

Tarragona, 26 de març de 2024

## Al·legacions a l'“Estudio Informativo de la Estación Intermodal en el ámbito de Tarragona”

**ADRIÀ RAMIREZ PAPELL**, major d'edat, amb DNI XXXXXXXX, en nom i representació en qualitat de President de l'**Associació per a la Promoció del Transport Públic**, amb domicili al carrer Pere IV 58-60 de Barcelona (08005),

EXPOSO

- I. L'Associació per a la PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP d'ara endavant) vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport públic i la mobilitat.
- II. El dia 14 de febrer de 2024 es va publicar al BOE l'anunci de la Subdirecció General de Planificació Ferroviaria del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible pel qual se sotmet a informació pública, per a un període de 30 dies hàbils, l'“Estudio Informativo de la Estación Intermodal en el ámbito de Tarragona”, aprovat provisionalment per la Direcció General del Sector Ferroviario el 5 de febrer de 2024.
- III. Dins del període d'informació pública previst, l'entitat que represento desitja traslladar a la Subdirecció General de Planificació Ferroviaria del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible les seves apreciacions i propostes sobre el document sotmès a consulta.
- IV. D'acord amb l'anterior punt, a continuació assenyalarem les al·legacions genèriques i particulars que considerem més rellevants.

### INTRODUCCIÓ

La PTP celebra l'aposta per la construcció de l'estació objecte de l'“Estudio Informativo de la Estación Intermodal en el ámbito de Tarragona” (d'ara endavant, “EI”) a la intersecció entre la línia convencional 210 Miraflores-Tarragona (d'ara endavant, “línia convencional Reus-Tarragona”) i la línia 600 (d'ara endavant, “Corredor Mediterrani”), alternativa defensada històricament per aquesta entitat davant el projecte anterior d'“Estació Central del Camp de Tarragona”, la qual ni era central -sinó, de nou, aïllada- ni corregia les disfuncions que el nou Corredor Mediterrani havia ocasionat en aquest àmbit territorial, sense connectar les Rodalies amb la velocitat alta i sense ubicar-la en una zona urbana dotada d'equipaments i serveis.

En contrast, l'intercanviador ara plantejat a l'EI és una oportunitat per donar un salt important en l'avanç cap a una xarxa de transport públic més coherent i connectada a l'àmbit del Camp de Tarragona i, en definitiva, per estructurar i cohesionar el territori. No obstant això, la ubicació òptima de l'estació és condició necessària però no suficient per donar sortida a tot el seu potencial.

Cal atendre de forma especial l'encaix de l'estació en la realitat territorial més propera i la seva intermodalitat amb cada mode de transport, amb l'objectiu que les connexions siguin les més versàtils i el màxim de competitives a partir dels modes de la mobilitat sostenible -tren convencional, TramCamp, bus urbà i interurbà, mobilitat activa...- per tal de promoure el canvi modal, sense disfuncions de partida.

Com a apunt final a aquesta introducció, també es vol exposar que la totalitat d'estacions de la xarxa ferroviària haurien de tenir vocació intermodal amb la resta de modes de transport i explotar al màxim la seva connectivitat -ferroviària i no ferroviària-, no sols aquelles que es denominin "estació intermodal". En tot cas, en el cas de l'estació objecte de l'EI la intermodalitat és un aspecte crític a tenir en compte en la solució que s'adopti.

## AL·LEGACIONS

### Encaix urbanístic i territorial de l'estació

L'estació objecte de l'EI serà un important pol d'atracció de demanda de mobilitat i això fa necessari avaluar exhaustivament el seu impacte sobre tota la xarxa de camins existents i preveure la transformació del territori del seu entorn, amb l'objectiu que en resulti una estructura territorial coherent, que cohesioni els nuclis habitats propers com el barri de Montserrat de Reus, el barri de la Plana (Vila-seca) i el mateix nucli urbà de Vila-seca. No sols cal garantir l'accessibilitat viària a l'estació a través de l'enllaç amb la T-11, sinó també preveure la mobilitat de caràcter més local -però no per això menys significativa- que es generarà als camins de connexió de l'àmbit de l'estació amb els nuclis urbans esmentats, per dotar el sistema de les característiques adients i de forma integrada amb el territori. La mobilitat a la xarxa viària a què es fa referència es pot tractar de mobilitat en vehicle privat motoritzat, en autobús i en els modes de la mobilitat activa (a peu, en bicicleta i en vehicle de mobilitat personal).

