

**TARRAGONA 2017**

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

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

**Cambra de Comerç de Reus – Cercle d'Infraestructures, 22 de març de 2012**

**Ricard Riol Jurado**

## 1 Que és la PTP?

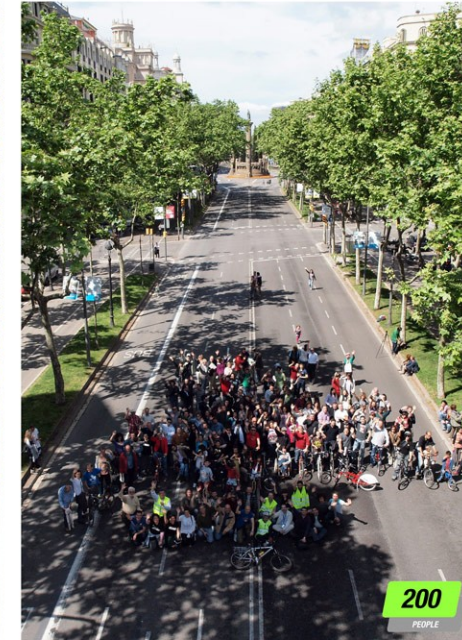
PER EXIGIR MÉS  
PRIORITAT POLÍTICA  
AL DESENVOLUPAMENT  
DEL TRANSPORT PÚBLIC

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:

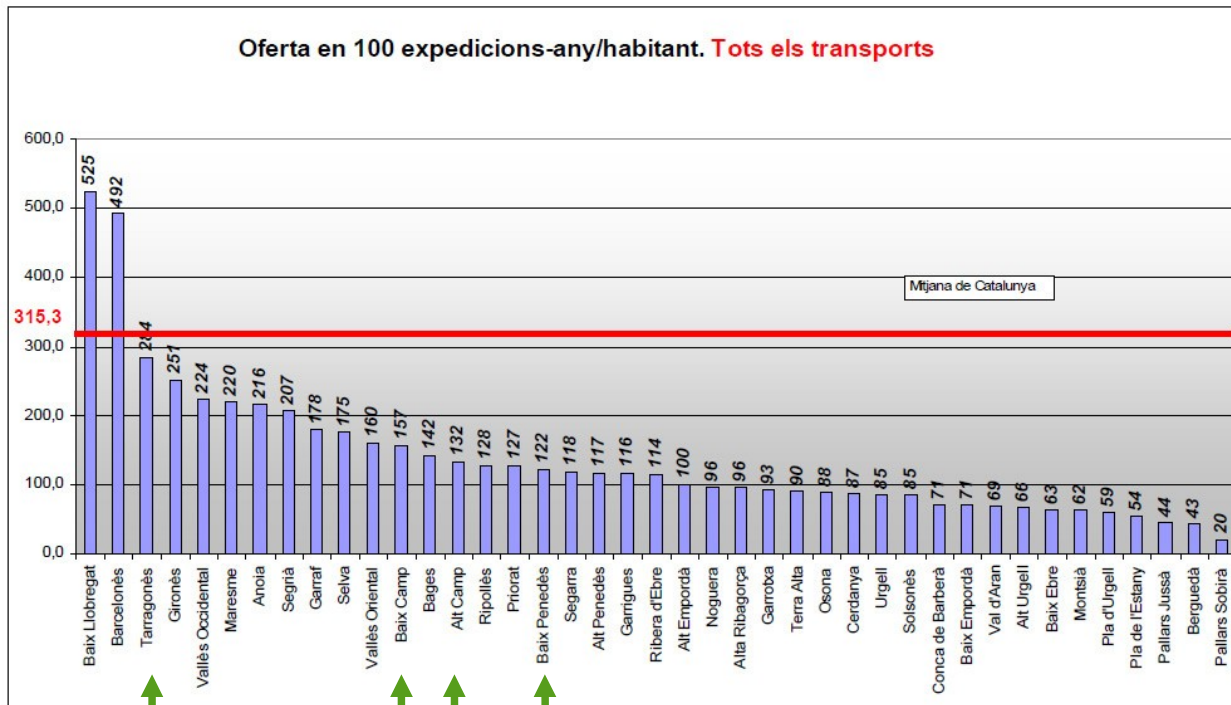
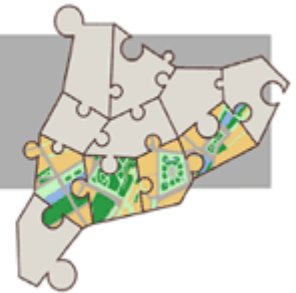
[www.transportpublic.org/campdetarragona](http://www.transportpublic.org/campdetarragona)





# 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 El Camp de Tarragona necessita un canvi

**DESCONGESTIÓ, AUTONOMIA PERSONAL, REDUIR LA CONTAMINACIÓ, REDUIR ELS COSTOS DEL TRANSPORT I LA IMPORTACIÓ DE PETROLI... COMPETITIVITAT**





## 2 El Camp de Tarragona necessita un canvi

Xarxa viària  
descomunal:

- 3 autopistes entre Reus i Tarragona
- Duplictat d'infraestructures de dubtosa operativa AP7+A7
- Foment de l'urbanisme dispers i la deslocalització d'activitats:
  - Sense cinema al centre de TGN
  - Segregació de barris humils

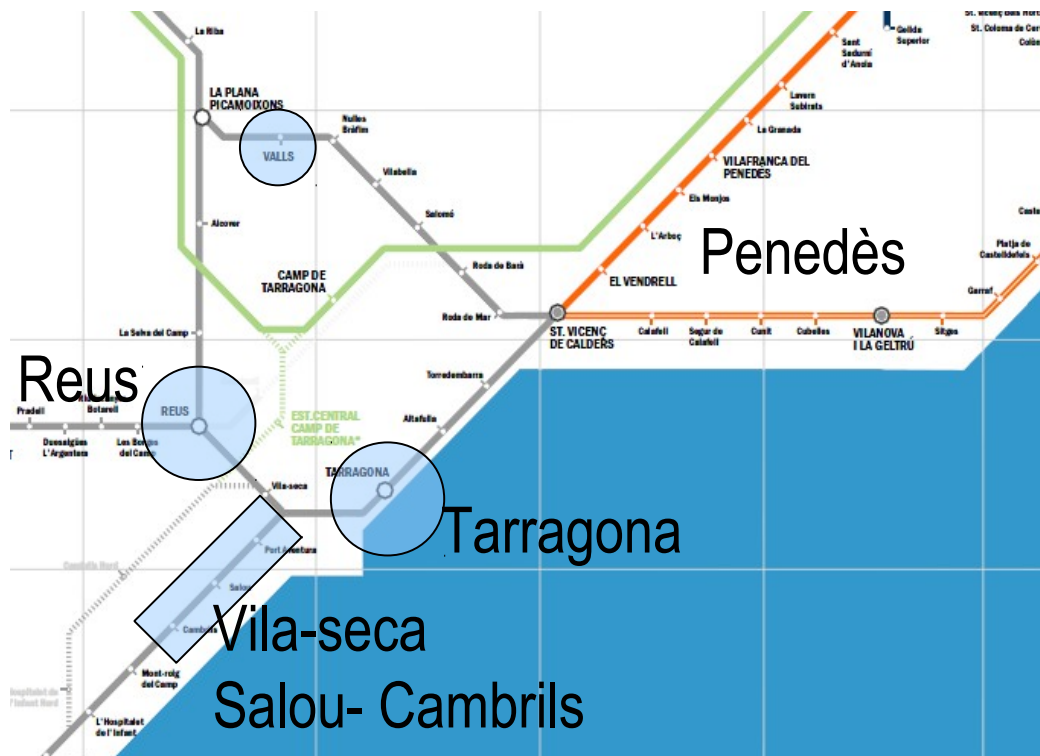




## 2 El Camp de Tarragona necessita un canvi

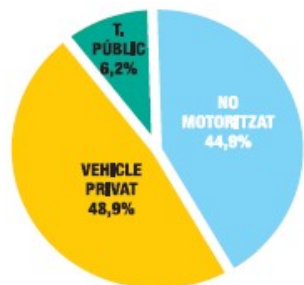
**Xarxa ferroviària** infrautilitzada i infradesenvolupada:

- Bona accessibilitat: cobreix els 5 grans nuclis de l'area.
- Escassa connectivitat interna al CdT, degut a una configuració radial:
  - Pèrdua de la connexió Reus – Litoral (Carrilet)
  - Aïllament de Valls
  - Frontera ferroviària a Sant Vicenç de Calders
  - Bolet inconnex a “Camp de Tarragona”
- Escàs servei, excepte la relació TGN-BCN

