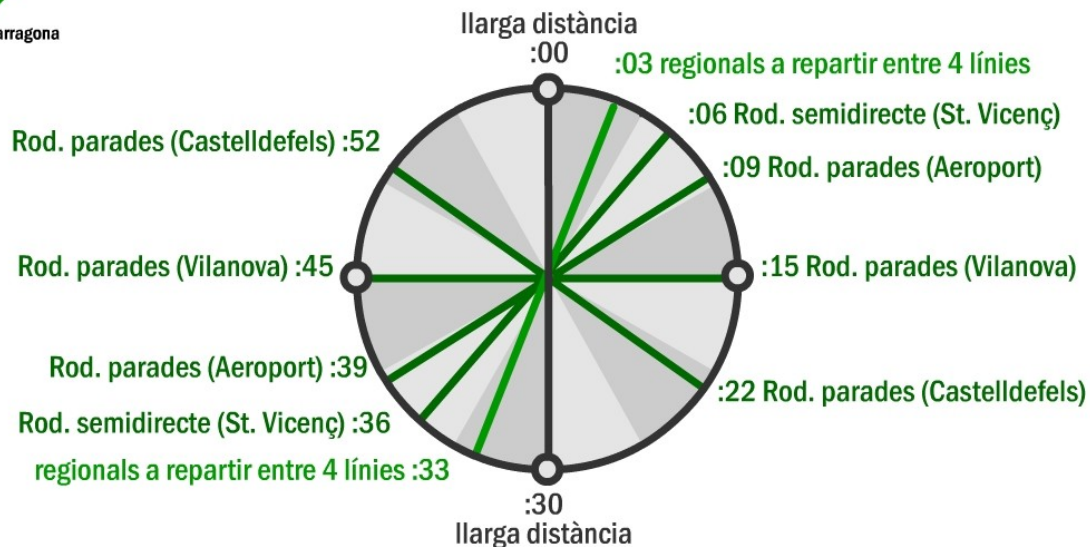
- Millora de freqüències als serveis regionals cap al Camp de Tarragona a les quatre línies: Tarragona – Tortosa, Tarragona – Reus – Casp, Tarragona – Reus – Lleida i Sant Vicenç de Calders – Lleida.
- L'entrada en servei de la línia d'alta velocitat no ha modificat l'ús d'aquest servei, que segueix combinant ACCESSIBILITAT i RAPIDESA entre comarques properes.
- Cal millorar la flota que presta el servei, que és minsa i amb un avançat envelliment. Cal introduir la sèrie 449 com s'ha fet a la línia de Girona, per incrementar la fiabilitat, capacitat i rapidesa del servei.
- Cal fer compatible les Rodalies amb el manteniment del servei semidirecte i fer-lo parar al Prat: el principal accés aeri de Catalunya.

# R 2011

Rodalies amb final a Sant Vicenç  
 Xarxa radial respecte Barcelona  
 Poca freqüència de pas a les línies regionals