Així mateix, cal tenir present que a l'entorn més immediat de l'àmbit d'aquest EI, actualment, també es troba en redacció l'"Estudio informativo de nuevo ramal ferroviario de conexión Tarragona-València en el nudo de Vila-seca", el qual hauria de ser coherent amb la solució que adopti l'EI sotmès a informació pública, tant en termes d'intervenció sobre el territori com pel que fa als serveis ferroviaris que hauran de fer ús del ramal. No obstant això, la documentació de l'EI sotmès a informació pública no fa cap menció a l'"Estudio informativo de nuevo ramal ferroviario de conexión Tarragona-València en el nudo de Vila-seca".

**AL·LEGACIÓ NÚM. 1:** Preveure la mobilitat que es generarà en tot l'entorn de l'estació fins als teixits urbans del barri de Montserrat (Reus), la Plana (Vila-seca) i del nucli de Vila-seca i incorporar a l'EI les actuacions necessàries per dotar la xarxa de camins de l'entorn de les característiques adients per donar-hi resposta, amb especial atenció a la mobilitat activa.

**AL-LEGACIÓ NÚM. 2:** Únicament es preveu una carretera d'accés des de la rotonda que uneix l'inici de la C-14 Reus - Montblanc amb la T-11. No hi ha connexió amb l'A-7, amb l'AP-7 i amb la C-14 Salou - Reus, ni com es diu a l'al·legació anterior, els barris més propers a l'estació.

Vila-Seca té projectada una connexió entre La Plana i Vila-seca Centre, tal com va fer amb La Pineda l'any 2007. L'Estació Intermodal ha de formar part d'aquest nou vial anomenat Raval de la Mar (connectant així amb Vila-seca Centre i amb el barri de La Plana), i connectar, a més d'amb la C-14 procedent de Montblanc, la C-14 direcció Salou i l'AP-7.

El següent esquema explica la connexió proposada a l'EI, de color vermell, i totes les opcions que es poden plantejar per millorar les connexions amb l'estació, facilitant l'accés en autobús i transport privat, desincentivant utilitzar el cotxe per connexions de 50-100 km o més. Els vials groc i taronja recomanats tindrien connexió de vianants i bicicleta/patinet.

- Connexió Estació Intermodal - C-14 Montblanc
- Connexió Estació Intermodal - La Plana - C-14 Salou
- Connexió Vila-Seca Centre - EI - La Plana (Raval de la Mar)
- Connexió AP-7 - Raval de la Mar



**AL-LEGACIÓ NÚM. 3:** Tenir en compte l'“Estudio informativo de nuevo ramal ferroviario de conexión Tarragona-València en el nudo de Vila-seca” que es troba en redacció i garantir la coherència de les solucions que adoptin ambdós estudis informatius. Demanem que la documentació de l'“Estudio Informativo de la Estación Intermodal en el ámbito de

Tarragona” faci referència a l’“Estudio informativo de nuevo ramal ferroviario de conexión Tarragona-València en el nudo de Vila-seca” i exposi els condicionants que cada EI imposa respecte de l’altre, tant en matèria d’intervenció sobre el territori com en el que vincula a l’explotació del conjunt de les línies ferroviàries afectades.

### **Intermodalitat ferroviària**

La principal virtut de l’emplaçament de l’estació és la intersecció amb el traçat de la línia de ferrocarril convencional Reus-Tarragona, així com amb futur traçat del TramCamp. Gràcies a aquest emplaçament de l’estació es possibilita la intermodalitat entre els serveis ferroviaris de la línia del Corredor Mediterrani amb els de la línia convencional (Rodalies i regionals) i els del TramCamp, si bé en l’actualitat no existeix un pla de serveis pel qual l’explotació de la xarxa ferroviària de Rodalies i regionals es regeixi en el futur. En efecte, l’Annex 2 d’“Anàlisi d’explotació i viabilitat funcional” tan sols pot fer referència a l’“Acuerdo por las infraestructuras y servicios ferroviarios del Camp de Tarragona” de 2018 i als serveis existents en l’actualitat, havent de fer una hipòtesi de serveis condicionada a les limitacions que imposa la circulació a contravia derivada del canviador d’ample de Vila-seca i la proximitat amb la bifurcació de Vila-seca.

