

# **Propostes de CC00 per promoure la mobilitat sostenible i segura al Camp de Tarragona**



**comissió obrera  
nacional de catalunya**

**Febrer 2008**

## **Propostes de CCOO per promoure la mobilitat sostenible i segura al Camp de Tarragona**

### **La mobilitat al Camp de Tarragona**

1. Dinàmica territorial del Camp de Tarragona
2. La mobilitat al Camp de Tarragona
  - Els desplaçaments al Camp de Tarragona
  - La distribució modal
  - La mobilitat generada per l'activitat productiva
3. L'accidentalitat al Camp de Tarragona

### **Propostes de Gestió**

1. Ampliació de la cobertura territorial i funcional de l'ATM del Camp de Tarragona
2. Creació del Consell de la mobilitat de l'ATM del Camp de Tarragona
3. Integració tarifària i creació de nous títols de transport
  - Títols de transport socials
4. PDM
  - Homogeneïtzar la informació
  - Pla d'intercanviadors
  - Pla de promoció de la bicicleta
  - Pla de carrils bus
  - Pla d'aparcaments de dissuasió
  - Gestió sostenible dels peatges
  - Creació de l'observatori de la mobilitat
  - Implantació de la flota multiusuari (carsharing)
  - Central del cotxe compartit
  - Finançament i fiscalitat del TP
5. Pla de serveis TP
  - Increment de la capacitat i freqüència de pas
  - Reobertura serveis d'estacions
  - Serveis nocturns
6. Xarxa de rodalies ferroviàries del Camp de Tarragona
7. Pla de xoc accessibilitat grans centres de treball
  - Plans de mobilitat
  - Taules de mobilitat
  - Gestors de mobilitat
8. Plans de mobilitat d'empreses
9. Pla d'accessibilitat logística



comissió obrera  
nacional de catalunya

## **Propostes d'infraestructures**

### 1. Pla Director d'infraestructures

- Reobertura tram Reus-Roda de Barà
- Connexió ferroviària de l'aeroport de Reus
- Connexió Vila-seca amb l'eix ferroviari Salou-Tarragona
- Noves estacions ferroviàries
- Baixadors laborals
- Tramcamp
- Carril bus-Vao
- Intercanviadors de la zona central del Camp de Tarragona

## **Preàmbul**

Estem en un moment de canvi en què la societat cada cop més demana una modificació del model de mobilitat, actualment caracteritzat pel domini quasi hegemònic de l'ús dels vehicles privats motoritzats. Una modificació de paradigma basat en la consecució d'una mobilitat sostenible i segura. Per tant, es tractaria de treballar amb l'objectiu que es produeixi un reequilibri del pes que té cadascun dels mitjans de transport en la mobilitat del present i futur. En conclusió, trencar amb el model de mobilitat que s'ha potenciat fins ara, en el qual les infraestructures de mobilitat es basaven principalment en la xarxa viària, per la qual cosa s'incentiva l'ús preponderant de l'automòbil sobre els altres modes.

Al mateix temps, és imprescindible, abans de posar-se a construir infraestructures a tort i a dret, prioritzar la millora de la gestió i l'organització de la mobilitat. Així, per exemple, en el cas del ferrocarril, cal la millora de la freqüència de pas dels trens, l'ampliació dels horaris, l'increment de la capacitat i, si és pertinent, la implantació de noves estacions o la reobertura d'algunes de tancades per així ampliar la cobertura territorial del transport públic. Tot plegat, ha d'anar destinat a promoure l'augment de la quota d'usuaris del ferrocarril, bàsicament, on hi ha més demanda potencial d'usuaris i així ser coherents amb els objectius de potenciar el desenvolupament d'un model més sostenible de mobilitat.

En altres paraules, manca una visió global de la mobilitat dins de la qual les infraestructures de transports siguin una part més de la mobilitat, però en cap cas l'únic recurs per gestionar la mobilitat.

Aquest model majoritari de mobilitat comporta greus impactes socials, econòmics i mediambientals atès que genera problemes d'exclusió laboral, accidentalitat viària, contaminació, consum ineficient d'energia i congestió viària.

Així doncs, si volem fer front al model actual de mobilitat s'ha de fer una aposta decidida per un model alternatiu de mobilitat que es basi en una mobilitat sostenible segura i justa que vagi en benefici de la qualitat de vida del conjunt de la societat.