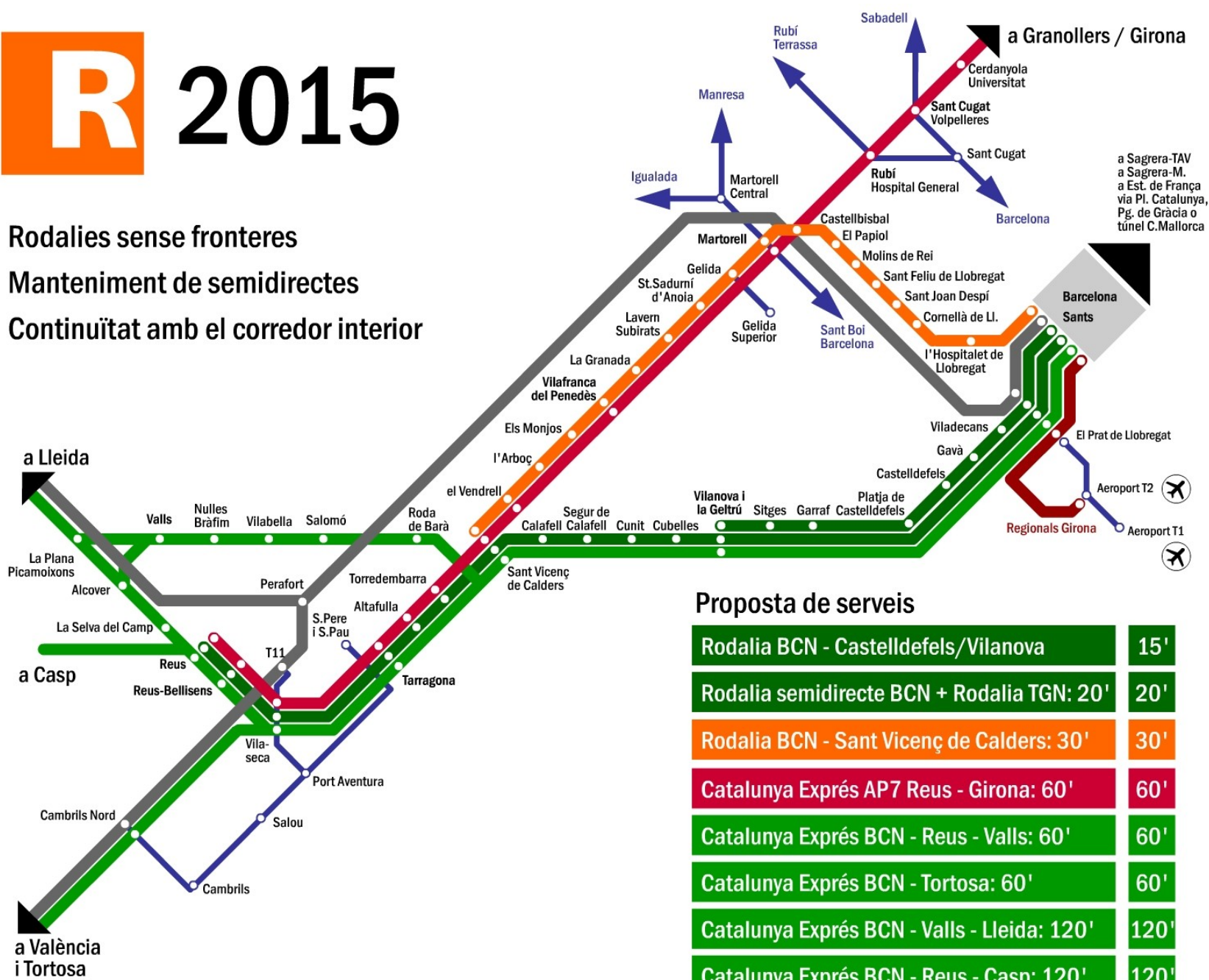


## Relloige de sortides des de Sants



# R 2015

Rodalies sense fronteres  
 Manteniment de semidirectes  
 Continuïtat amb el corredor interior



## Proposta de serveis

Rodalía BCN - Castelldefels/Vilanova	15'
Rodalía semidirecte BCN + Rodalía TGN	20'
Rodalía BCN - Sant Vicenç de Calders	30'
Catalunya Exprés AP7 Reus - Girona	60'
Catalunya Exprés BCN - Reus - Valls	60'
Catalunya Exprés BCN - Tortosa	60'
Catalunya Exprés BCN - Valls - Lleida	120'
Catalunya Exprés BCN - Reus - Casp	120'
Catalunya Exprés Tarragona - Lleida	120'

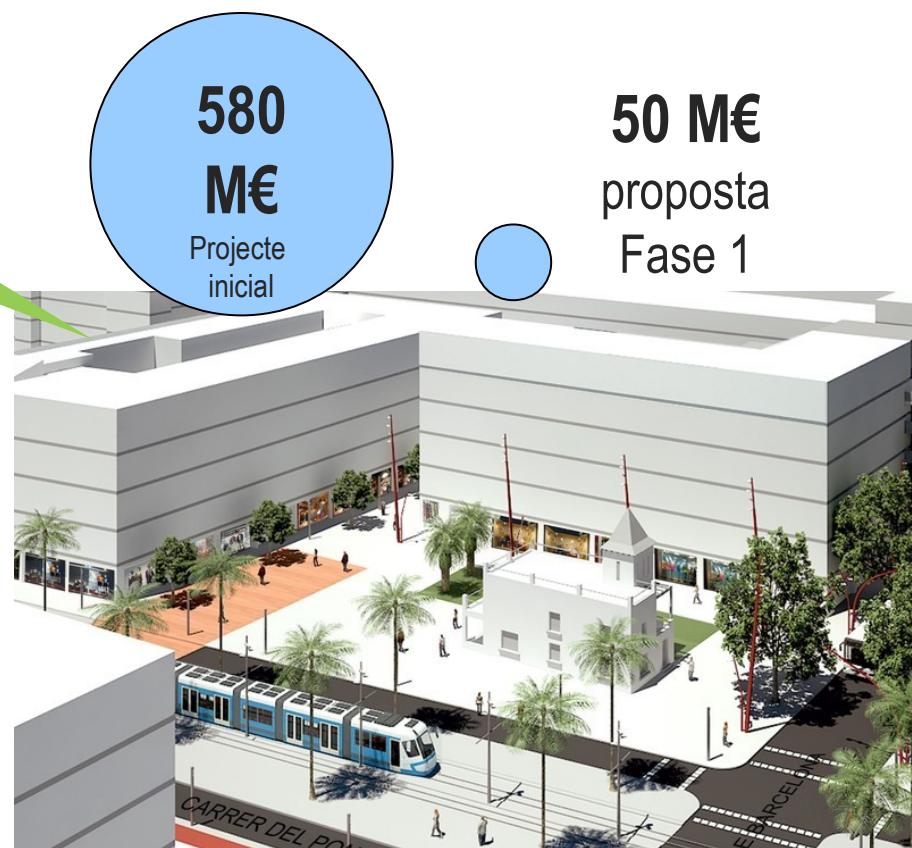


## 4.3 Propostes de tren-tramvia

6

### 1a FASE TRAMCAMP UN PROJECTE POSSIBLE

- El trasllat del Corredor Mediterrani ferroviari cap a l'interior (2015) eliminaria el transport públic ferroviari del centre de Cambrils i de Salou, i la seva connectivitat amb Tarragona i Port Aventura. Cal doncs, reaprofitar la infraestructura per a un tren tramvia.
- La flexibilitat del tramvia permet aprofitar al màxim la infraestructura actual que quedarà en desús, entre Tarragona i Cambrils, i enllaçar-la al mateix temps amb curts ramals urbans fins a les estacions de Cambrils Nord, Vila-seca i Imperial Tàrraco, enllaçant costa i interior.