La PTP, el 2020, va presentar el document “Objectiu Tren 2024”<sup>1</sup>, en el qual es feia una proposta de serveis per al conjunt de la xarxa ferroviària convencional de Catalunya, amb la proposta concreta de serveis cadenciats cada 30 minuts entre Reus i Tarragona (dins de l’oferta dels serveis regionals R14 i R15). A partir d’aquí, cal que la infraestructura ferroviària no imposi condicionants que la facin més rígida a la programació dels serveis cadenciats i que, a més, es doti dels mitjans necessaris per ser resilient a incidències en l’explotació.

Per altra banda, cal entendre la intermodalitat a partir de la generació dels itineraris òptims de connexió entre cadascun dels serveis ferroviaris del conjunt de l’estació: entre la línia del Corredor Mediterrani i la línia convencional, entre la línia del Corredor Mediterrani i el TramCamp, i també entre la línia convencional i el TramCamp. En definitiva, és necessari generar una xarxa d’itineraris de connexió al conjunt de l’estació que sigui versàtil per a l’usuari que els utilitzi sense imposar recorreguts innecessàriament més llargs que aquells més clarament naturals i àgils.

**AL·LEGACIÓ NÚM. 4:** Dotar l’estació de la línia convencional Reus-Tarragona de més capacitat per fer-la més versàtil per a la programació de serveis ferroviaris i resilient a les incidències de l’explotació de la xarxa ferroviària de l’entorn, i adequar-la a les necessitats d’una futura explotació combinada velocitat alta/convencional. Aquests objectius només es poden assolir si es disposa de les vies necessàries per a efectuar les maniobres i/o realitzar els temps de parada necessaris sense mantenir ocupada la via general. Per aquests motius, considerem imprescindible:

- A. Equipar la nova estació de la línia convencional d’escapaments a cadascun dels seus extrems per fer canvis de via -siguin planificats o sobrevinguts per incidències.