## **La mobilitat al Camp de Tarragona**

### **1. Dinàmica territorial del Camp de Tarragona**

El Camp de Tarragona mostra una estructura territorial definida per l'existència d'una sèrie d'àrees urbanes altament relacionades entre elles, per raons funcionals i d'accessibilitat. En altres paraules, podem dir que la tendència a la

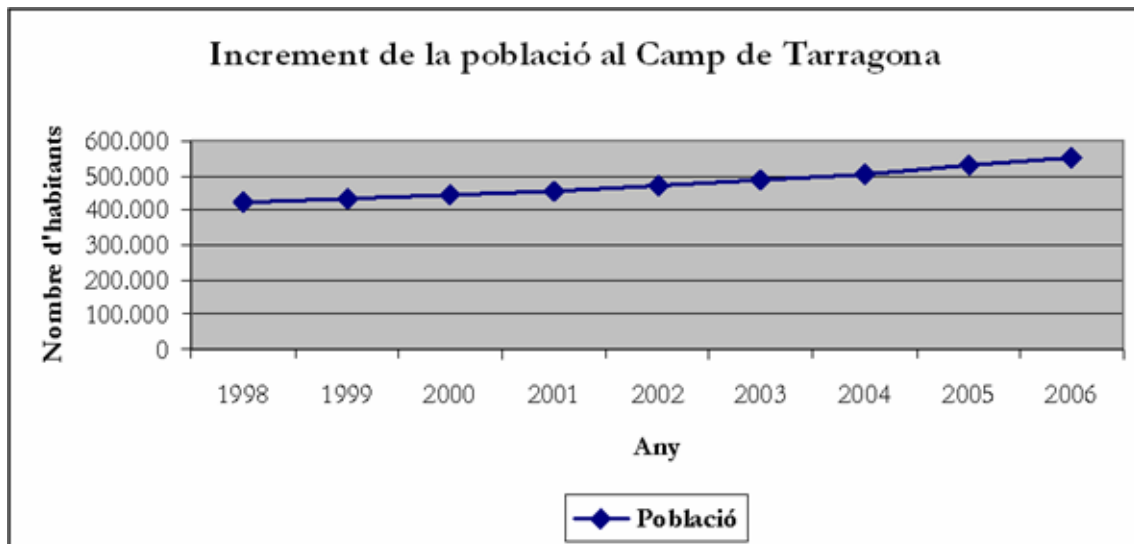


comissió obrera  
nacional de catalunya

interrelació entre els diferents pols d'atracció és força accentuada, especialment en la zona central del Camp.

S'ha de tenir present, el creixement aprovat de nous usos urbans, que presentaran a curt termini gran protagonisme, vertebrant noves centralitats amb diverses capacitats d'atracció.

En els darrers anys, l'àmbit actual del Camp de Tarragona, format per les comarques de L'Alt Camp, El Baix Camp, El Baix Penedès, La Conca de Barberà, El Priorat i El Tarragonès ha augmentat considerablement la seva demografia. S'ha de tenir present que la previsió d'evolució de la població augura un creixement considerable pels propers anys.



Població del Camp de Tarragona anys 1998-2006.  
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Idescat.



comissió obrera  
nacional de catalunya

El plànol següent mostra la referència territorial de les comarques que configuren la vegueria del Camp de Tarragona, el recompte de població empadronada a l'any 2006 i la relació intercomarcal.



Referenciació territorial i resum dades per comarques.  
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Idescat. 2006.

La capacitat d'atracció de les comarques del Tarragonès i el Baix Camp s'ha incrementat de forma global sobre les comarques de l'entorn, lligat a factors com l'extensió de l'ensenyament universitari, la localització d'activitats especialitzades diverses i el creixement demogràfic del territori.