Fotomuntatge del TramCamp per Salou, al punt on actualment passen les vies del Corredor Mediterrani. .  
Font: el Punt

## 4.3 Propostes de tren-tramvia

### 1a FASE DEL TREN-TRAM FACTIBLE PER AL 2015-17

- **Infraestructura actual: 17,8 km.** Duplicació i tramviarització d'1,5 km a Salou i 1,5 km a Cambrils. En 1a fase s'afegirien 3 ramals nous amb via doble (5,1 km):

- **Serrallo- Imperial Tàrraco** (0,9 km aptes per a bus). Extensible a Sant Pere i Sant Pau (+3,75 km).

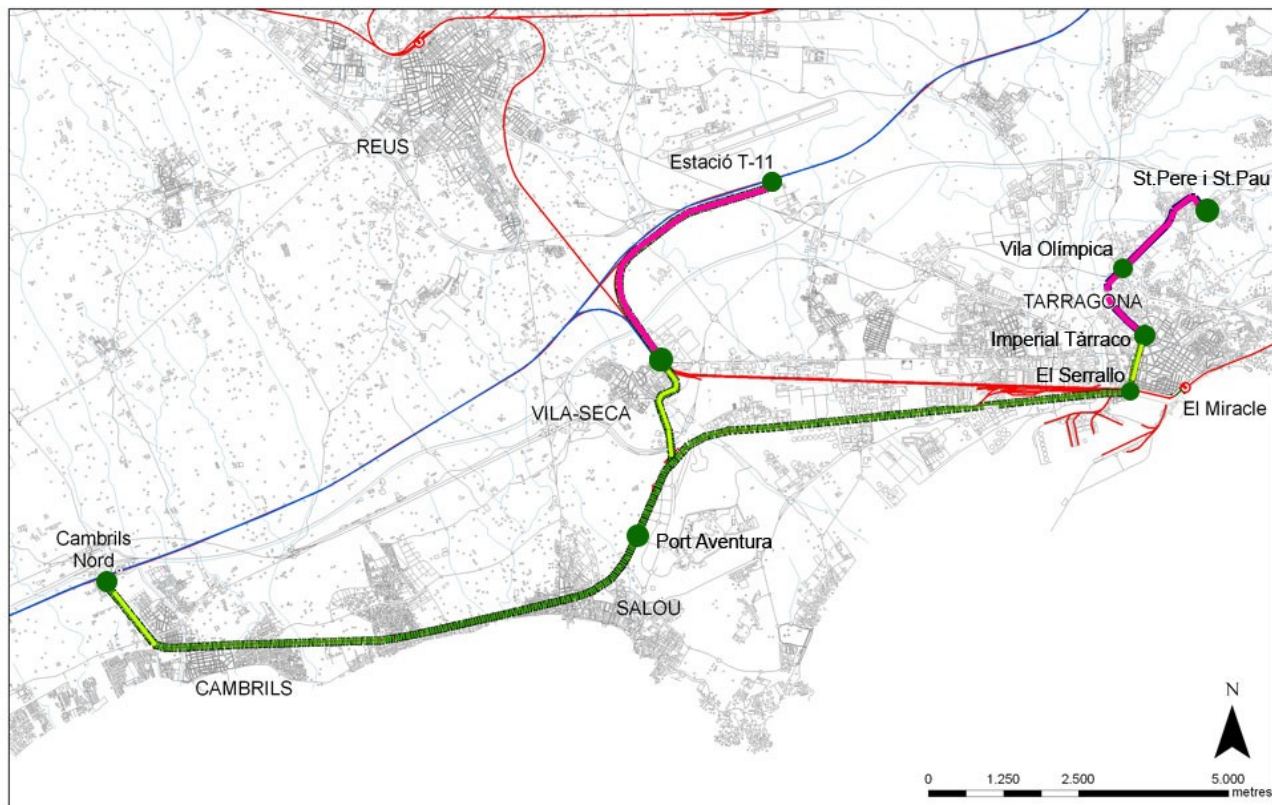
- **Port Aventura – Vila-seca centre per Universitats** (2,2 km de via doble, al 50% mode tramvia). Extensible a Est. De la T11 (+5km) aprofitant enllaç ferroviari en ample UIC.