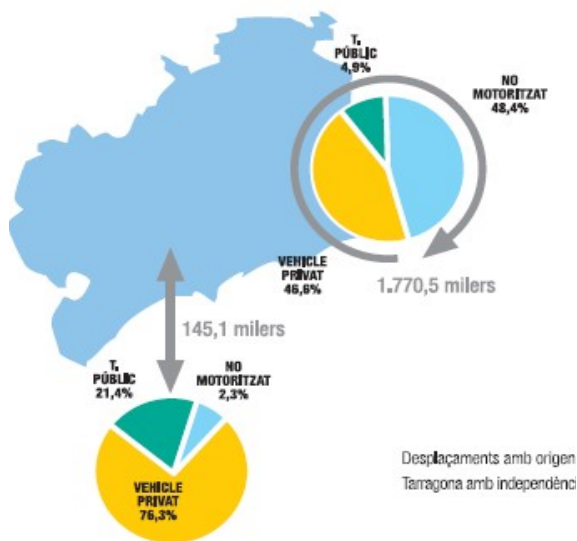


## 2 El Camp de Tarragona necessita un canvi

### Camp de Tarragona

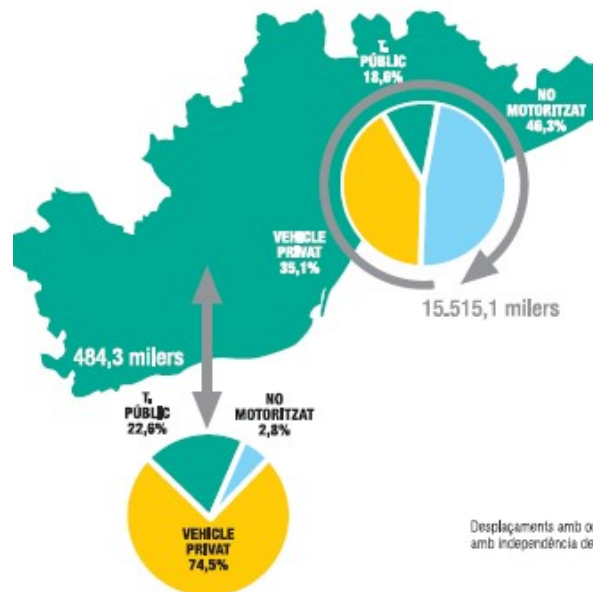


Ocupació cotxe: 1,21



### Regió Metropolitana BCN

VEHICLE PRIVAT	36,3%
NO MOTORITZAT	44,9%
TRANSPORT PÚBLIC	18,8%



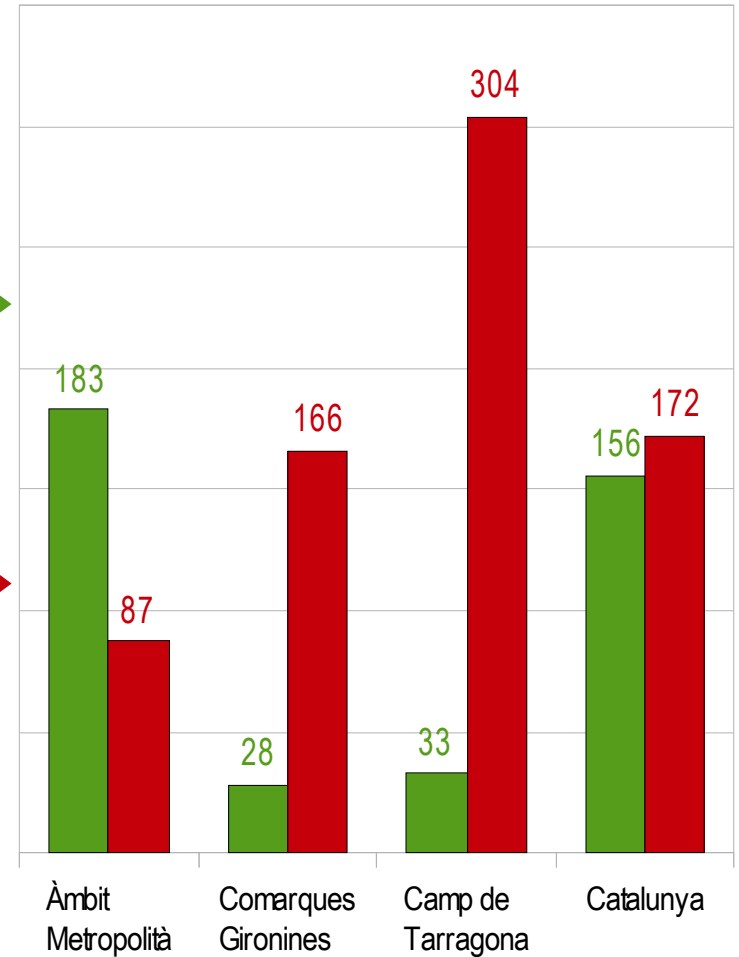
## 2 El Camp de Tarragona necessita un canvi

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)





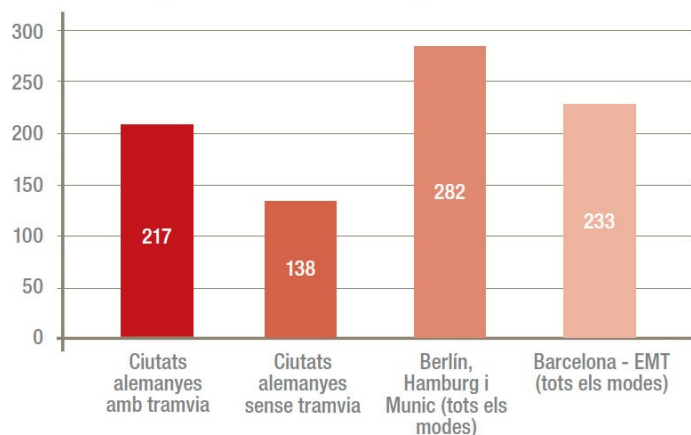
## 2 El Camp de Tarragona necessita un canvi



Ciutat	Habitants	Nombre de línies	Nombre de busos	Milions de viatges	Línies/ 100.000 hab	Busos/ 1.000 hab.	Viatges/ 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>	134.737	19	69	9,53	14,1	51,21	70,73
Terrassa	212.724	14	52	12	6,58	24,44	56,41
<b>Reus</b>	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

## 2 El Camp de Tarragona necessita un canvi

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

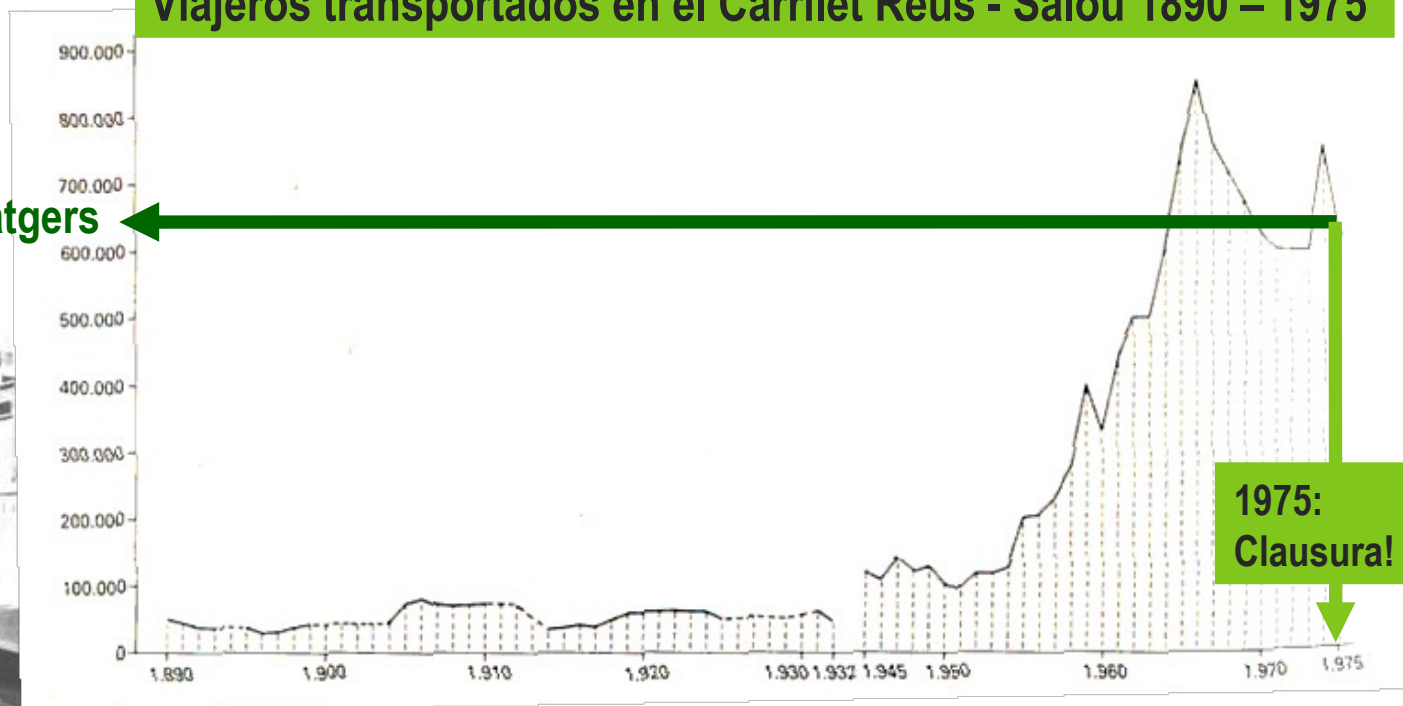
Ciutat	Habitants	Passat/any	Viatges/hab. any
Münster	272.000	33.000.000	121
Wiesbaden	275.000	47.000.000	171
Mönchengladbach	260.000		
Mönchengladbach (Àrea metropolitana)	310.000	48.000.000	155
Aachen	260.000		
Aachen (Àrea metropolitana)	570.000	62.000.000	109
Kiel	236.000	33.000.000	140
Lübek	211.000	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>

### 3 Al CdT el transport públic ha estat ben tractat

**ANYS 70.** La promoció del petroli i de la indústria automobilística s'acompanyava d'un procés de desprestigi i empitjorament del servei ferroviari.