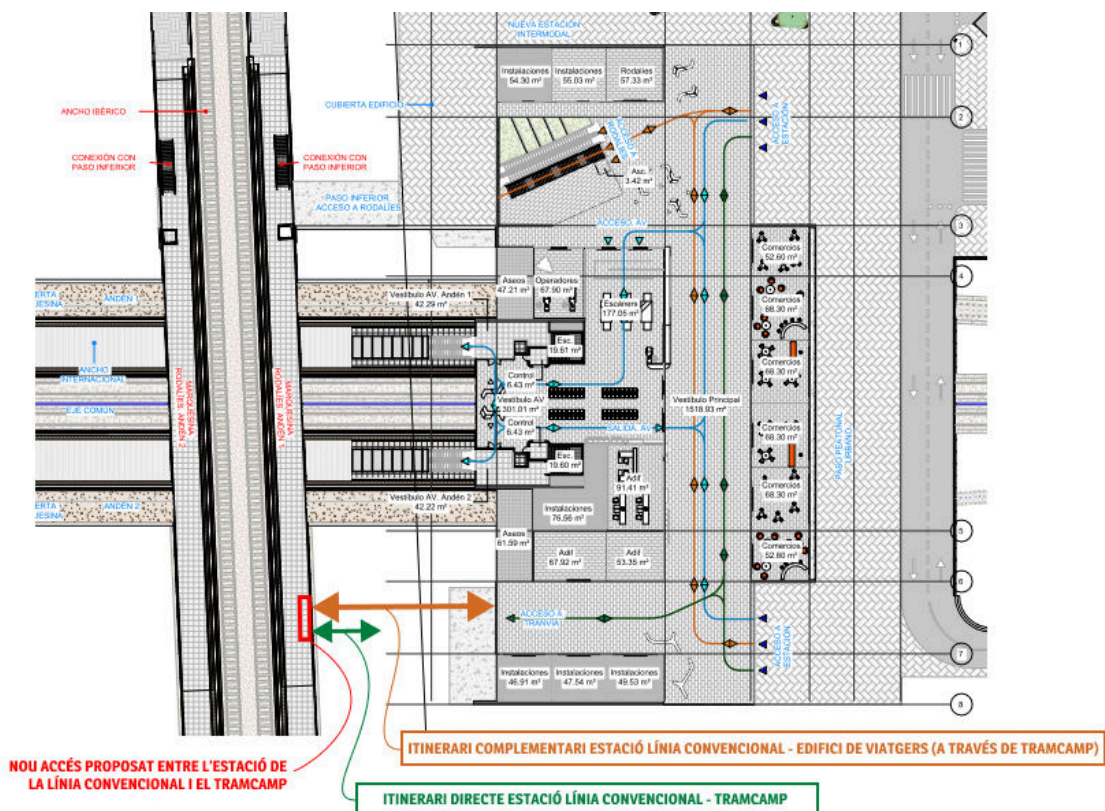
---

<sup>1</sup> Objectiu Tren 2024: <https://transportpublic.org/tren2024/>

- B. Preveure una via desviada (interior) per tal d'apartar-hi trens que eventualment puguin fer-hi una rotació de serveis o hagin de dur-hi a terme una aturada llarga a causa de les limitacions que imposa el canviador d'ample de Vila-seca i la proximitat amb la bifurcació de Vila-seca.
- C. Preveure dues vies desviades amb andana, una per sentit, per dur a terme les operacions de connexió esmentades. L'EI hauria d'estudiar aquest aspecte i diverses alternatives.

**AL·LEGACIÓ NÚM. 5:** Incorporar un accés directe a les andanes de l'estació de la línia convencional, en superfície, des de la futura estació del TramCamp, a partir del qual es pugui fer el transbordament entre les andanes de les dues estacions amb el recorregut més curt, sense haver de passar per l'edifici de viatgers.

Al mateix temps, amb un accés en superfície des del Tramcamp, es generaria un itinerari complementari, en superfície, per comunicar l'edifici de viatgers amb l'andana 1 (est) de la línia convencional (al llarg l'estació del Tramcamp). Aquest itinerari complementari entre l'estació de la línia convencional i l'edifici de viatgers resultaria positiu per escurçar el recorregut a fer per part dels usuaris provinents de l'extrem sud de l'andana 1 (est), més allunyat de l'accés a l'edifici de viatgers a través del pas inferior, així com per habilitar una alternativa d'itinerari accessible en cas d'avaría d'algun dels ascensors de l'itinerari entre l'andana 1 (est) de l'estació de la línia convencional i el vestíbul principal de l'edifici de viatgers.



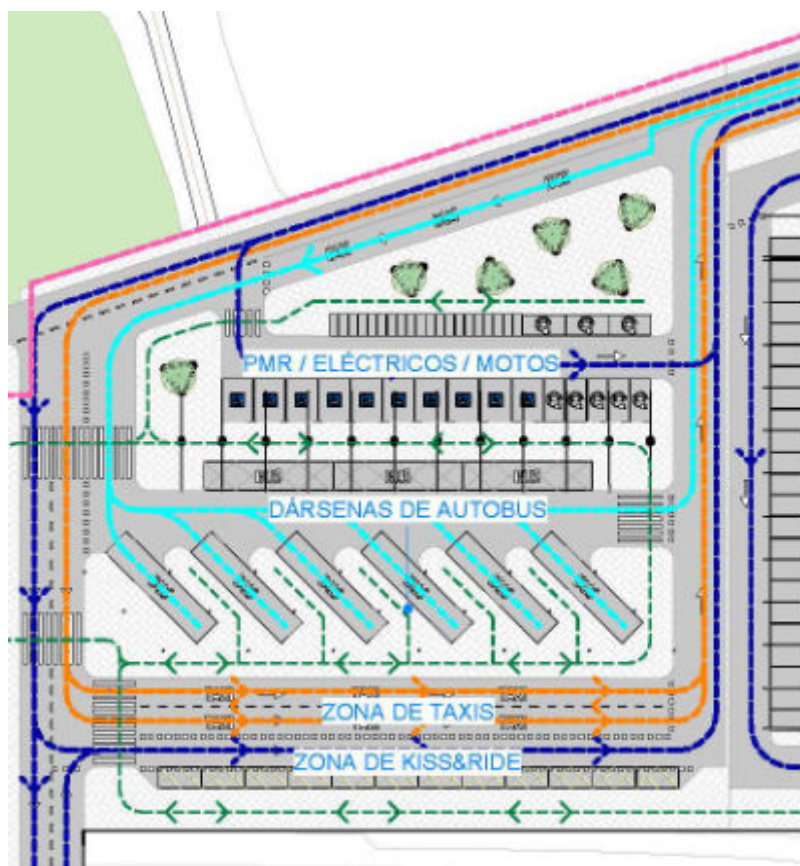
Representació del nou accés proposat entre l'estació de la línia convencional i la del TramCamp i dels itineraris que generaria.