- **Cambrils a Est. de Cambrils Nord** (2 km tramvia via doble)

Conversió FC actual  
17,8 km

Nous enllaços  
5,1 km

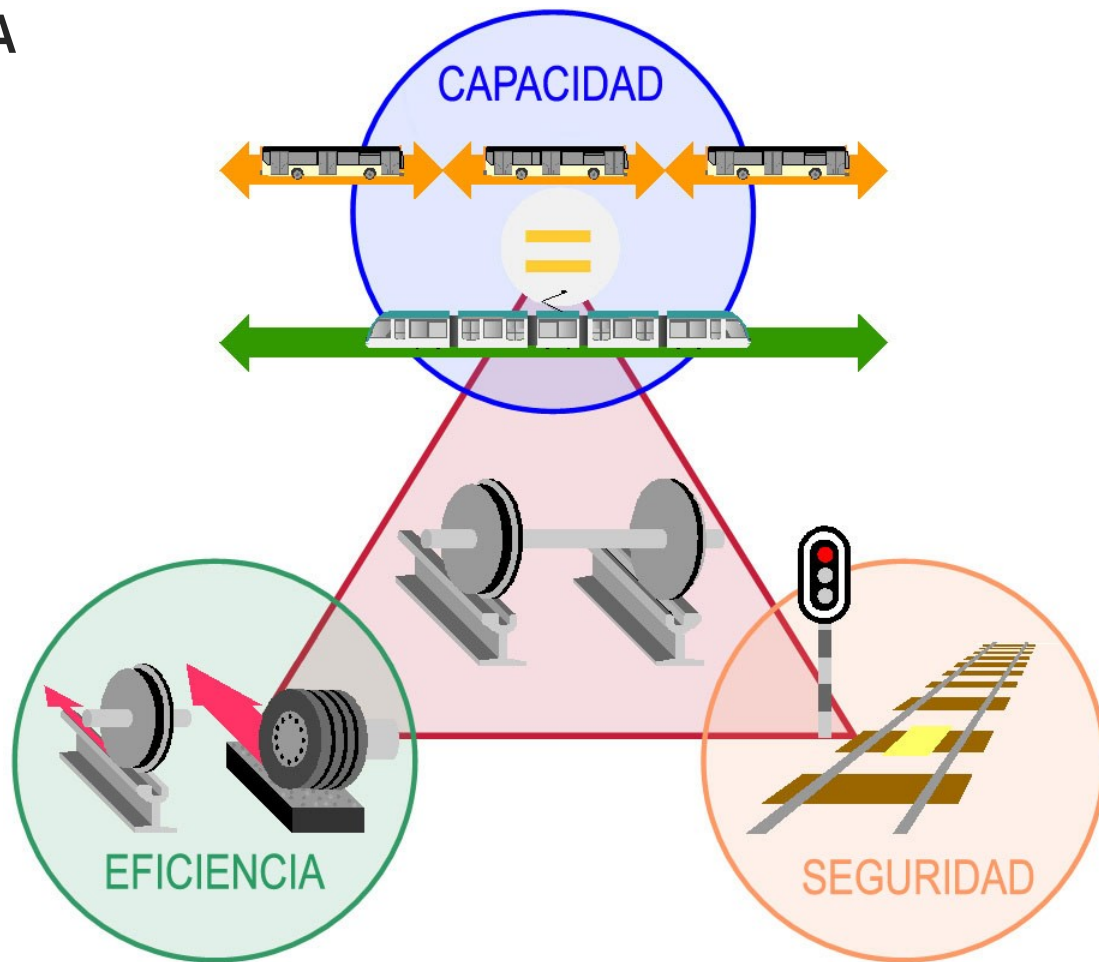
Possibles extensions  
8,75 km



## 4.3 Propostes de tren-tramvia

### INSISTIM AMB EL TRAMVIA PER A UNA ÀREA METROPOLITANA DE 300.000 PERSONES

- El tramvia té un alt rendiment energètic: amb capacitat per a 200 persones, en zona urbana consumeix l'equivalent d'un bus de 70 places.
- Amb menys d'una desena part de la inversió d'un Metro, s'hi poden transportar el 50% de passatgers.
- Té un absolut respecte per l'entorn: no genera emissions en ciutat i té als índex de seguerat





## 4.3 Propostes de tren-tramvia



Tren-Tram

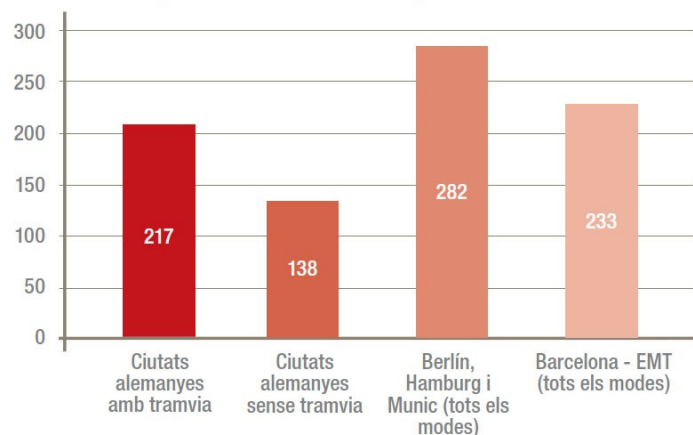


Àrees metropolitanes de referència: Montpellier, Alacant, Heidelberg, Saarbrücken...  
Des de 1984, més de 70 ciutats han incorporat el tramvia als seus transports.  
Més del 80% de les ciutats europees amb més de 200.000 habitants tenen metro o tramvia.  
Més del 57% de les ciutats europees entre 150.000 i 350.000 tenen metro o tramvia.