Viajeros transportados en el Carrilet Reus - Salou 1890 – 1975

620.145 passatgers



Fuente: "El tren de Salou". Carles Salmeron



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

#### TRENS



*Railwaymania.com*

#### Sèrie 470

Fabricació: 1974-1986

Reforma anys 90

#### Sèrie 448

Fabricació: 1987

Reforma anys 2000

### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

#### TRENS



*Vivireneltren.es*

Arribada a Tarragona anunciada  
per a 2010!

Tauleta a tots els seients  
Autovending  
Endolls als seients

**Sèrie 449**  
Fabricació: 2008-2011  
+25% de capacitat  
Adaptació a PMR



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

MAL ESTAT ESTACIONS

Vila-seca



Tarragona Centre



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

**ANY 2008**

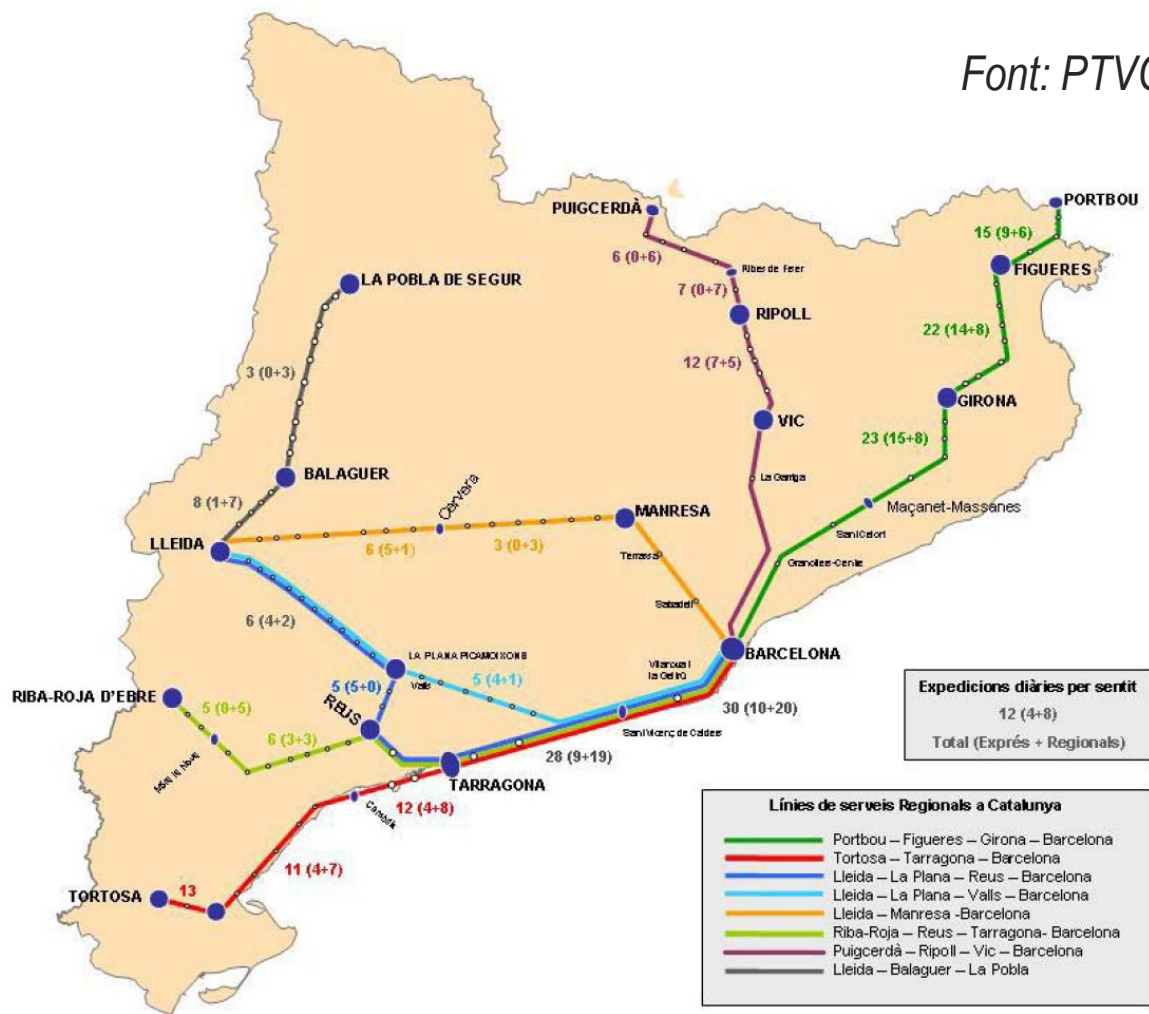
**Viatgers Espanya**  
25.714.000

**Viatgers Catalunya**  
11.732.778 (45,6%)

**Viatgers Camp de TGN**  
5.986.311 (45,6%)

**Viatgers àmbit Girona**  
4.930.372

REUS: 16 serveis al dia!  
SALOU: 12 serveis al dia!



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

VIA ÚNICA AL TRAM VANDELLÒS - VILA-SECA



Foto: Trenscat.cat

Tram	Km	Característiques	Inici	Final
Barcelona - València	345	Velocitat alta (220 km/h). Trànsit mixt	1987	???
Madrid - Barcelona	659	Alta velocitat (350 km/h). Exclusiu passatgers	1996	2008
Madrid - València	438	Alta velocitat (350 km/h). Exclusiu passatgers	2002	2010



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

Camp de Tarragona



**Estacions excèntriques:** un estímulo per al vehicle privat. Avui és el Camp de Tarragona. Demà seran Salou, Cambrils, Figueres...

Tarragona Centre



**Estacions cèntriques:** accessibles a tota la ciutadania, a peu, bicicleta o transport públic. Són un estímulo per al transport públic. Exemples: Atocha, Sants, Girona...

### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

Estació del Camp de Tarragona (2007)



MINISTERIO  
DE FOMENTO

**20/04/2006**

Su ámbito de influencia abarcará desde las comarcas del Baix Ebre hasta el Garraf y por el oeste hasta el límite con la provincia de Lleida, lo que representará una población superior a las 400.000 personas, a las que habrá que añadir todos aquellos visitantes que accedan a la zona aprovechando las infraestructuras ferroviarias y la conectividad con otros medios de transporte colectivos



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

Catalán

el Periódico.com / SOCIEDAD

Iden

13/05/2008

#### Correr a alta velocidad para nada

**MÁS INFORMACIÓN**

- De centro a centro en el Regional Express
- El AVE BCN-Tarragona pincha en favor del ferrocarril convencional

EL PERIÓDICO

**34 minutos de alta velocidad**

El Avant 8096 de las 9.10 horas es, tan solo, el segundo del día. El servicio de AVE regional se estrenó hace 15 días en Catalunya. De momento, solo seis convoyes

crucan media comunidad entre Sants y la estación de Lleida-Pirineus con una única parada en el Camp de Tarragona. El primero sale a las 6.10 horas, y el último, a las 20.10 horas.

29/07/2008

#### El AVE regional BCN-Tarragona lleva una media de 19 viajeros en cada tren

EL PERIÓDICO  
BARCELONA

El trayecto que realiza el Avant entre Barcelona Sants y el Camp de Tarragona ha contado durante su primer trimestre de funcionamiento con una media de 230 pasajeros al día, cifra considerablemente baja si se tiene en cuenta que hay 12 trenes diarios entre las dos estaciones y que estos nú-

#### Ocupacions mitjanes Regional convencional (any 2008)

- BCN – Tortosa: 292 pax
- BCN – Reus: 206 pax.