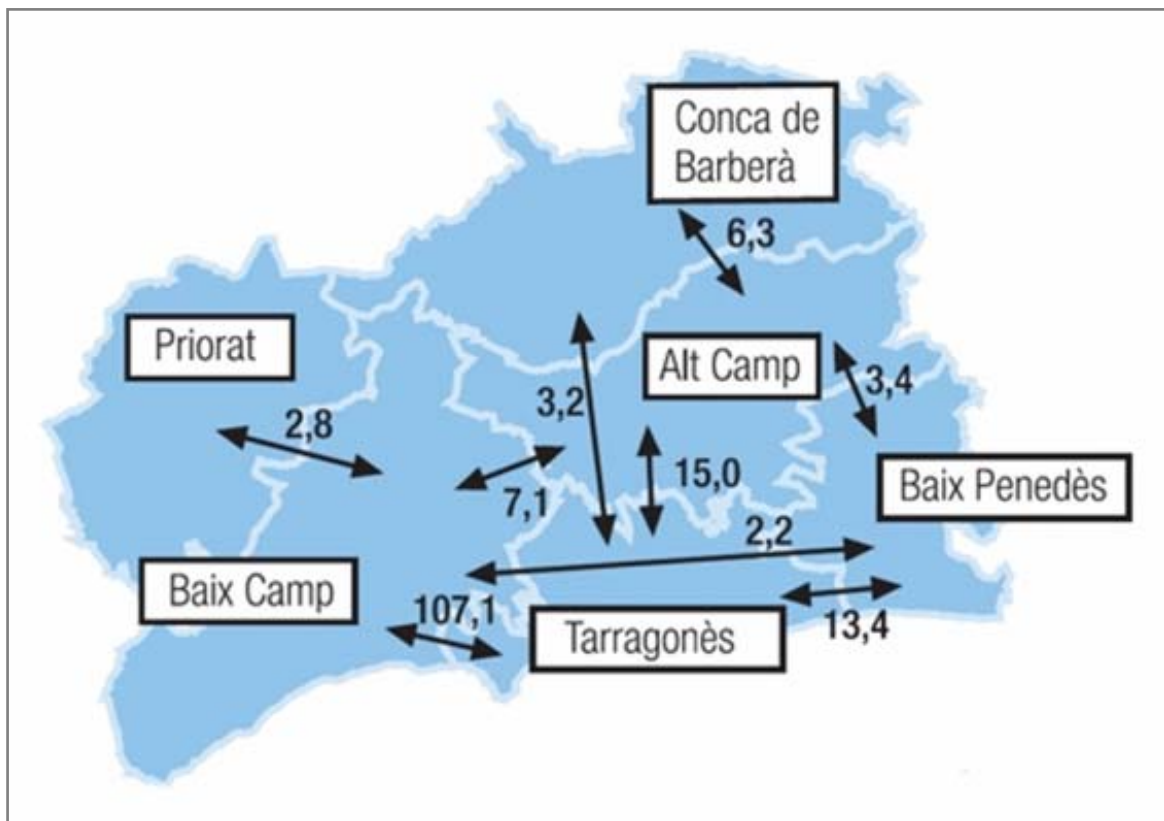
A partir d'aquestes reflexions, és evident que té la major importància determinar les problemàtiques que es poden generar en l'àmbit de la mobilitat a partir de les polaritats ja existents i les noves que s'estan desenvolupant, així com les solucions que es puguin aportar per a la seva gestió.

## 2. La mobilitat al Camp de Tarragona

Les comarques del Camp de Tarragona mantenen una relació intensa entre elles vinculada als centres d'atracció socials, econòmics i culturals.

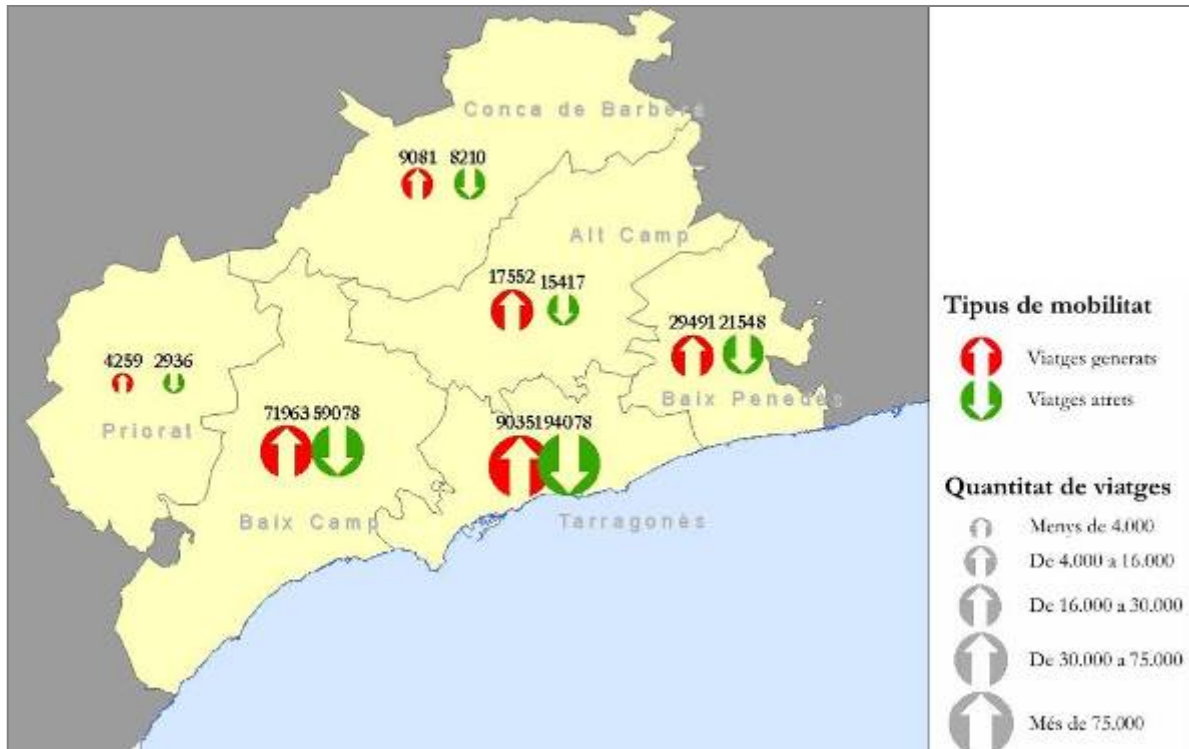
El Camp de Tarragona és actualment la segona àrea de Catalunya en nombre de desplaçaments, aproximadament uns 10 milions de passatgers a l'any. Les ciutats de Tarragona i Reus són els principals focus d'atracció i conjuntament amb altres poblacions constitueix diferents eixos de mobilitat regular.