## 4.3 Propostes de tren-tramvia

Nombre de viatgers en TP / habitants i any



### Ciutats mitjanes

alemanyes amb tramvia: 217 pax/hab  
 alemanyes sense tramvia: 138 pax/hab  
 espanyoles en general: 68 pax/hab.  
 Sabadell: 66 pax/hab.  
 Terrassa: 55 pax/hab.  
 Freiburg: 342 pax/hab.

Ciutats amb tramvia, a més del bus

Ciutat	Habitants	Passat/any	Viatges/hab. any
Bielefeld	324.000	41.000.000	127
Mannheim	310.000	68.000.000	219
Karlsruhe	289.000	109.000.000	377
Augsburg	263.000	54.000.000	205
Braunschweig	246.000	37.000.000	150
Chemnitz	245.000	42.000.000	171
Krefeld	236.000	41.000.000	174
Friburg	219.000	70.000.000	320
Efurt	203.000	36.000.000	177
Mainz	198.000	46.000.000	232
Kassel	194.000	40.000.000	206
Potsdam	151.000	27.000.000	179
Heidelberg	145.000	40.000.000	276
Darmstadt	142.000	31.000.000	218
Würzburg	135.000	35.000.000	259
Heilbronn	121.000	20.000.000	165
Ulm	121.000	30.000.000	248
Jena	103.000	21.000.000	204
<b>Mitjana</b>	<b>202.500</b>		<b>217</b>

Variació mitjana de passatgers en ciutats amb tramvia i sense tramvia: 57%

Dades de 2008 i 2009

Ciutats sense tramvia, només bus

Ciutat	Habitants	Passat/any	Viatges/hab. any
Münster	272.000	33.000.000	121
Wiesbaden	275.000	47.000.000	171
Mönchengladbach	260.000		
Mönchengladbach (Àrea metropolitana)	310.000	48.000.000	155
Aachen	260.000		
Aachen (Àrea metropolitana)	570.000	62.000.000	109
Kiel	236.000	33.000.000	140
Lübek	211.000	27.000.000	128
Hagen	194.000	38.000.000	196
Hamm	183.000	13.000.000	71
Osnabrück	163.000	36.000.000	221
Solingen	162.000	24.000.000	148
Oldenburg	160.000	16.000.000	100
Regensburg	132.000		
Regensburg (Àrea metropolitana)	280.000	33.000.000	118
Ingolstadt	123.000	12.000.000	98
Göttingen	121.000	18.000.000	149
Reutlingen	113.000	15.000.000	133
Elangen	104.000	14.000.000	135
Trier	104.000	16.000.000	154
<b>Mitjana</b>	<b>210.647</b>		<b>138</b>

## 4.3 Proposta de millora del bus i implantació del tren-tramvia

### 7 PERE MARTELL: EIX CÍVIC PER A BUS I TRAMVIA

1. Connectar la part alta i baixa de la ciutat de Tarragona amb un transport públic fiable
2. Connectar l'intercanviador de bus d'Imperial Tàrraco amb l'estació de Renfe
3. Dotar d'accessibilitat urbana la fase 1 del TramCamp
4. Connectar Tarragona amb el front costaner fins a Cambrils
5. Servir el Tàrraco Arena Plaza i altres equipaments dels Jocs

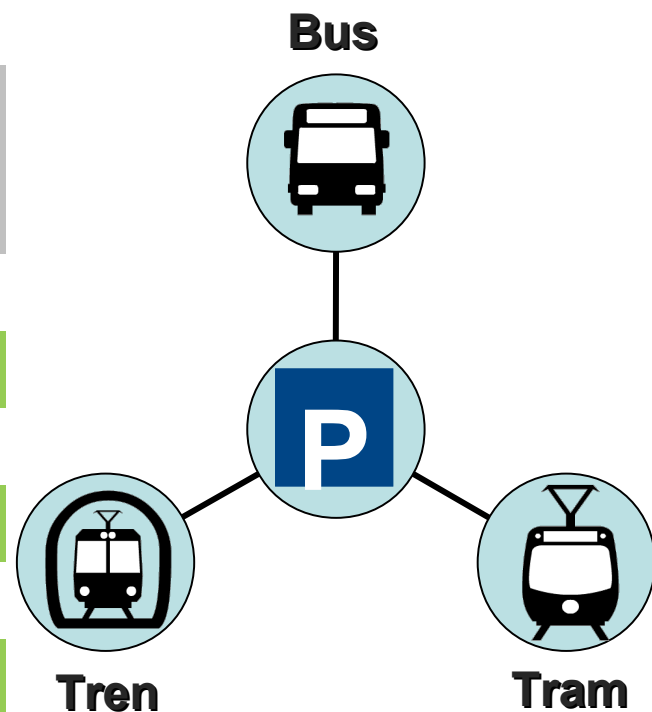


Carrer del General Álava, al casc antic de Vitòria-Gasteiz

## 4.4 Propostes d'intermodalitat

### 8 INTERCANVIADORS

	Bus urbà	Bus interurbà	Tram	Tren	Parking
Reus Bellisens	X	X		X	X
Reus Estació	X	X		X	
Vila-seca Estació	X	X	X	X	X
Cambrils Nord		X	X	X	X
Port Aventura		X	X		X
TGN Imperial Tàrraco	X	X	X		
Tarragona Estació	X			X	
TAV-T11-C.Mediterrani	X	X	X	X	X
TAV-Perafort		X		X	X