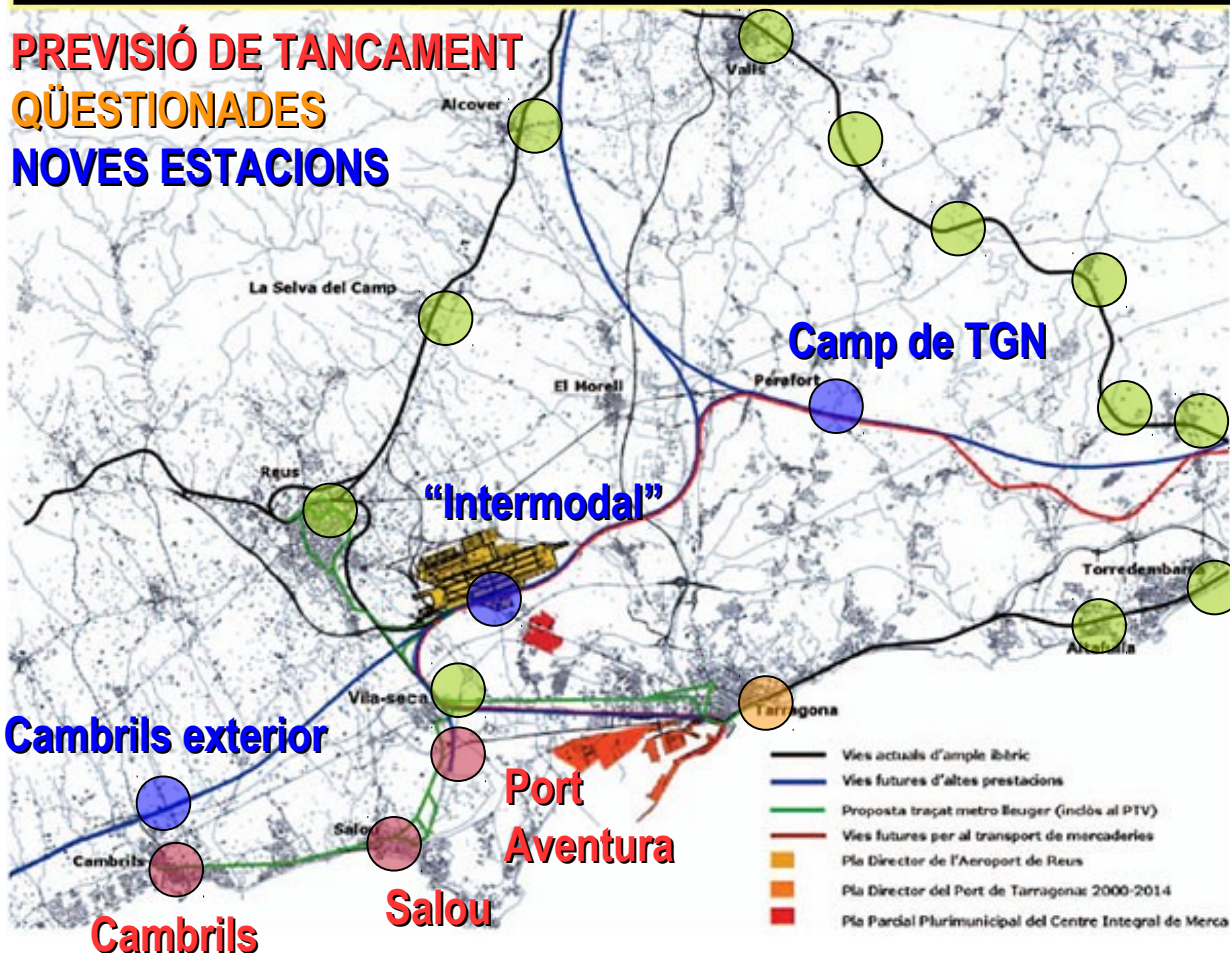
#### Regional alta velocitat (any 2008)

- Avant BCN – Lleida: 107 pax

### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

Deixarem morir les millors estacions sense fer-hi res?

**PREVISIÓ DE TANCAMENT**  
**QÜESTIONADES**  
**NOVES ESTACIONS**

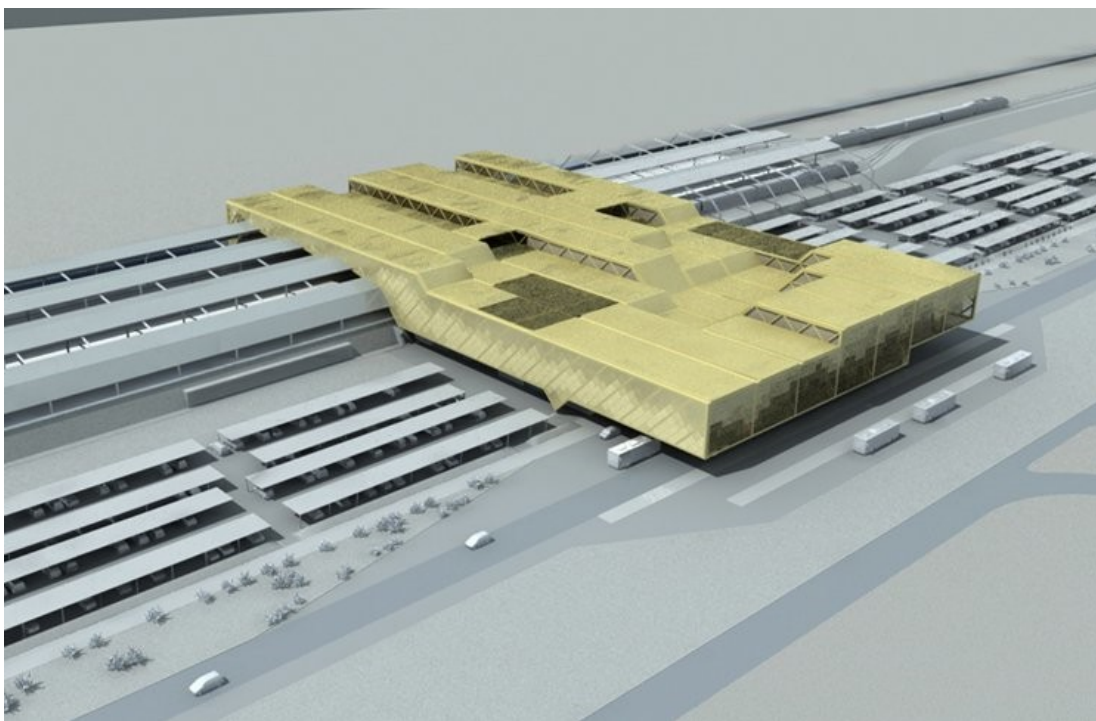


Rànquing viatgers diaris CAT 2005

BCN Sants	12.226
Girona	6.145
<b>Tarragona</b>	5.557
BCN Pg. de Gràcia	4.506
Figueres	3.208
<b>Reus</b>	2.238
Lleida Pirineus	1.804
<b>Torredembarra</b>	1.679
<b>Salou</b>	1.518
Sant Celoni	965
Tortosa	908
<b>Sant Vicenç de Calders</b>	902
Caldes de Malavella	852
<b>Estació de França</b>	801
Clot - Aragó	798
Flaçà	787
<b>Cambrils</b>	698
Sils	665
<b>Port Aventura</b>	639
l'Aldea - Amposta - Tortosa	602



### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat



Font: Ministeri de Foment

#### Estació “intermodal” del Corredor Mediterrani T11

- Sense connexió amb les Rodalies ni els Regionals del Camp de TGN
- Sense connexió directa amb l'Aeroport de Reus
- Sense connexió preferent per als autobusos de la T11
- Sense connexió amb el TramCamp (projecte sense finançament)
- Hiperconnexió viària: T11 + C14 + AP7
- 1 tren = quants cotxes?

### 3 Al CdT el transport públic NO ha estat ben tractat

EVOLUCIÓ DE LA T11: AVUI ÉS ANTI-URBANA I ANTI-TRANSPORT PÚBLIC





## 4 Propostes de la PTP per reflotar el transport metropolità al CdT

**1. AMBICIÓ: CAL CREURE EN EL CAMP DE TARRAGONA.** 2a regió metropolitana catalana, 2n port català, principal complex petroquímic espanyol, destinació turística de referència, etc.

Font: PTV

Particularitats

Àrea metropolitana conurbada

Població central 330.000 hab



## 4 Propostes de la PTP per reflotar el transport metropolità al CdT

**2. TREURE EL MÀXIM PROFIT A LES INFRAESTRUCTURES ACTUALS.** Com s'ha vist, el Camp de Tarragona és ric en infraestructures, però no s'han especialitzat en el seu transport públic metropolità: ni les viàries ni les ferroviàries.