## Intermodalitat amb l'autobús

La intermodalitat amb l'autobús és un dels aspectes clau del disseny de la nova estació objecte de l'EI, pel pes significatiu que pot arribar a tenir com a mode d'accés a l'estació, tant per part dels autobusos urbans de l'àrea de Reus i Vila-seca, com per part d'altres línies de bus interurbanes i també, especialment, per part dels autobusos que funcionin com a llançadora entre l'estació i l'aeroport de Reus, a més de serveis discrecionals i serveis alternatius en autobús que calgui establir en cas d'incidències ferroviàries a alguna de les línies. Per tant, el dimensionament i el disseny de les instal·lacions vinculades als serveis d'autobús ha de ser objecte d'un estudi molt acurat amb la finalitat de fer la connexió entre tren i autobusos el màxim de competitiva: en el pla dels itineraris a peu entre estació ferroviària i parades de bus i en el pla dels itineraris i maniobres a realitzar per part dels autobusos al recinte de l'estació.

La documentació de l'EI tan sols exposa la quantificació de parades de bus, establerta en 6 parades per a serveis urbans i interurbans, i 3 parades més per a autobusos d'incidències, sense justificar aquest dimensionament. Així mateix, la documentació de l'EI exposa els fluxos de vianants, autobusos, etc. amb què s'ha dissenyat l'entorn de l'estació. Des del nostre punt de vista, és un encert dotar el màxim de parades de bus amb la configuració en paral·lel (tal com s'han dissenyat 6 de les parades), per evitar les cues que pot generar una acumulació d'autobusos en una configuració en sèrie (tal com s'han dissenyat les 3 parades restants). No obstant això, la configuració de les instal·lacions per a autobusos, aparentment, dista de ser l'òptima a causa del flux resultant per als autobusos:

- La maniobra que imposa el fet que les parades en paral·lel sigui en cul-de-sac perjudica la fluïdesa (i, per tant, la rapidesa) dels serveis d'autobús, especialment per la cua que es pot generar per l'ocupació del carril d'accés durant la maniobra. Els autobusos haurien de poder prosseguir cap endavant, habilitant passos de vianants entre dàrsenes.
- Les tres parades en sèrie s'han ubicat a l'esquerra del carril de circulació (d'acord amb el sentit atorgat al flux), de manera que no són útils per a l'embarcament/desembarcament de passatgers, que es duu a terme per les portes dels autobusos, situades a la seva banda dreta.



Proposta de disseny de l'àrea destinada a autobusos al recinte de l'estació, segons l'EI

**AL·LEGACIÓ NÚM. 6:** Realitzar una solució de disseny de les instal·lacions vinculades a l'autobús que respongui a un estudi acurat de les necessitats de tots els serveis d'autobús que hagin de donar servei a l'estació (autobusos urbans, interurbans, de connexió amb l'aeroport, discrecionals i de serveis alternatius per incidències), atenent la funció específica d'aquesta parada en cadascun d'aquests serveis (si és una parada de pas o bé capçalera dels serveis, amb funcions de regulació), amb el màxim de parades disposades en paral·lel i sense ser en cul-de-sac (per tal d'evitar maniobres), i que aquelles que s'acabin disposant en sèrie disposin de dàrsena a la banda dreta de l'autobús que s'hi atura (d'acord amb el sentit de circulació que es prevegi per al flux d'autobusos).

### Intermodalitat amb els modes de la mobilitat activa

Malgrat que en la memòria de l'EI s'esmenta en una ocasió la intermodalitat amb la bicicleta, el conjunt de la documentació de l'EI obvia de forma total i absoluta l'accés i intermodalitat de l'estació amb la bicicleta, cosa que es pot fer extensiva a un altre mode de la mobilitat activa com els vehicles de mobilitat personal (VMP).

Tal com s'ha exposat més amunt, és necessari que l'EI compregui les actuacions necessàries a tota la xarxa viària que componen els camins de l'entorn de l'estació fins als teixits urbans existents, i no sols per a la mobilitat en automòbil sinó també -i de forma especial- als modes de la mobilitat activa com la bicicleta i els VMP, a més de l'accés a peu. Cal tenir en compte que els desplaçaments realitzables en bicicleta i VMP doten l'estació d'una cobertura espacial que arriba als nuclis habitats de l'entorn de forma atractiva i

competitiva amb la resta de modes, però cal dotar aquests modes d'una infraestructura que els doni suport físic i seguretat.