**X** : bus urbà EMT  
Necessitaria salvar esculls competencials



## 4.5 Propostes per a la mobilitat no motoritzada

### 9 DEMOCRATITZAR ELS CARRERS ACABAR AMB L'AÏLLAMENT DELS NUCLIS

- Facilitar l'accés i l'aparcament en bicicleta a tots els centres esportius
- Continuar pacificant el trànsit a la ciutat de Tarragona per poder circular en bicicleta, i ubicar carrils bici quan hi hagi carrers amb forts pendents
- Garantir la connectivitat de tots els nuclis de TGN per a vianants i ciclistes en condicions segures. També amb municipis limítrofs com Vila-seca i La Canonja.



El model de camins entre els nuclis de Vila-seca és un bon exemple per a la resta del Camp de Tarragona.

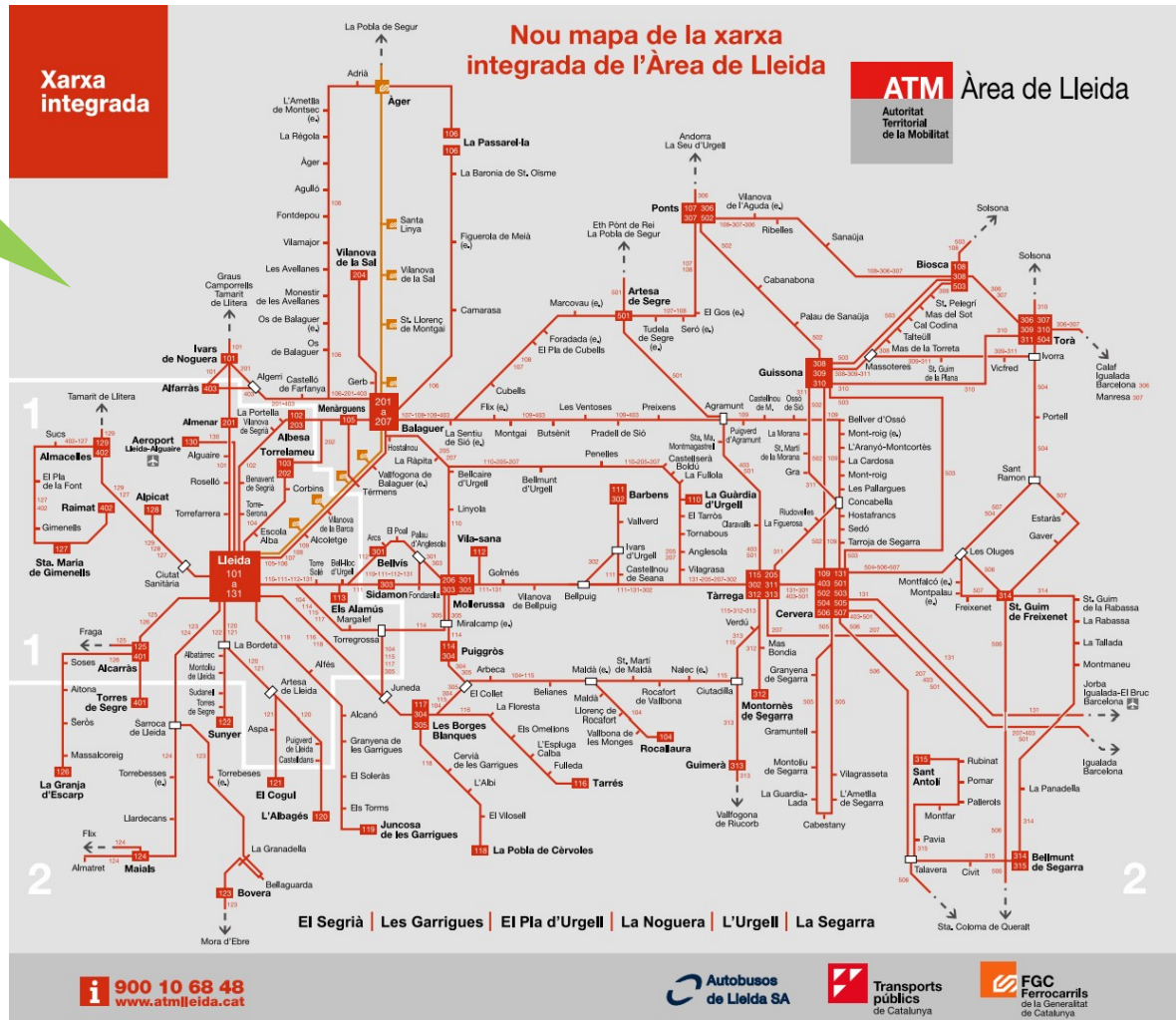


## 4.4 Propostes de gestió

10

### NOMENCLATURA I PLÀNOL INTEGRAT

- Consciència de l'accessibilitat real del territori en transport públic
- Plànol multimodal: Renfe, Autobusos interurbans i tramvia.
- Plànol general pel Camp de Tarragona i ampliació del sector TGN, Reus, Vila-seca i Salou-Cambrils
- Imprescindible: nomenclatura de les línies