Reforma de la xarxa  
Adaptació viària de la T11



Introducció de les Rodalies i  
millora dels regionals

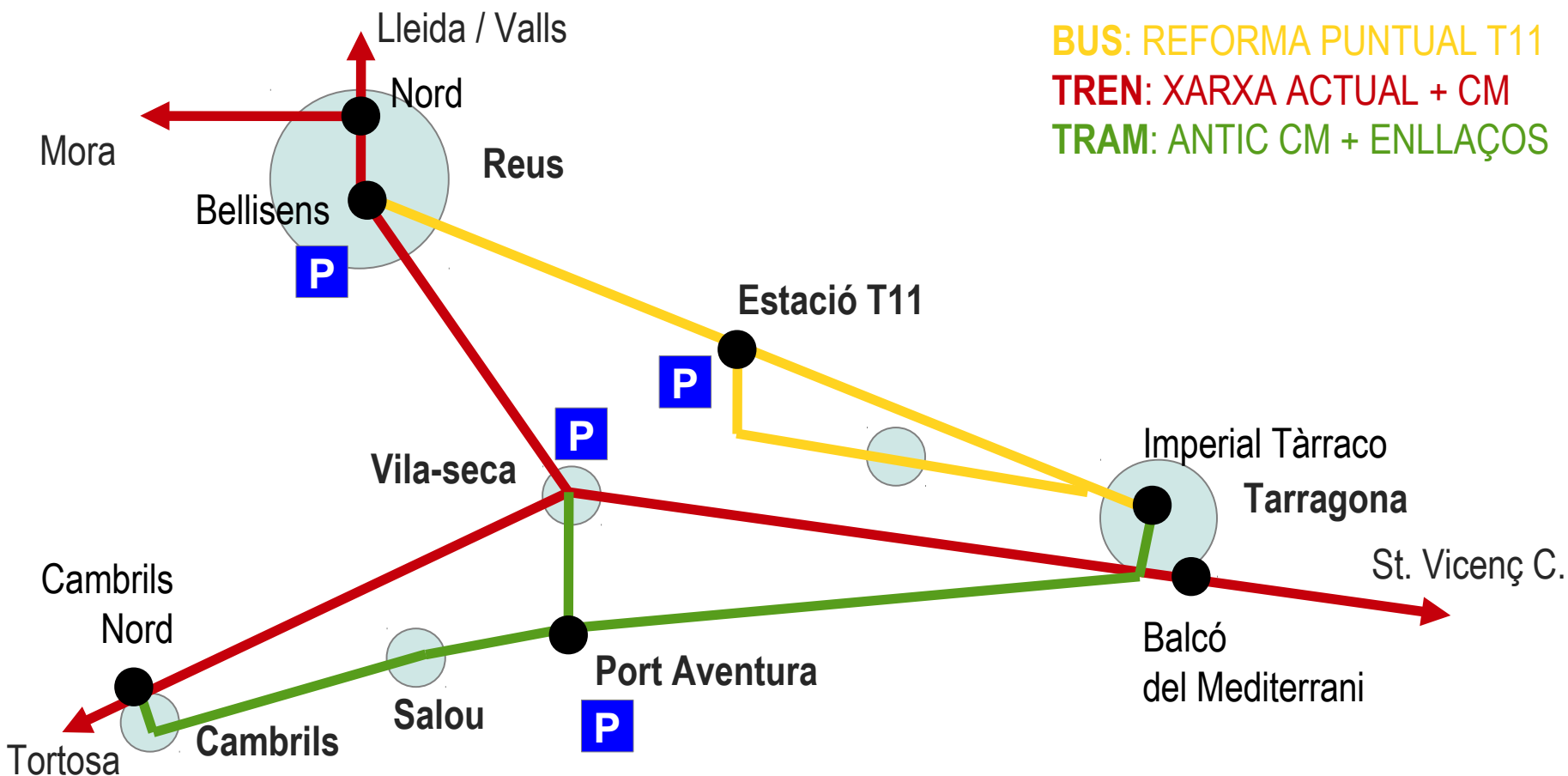


Introducció del tram-tren al  
Corredor Mediterrani en desús



## 4 Propostes de la PTP per reflotar el transport metropolità al CdT

### 3. DISSENY CONJUNT DE LA XARXA.



## 4.1 Servei de Rodalies, sense fronteres amb Barcelona



Manteniment dels semidirectes  
Nova parada al Prat (Aeroport) + Metro L9 (2014)  
Nous trens al Corredor Mediterrani i Reus  
Quadruplicació de vies sud BCN

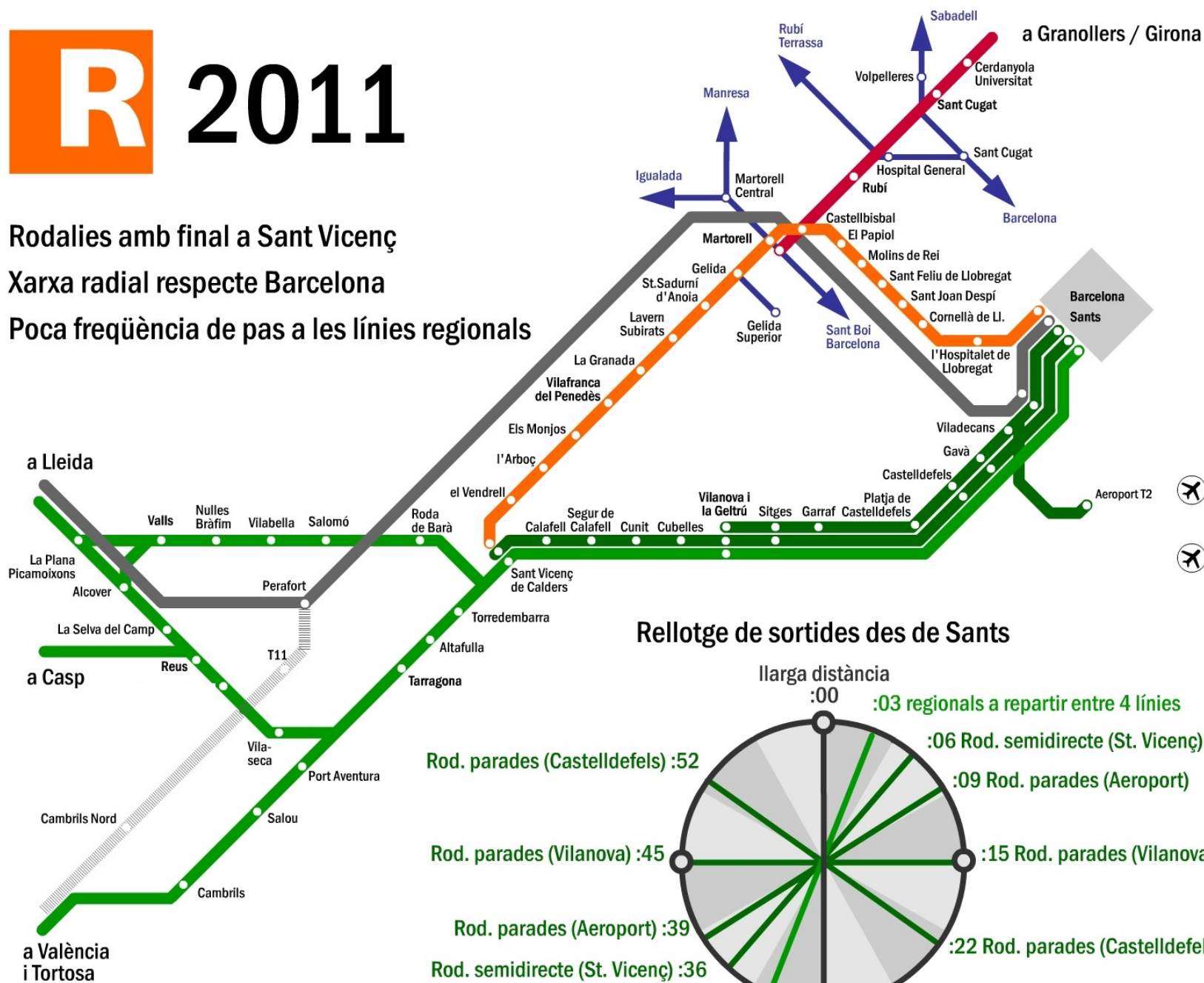


Eliminació de la frontera a Sant Vicenç de Calders  
Nova estació a Reus Bellisens  
Nou enllaç Valls – Alcover, per evitar Plana P.  
Coordinació amb els regionals