El Tarragonès i el Baix Camp posicionades com a capdavanteres tant en massa de població resident com en dotació de pols generadors de mobilitat, són les comarques que presenten el valor més elevat de desplaçaments.



Principals desplaçaments intercomarcals. Desplaçaments expressats en milers.  
Font: Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya (EMQ) 2006. DPTOP i ATM.

En el plànol següent es poden apreciar les dades de la mobilitat obligada generada i atreta per comarques, extretes de les dades de població de l'últim cens.



Mobilitat obligada entre comarques del Camp de Tarragona  
Font: Idescat.

Es corrobora que el Tarragonès i Baix Camp són les comarques que atreuen més desplaçaments del Camp de Tarragona. El Barcelonès manté la seva capacitat d'atreure població del Baix Penedès, Tarragonès i Baix Camp principalment, comarques amb les que té una millor accessibilitat.

L'àrea central del Camp de Tarragona funciona com a pol d'atracció en l'àmbit de les sis comarques que la conformen.





comissió obrera  
nacional de catalunya

El flux de mobilitat per motiu de treball, és un bon indicador per analitzar la tendència dels desplaçaments intercomarcals.

<b>Principals destinacions en els desplaçaments residència-treball intercomarcals</b>		
<b>Comarca origen</b>	<b>Comarca destí</b>	<b>Nombre desplaçaments</b>
<b>Alt Camp</b>	Tarragonès	1261
	Conca de Barberà	622
	Baix Camp	583
<b>Baix Camp</b>	Tarragonès	10587
	Barcelonès	955
	Alt Camp	738
<b>Baix Penedès</b>	Barcelonès	3025
	Alt Penedès	1325
	Tarragonès	866
<b>Conca de Barberà</b>	Alt Camp	374
	Tarragonès	264
	Barcelonès	263
<b>Priorat</b>	Baix Camp	366
	Tarragonès	247
	Ribera d'Ebre	199
<b>Tarragonès</b>	Baix Camp	5023
	Barcelonès	1918
	Alt Camp	1220

Principals destinacions de la mobilitat obligada per motiu residència-treball intercomarcal.

Font: Idescat.