## 4.4 Propostes de gestió

11

### INCLOURE TÍTOLS INTEGRATS AMB LA COMPRA DE LES ENTRADES DELS JOCS

- Als jocs d'Hivern de Vancouver les entrades tenien inclòs el títol de transport per desplaçar-se en transport públic per la ciutat.
- Ciutats turístiques com Basilea, faciliten els bitllets a tots els turistes que s'allotgen a la ciutat.

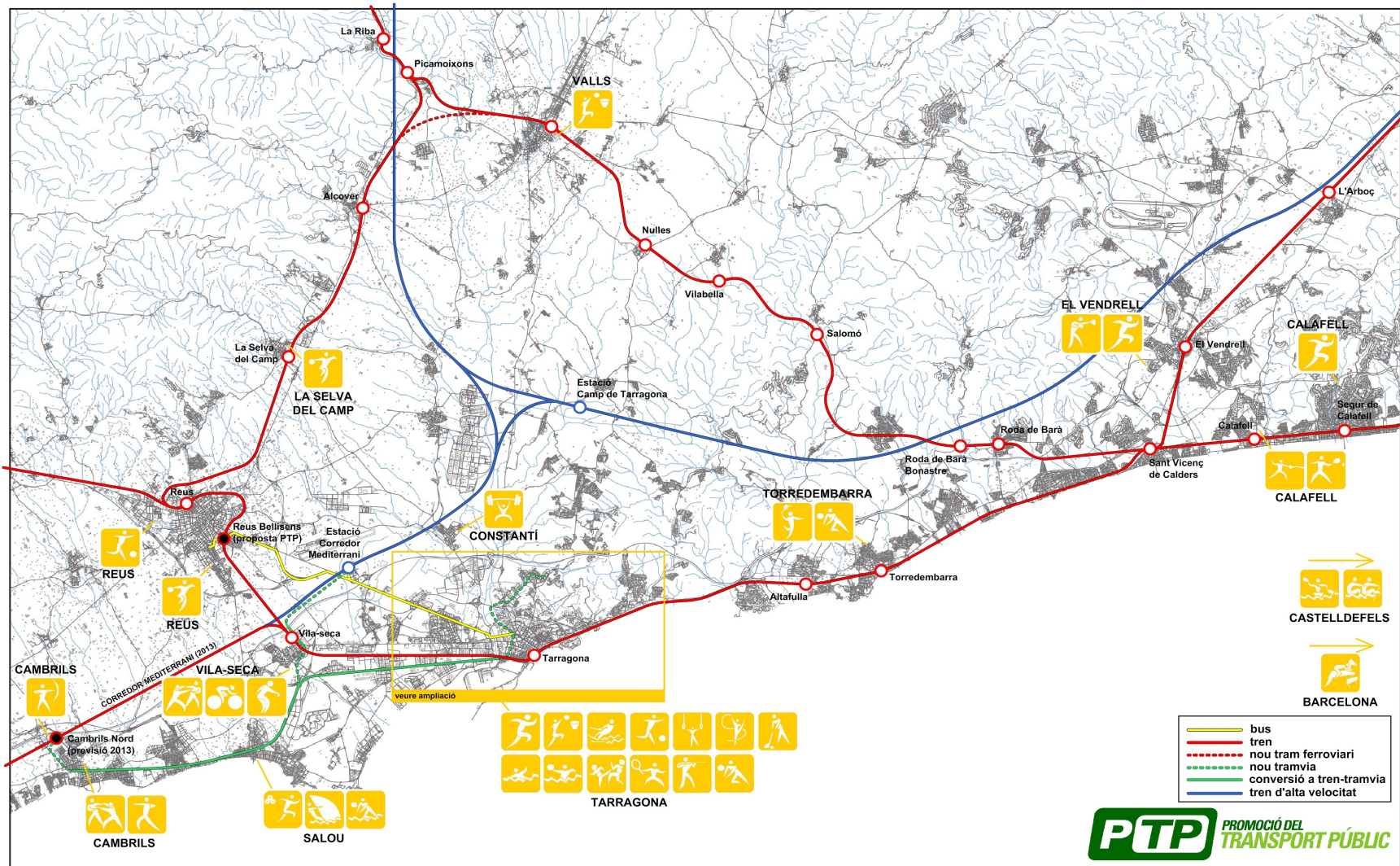


## 5 Full de ruta per a la PTP del Camp de Tarragona

- Tenim la intenció de sumar consensos per a què el transport públic jugui un paper central als Jocs del Mediterrani, i pugui generar millores que són necessàries al Camp de Tarragona.
- Les propostes són obertes al diàleg i al debat amb els agents socials, econòmics i polítics del Camp de Tarragona, els quals seran informats per la delegació territorial de la PTP.
- S'establiran converses amb les administracions responsables, en especial l'Ajuntament de Tarragona i el Departament de Territori i Sostenibilitat.