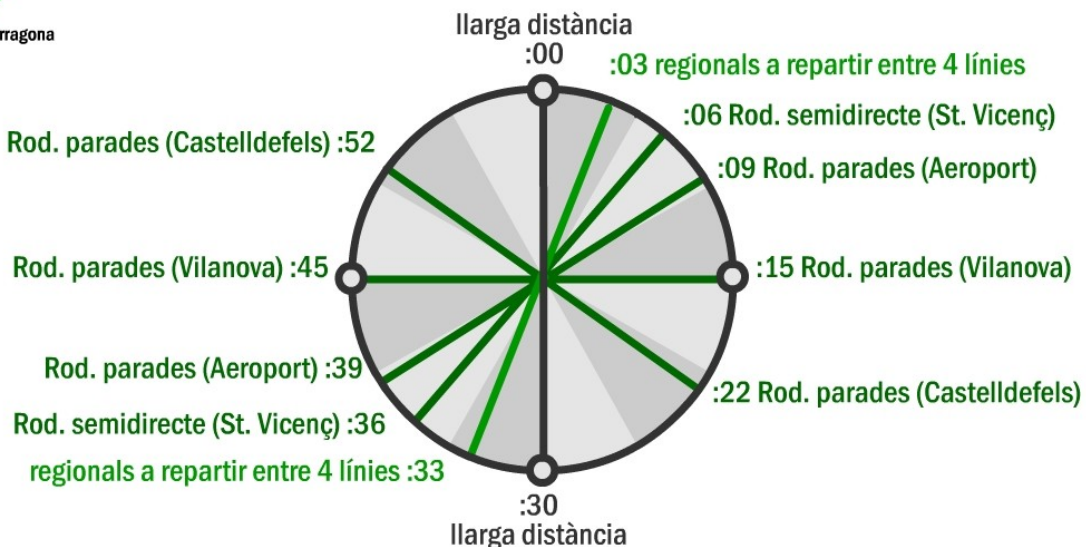


# 2011

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



### Relloque de sortides des de Sants



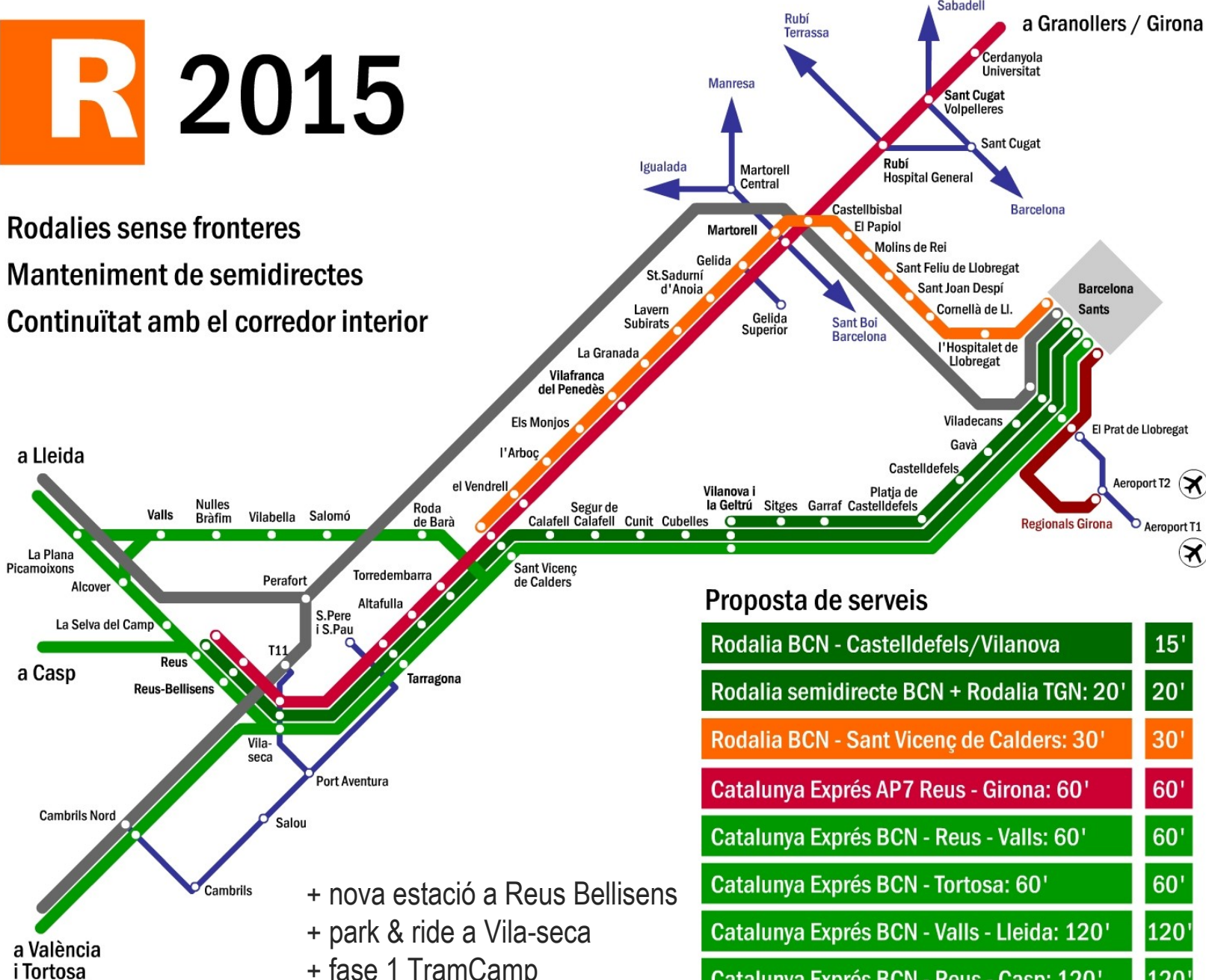


# 2015

Rodalies sense fronteres

Manteniment de semidirectes

Continuïtat amb el corredor interior



### Proposta de serveis

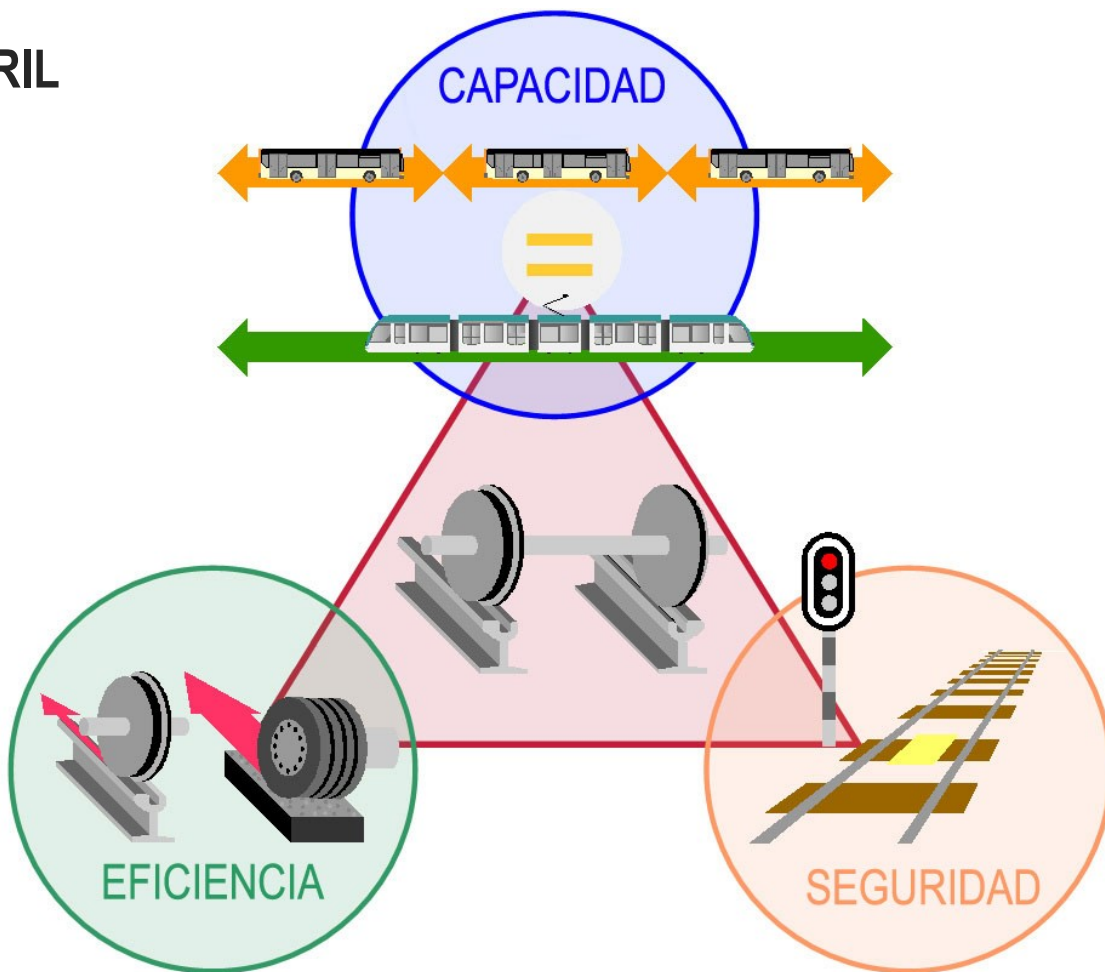
Rodalía BCN - Castelldefels/Vilanova	15'
Rodalía semidirecte BCN + Rodalía TGN:	20'
Rodalía BCN - Sant Vicenç de Calders:	30'
Catalunya Exprés AP7 Reus - Girona:	60'
Catalunya Exprés BCN - Reus - Valls:	60'
Catalunya Exprés BCN - Tortosa:	60'
Catalunya Exprés BCN - Valls - Lleida:	120'
Catalunya Exprés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

- + nova estació a Reus Bellisens
- + park & ride a Vila-seca
- + fase 1 TramCamp



## 4.2 Conversió a tren-tramvia del Corredor Mediterrani

### AVANTATGES DEL FERROCARRIL



### Mínim consum energètic

Consum bus urbà: 5,4 kWh/km  
(73 places) (54L/100 km)

Consum bus interurbà: 3,5 kWh/km  
(73 places) (35L/100 km)

Consum tramvia urbà: 4,5 kWh/km  
(220 places)

## 4 Propostes de la PTP per reflotar el transport metropolità al CdT

Infraestructura actual: 17,8 km.

■ **Duplicació i tramviarització de 3 km a Salou i 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).