A banda de l'accés a l'estació amb infraestructura ciclable específica, és indispensable dotar l'estació d'aparcament segur i ben dimensionat per a bicicletes i VMP amb l'objectiu que els usuaris d'aquests modes de transport puguin estacionar-los a l'hora d'anar a agafar el tren. Pel que fa al dimensionament de la dotació, caldria atendre el que disposa l'annex 2 del DECRET 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada<sup>2</sup>, de la Generalitat de Catalunya: mínim d'1 plaça/30 places ofertes de circulació en estacions ferroviàries. En relació amb la seguretat de les instal·lacions, seria idoni que se situessin a l'interior de l'edifici de viatgers (sense que això comprometi el seu ràpid accés des de l'exterior) o bé a l'exterior, en un recinte específic o en mòduls de bicitancat de no menys de 20 places, que permetin sempre lligar el quadre de les bicicletes.

**AL·LEGACIÓ NÚM. 7:** Incorporar a l'EI la intermodalitat amb les bicicletes i VMP a tots els efectes, amb el condicionament de la xarxa viària de l'entorn (en el sentit de l'al·legació núm. 1) amb infraestructura ciclable específica i l'habilitació d'instal·lacions d'aparcament segur per a bicicletes i VMP, que permetin lligar els quadres de les bicicletes, dimensionades segons l'annex 2 del DECRET 344/2006, preferentment a l'interior de l'edifici de viatgers i, si no, en un recinte tancat específic o en mòduls de bicitancat de no menys de 20 places a l'exterior.

### Previsió de serveis ferroviaris

L'EI informatiu inclou en el seu annex 2 una previsió de serveis ferroviaris que preveu per a l'horitzó 2020 una única circulació de regionals entre Barcelona i València, i 5 regionals per AV fins a Tortosa:

**Tabla 4-1 Servicios ferroviarios en la estación Intermodal de Tarragona.  
LAV-600 Corredor Mediterráneo (Año 2050)**

Tipología servicio	Ancho vía	Relación ferroviaria	Trenes sentido/día	Tipo
Larga distancia	Estándar	Barcelona -Valencia	13	300
	Estándar	Barcelona -Valencia - Alicante	12	300
	Estándar	Barcelona - Murcia – Cartagena	6	300
	Estándar	Barcelona - Murcia – Almería	6	300
Media distancia	Estándar	Barcelona Est. de Francia-Tortosa (R16 por LAV)	5	250
	Estándar	Barcelona-Tortosa-Valencia	1	250

Trobem a faltar un major nombre de circulacions entre Barcelona i València, amb un règim de parades similars a les actuals circulacions d'Intercity que permetés tant una bona velocitat comercial com un servei suficient i atractiu per a les poblacions situades a la línia, i especialment aquelles amb una major capacitat de captació de viatgers: Cambrils, l'Aldea-Amposta, Vinaròs, Benicàssim i Sagunt.

<sup>2</sup> DECRET 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada: <https://portaljuridic.gencat.cat/ca/document-del-pjur/?documentId=462370>



Cal tenir en compte que les circulacions de llarg recorregut rarament efectuen altres parades que les corresponents a les capitals de demarcació; que hi ha un bon nombre de poblacions al llarg de la línia que generen una demanda important de viatgers; i que la mobilitat de la zona és contínua al llarg de tot el trajecte, sense trencament en el límit entre comunitats autònomes.

**AL·LEGACIÓ NÚM. 8:** Incorporar a la previsió de serveis a llarg termini d'un nombre suficient de circulacions de regionals que cobreixin íntegrament la relació Barcelona - València, facilitant un servei ferroviari suficient i atractiu a les poblacions situades al llarg del recorregut.

En virtut de l'exposat

**SOL·LICITO:** Que tingui per presentades al·legacions, dins el termini i en la forma escaient,, a l'“Estudio Informativo de la Estación Intermodal en el ámbito de Tarragona”; les tingui en consideració i incorpori per tal de millorar el document que s'hagi d'aprovar amb caràcter definitiu.

Tarragona, 26 de març de 2024

Adrià Ramirez Papell