- El paquet ferroviari de les propostes per als Jocs del Mediterrani es troba inclòs al Pla Tren 2014 de la PTP, que va obtenir un ampli recolzament polític al Parlament de Catalunya.
- Es proposarà completar els treballs actuals de l'administració (Pla Director de Mobilitat de l'ATM, PMU de l'Ajuntament de Tarragona) amb les propostes de la PTP.
- S'utilitzaran els fòrums en què participa la PTP per traslladar aquestes propostes: Consell Català de Mobilitat, Consell consultiu d'usuaris i beneficiaris de l'ATM, etc...

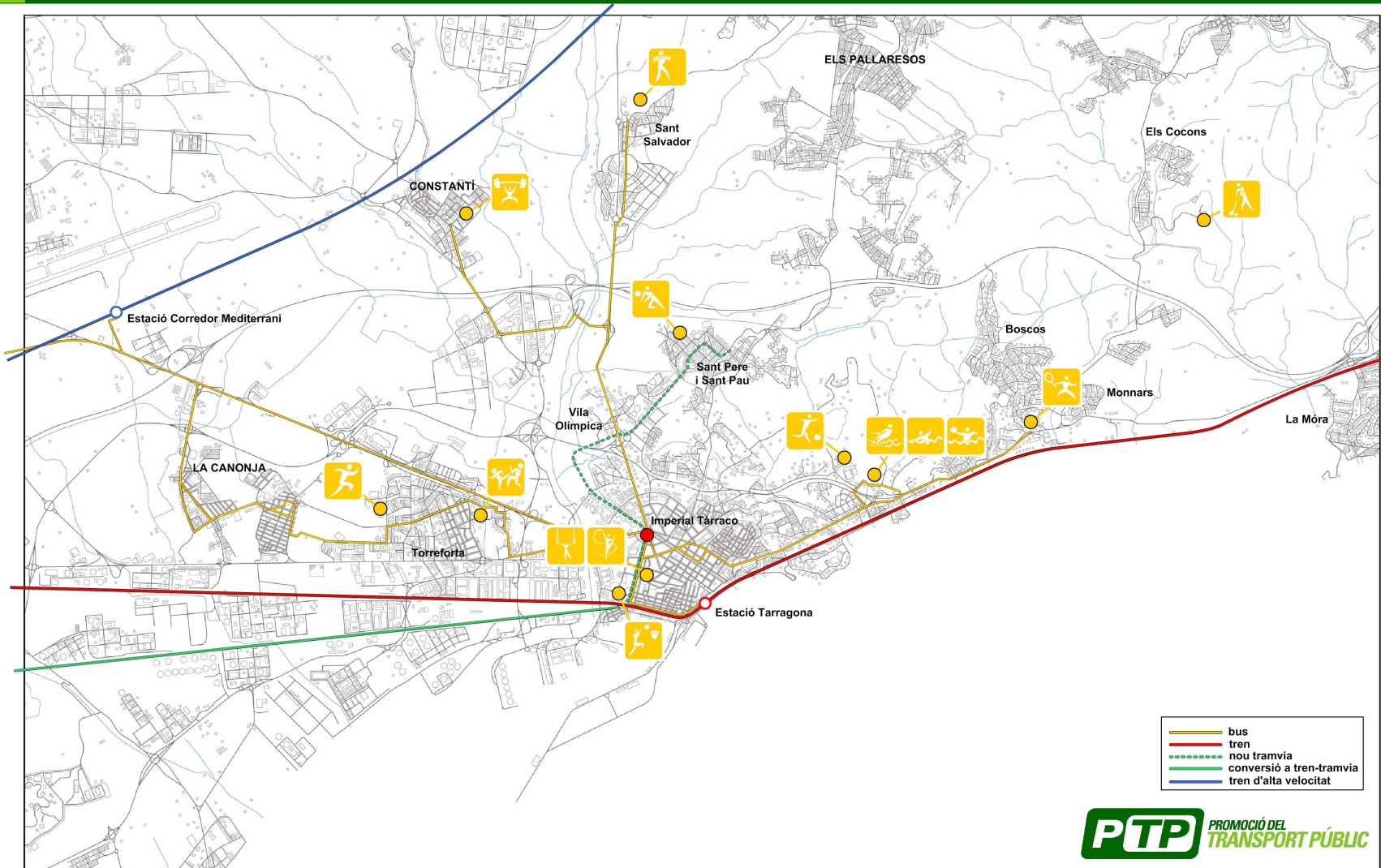


# 6 Esquema del transport públic als Jocs, proposat per la PTP





## 6 Esquema del transport públic als Jocs, proposat per la PTP





Daniel Pi Noya  
Ricard Riol Jurado  
[www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org)  
[/campdetarragona](http://campdetarragona)  
[dpi@transportpublic.org](mailto:dpi@transportpublic.org)  
93 244 49 70