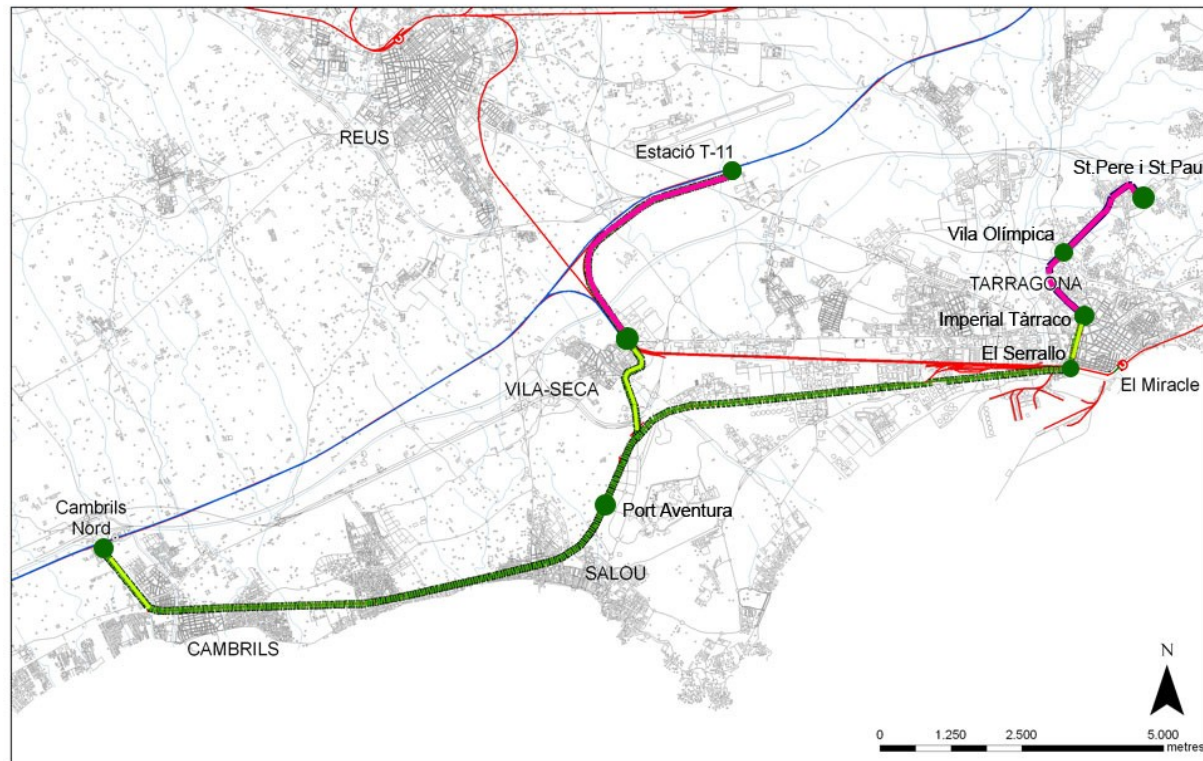
■ **Port Aventura – Vila-seca** centre per Universitats (2,2 km de via doble, al 50% mode tramvia). Extensible a Est. De la T11 (+5km) aprofitant enllaç ferroviari en ample UIC.

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

Conversió FC actual  
17,8 km

Nous enllaços  
5,1 km

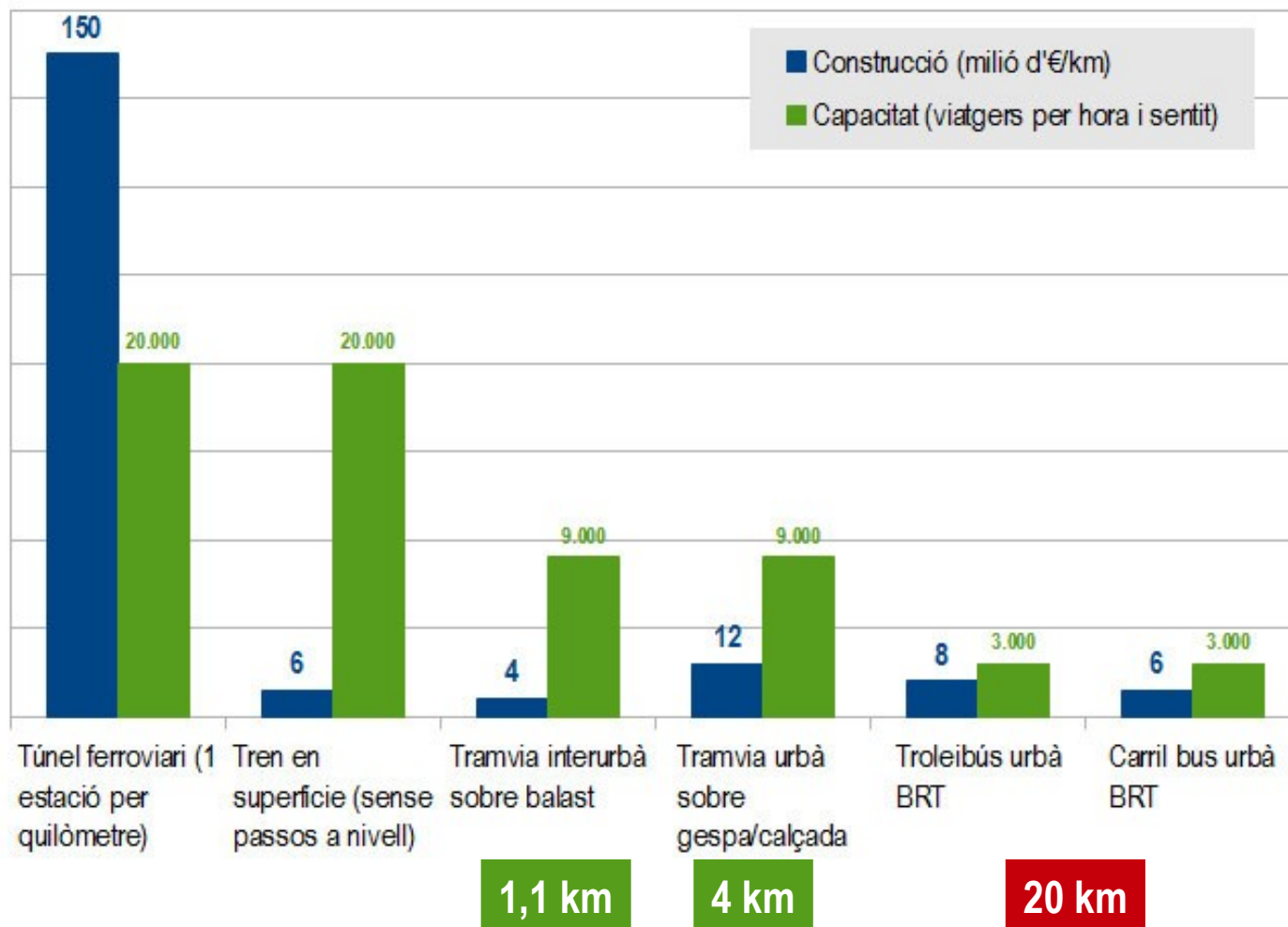
Possibles extensions  
8,75 km



## 4.2 Conversió a tren-tramvia del Corredor Mediterrani

**TRAM**  
15 km  
Aprofitats!

**BRT/ TROLE**  
20 km  
nous





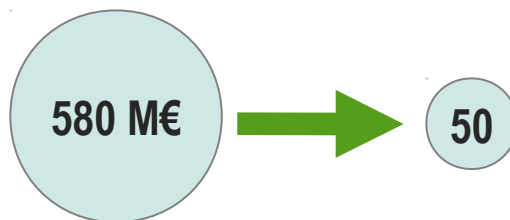
## 4.2 Conversió a tren-tramvia del Corredor Mediterrani



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

La fase 1 del TramCamp no és altra cosa que la reconversió d'una infraestructura actual per donar un servei metropolità i tenir una integració urbanística òptima, molt més eficient que un soterrament.

## 4.2 Conversió a tren-tramvia del Corredor Mediterrani



- Economia en la construcció: gairebé tota la infraestructura és reaprofitada de l'actual Corredor Mediterrani entre el Serrallo de Tarragona i Cambrils
- Gran poder de captació d'usuaris per al transport públic, com es demostra als models europeus.
- Estalvi energètic (1 tramvia consumeix com un bus de 70 places), nul·la contaminació atmosfèrica
- Millor aprofitament que un servei de Rodalies: més accessibilitat i oferta sense sacrifici del temps de viatge
- Regeneració urbanística a Cambrils, Salou i Tarragona: possibilitats de densificació al voltant del transport públic
- Xarxa simultània: Rodalies al principal corredor REUS-TGN, i tren-tramvia al corredor Litoral, enllaçats a Vila-seca.

## 4.2 Conversió a tren-tramvia del Corredor Mediterrani

### EXEMPLES EUROPEUS

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





## 4.2 Conversió a tren-tramvia del Corredor Mediterrani

Montpellier 255.080 hab.

Tramvia més freqüent de França.

Municipis amb tramvia: 320.500 habitants. Xarxa de 54,4 km (abril 2012)!

43 milions de passatgers en 2 línies de tramvia, 17 en bus

(13 milions entre Reus i TGN)

Jacou, Castelnau-le-lez, Montpellier, St. Jean de Védas, Juvignac,  
Gravelles, Lattes i Pérols



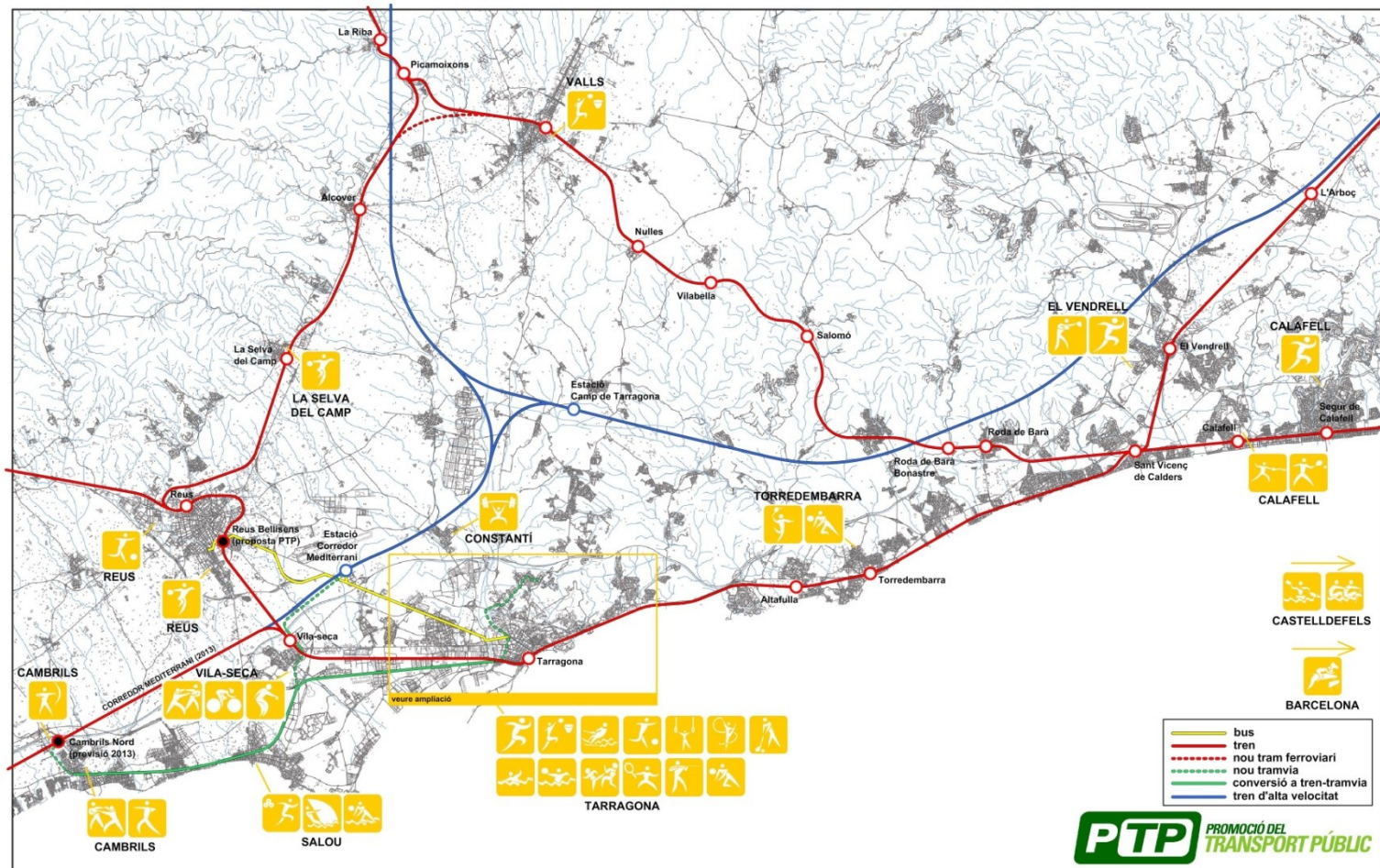


## 4.3 Protecció i millora del servei d'autobusos



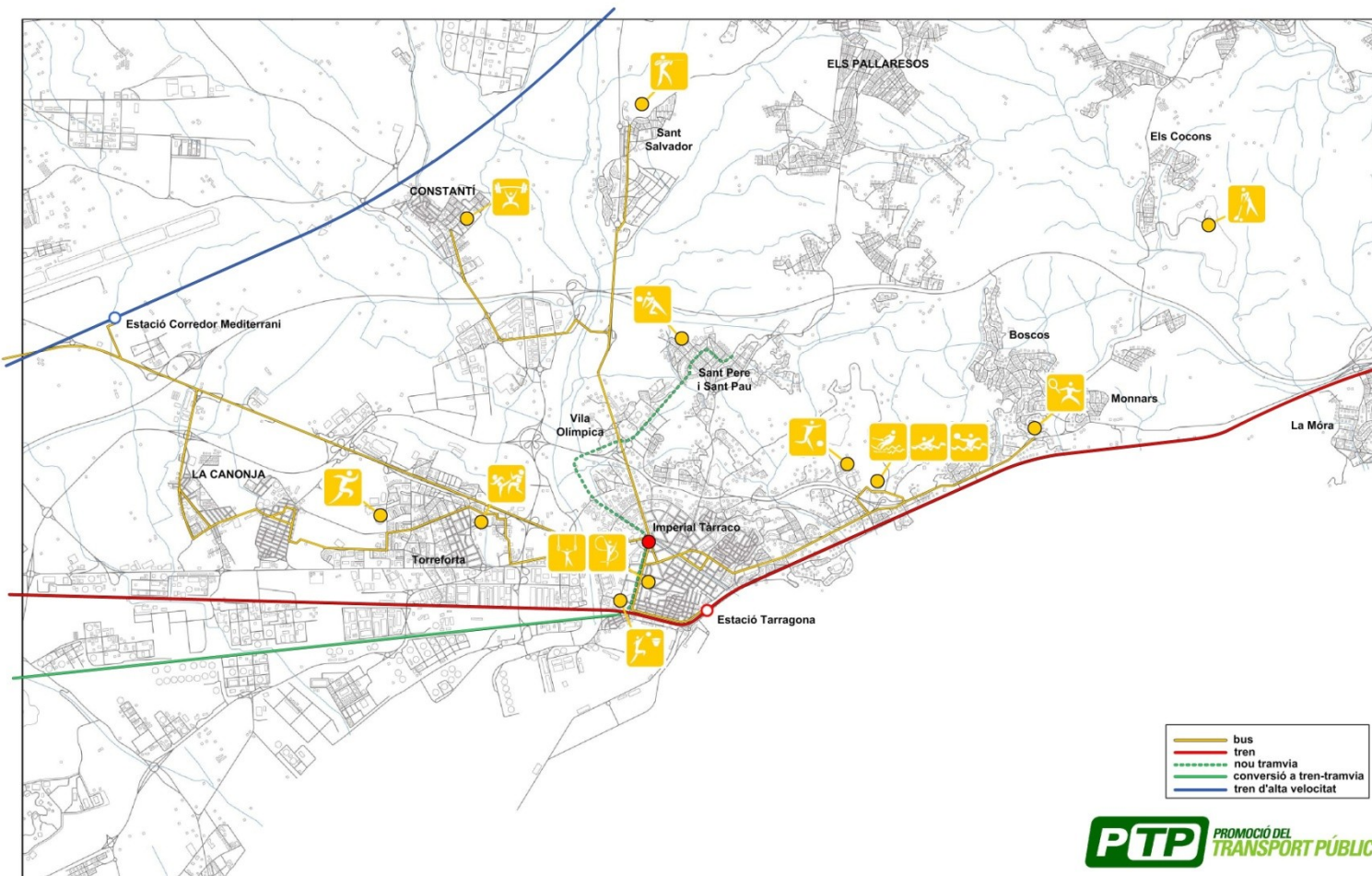


# 5 Nova xarxa per als Jocs de 2017





## 5 Nova xarxa per als Jocs de 2017



## 6 Posicionament 3r carril



Font: Renfe

## 6 Posicionament 3r carril

ALERTA: funcionament en règim de via única sobre corredors amb via doble molt carregats:

- Tarragona - Sant Vicenç
- Sant Vicenç – Castellbisbal. Quadruplicació urgent Castellbisbal – Martorell

POSSIBLES SOLUCIONS:

- Circulacions a contravia exclusivament nocturnes
- Instal·lació del 3r carril a les dues vies

REOBERTURA REUS-RODA + ENLLAÇOS AL CORREDOR MEDITERRANI

- Solució òptima a efectes de seguretat i capacitat
- Tramitació lenta: on més molesta el transport de químics és a la carretera.
- Triplica costos
- No invalida l'ample europeu a la línia Tarragona – Sant Vicenç: PEIT, Avant, Tramcamp...

POLÈMICA PER LA FAÇANA MARÍTIMA DE TARRAGONA

- El 3r carril, ni la treu ni la posa.
- Desviar el tren de la façana depén, sobretot, d'una variant per a viatgers (Túnel molt car)
- No acceptarem solucions urbanístiques que facin perdre centralitat al tren (Horta Gran)



## 6 Posicionament 3r carril



Font: Estudi Ricard Bofill



Ricard Riol Jurado

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

[/campdetarragona](http://campdetarragona)

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

93 244 49 70