- **Els Desplaçaments al Camp de Tarragona**

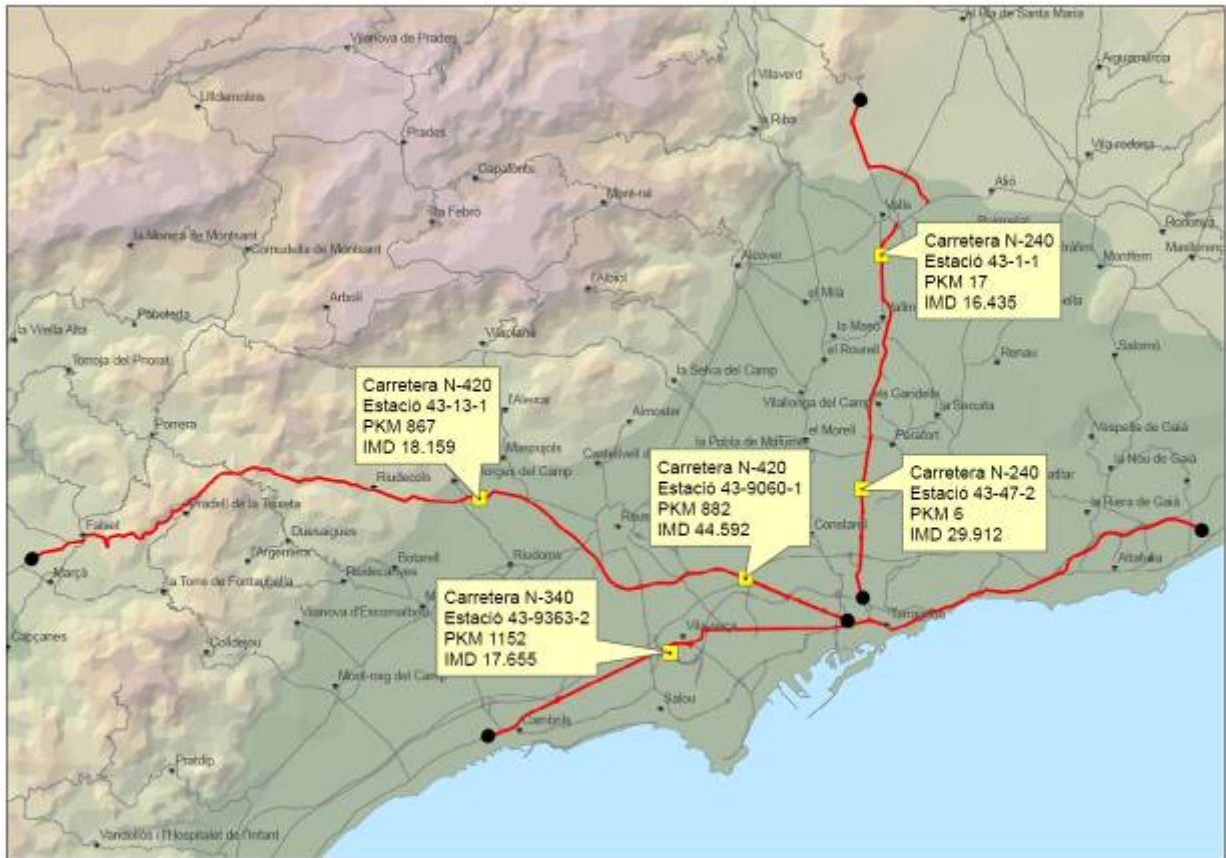
En els darrers anys s'ha produït un important increment del trànsit viari registrat en les carreteres del Camp. Unes dades representatives són l'evolució que s'ha produït en la dotació del parc de vehicles, que s'ha vist incrementat de 232.630 vehicles al 1995 fins 364.865 al 2005, així com l'elevat nombre de desplaçaments, a l'àmbit del Camp de Tarragona. Els gràfics següents mostren el nombre de desplaçaments diaris i setmanals segons l'enquesta de mobilitat quotidiana del 2006.

527.531 persones (residents al Camp de Tarragona) 12,1 milions de desplaçaments setmanals* 22,90 desplaçaments persona/setmana	
FEINER	DISSABTE I FESTIU
9,5 milions de desplaçaments setmanals* (78,2%)	2,6 milions de desplaçaments setmanals* (21,8%)
1,9 milions de desplaçaments de mitjana diària*	1,3 milions de desplaçaments de mitjana diària*
3,58 desplaçaments/persona*	2,49 desplaçaments/persona*
<p>Un <b>desplaçament</b> es correspon amb un únic motiu i pot tenir una o més <b>etapes</b> realitzades amb modes de transport diferents.</p> <p>* Desplaçaments totals (població general + professionals de la mobilitat)</p>	

Nombre de desplaçaments al Camp de Tarragona.  
Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2006. DPTOP i ATM.



comissió obrera  
nacional de catalunya



Intensitat mitja diària (IMD) de les principals carreteres del Camp de Tarragona.  
Font: Ministeri de Foment. Any 2006.

L'índex de motorització de les diferents comarques que conformen el Camp de Tarragona, és en tots els casos, més elevat que la mitjana Catalana.



comissió obrera  
nacional de catalunya

La taula següent mostra els valors del nivell de motorització:

<b>NIVELL DE MOTORITZACIÓ PER COMARQUES - Any 2006</b>	
<b>Àmbit</b>	<b>Vehicles totals /1.000 hab.</b>
Tarragonès	668,14
Baix Camp	703,78
Alt Camp	758,99
Baix Penedès	655,03
Conca de Barberà	756,08
Priorat	786,34
<b>CATALUNYA</b>	<b>653,95</b>

Índex de motorització al Camp de Tarragona

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Idescat 2006.

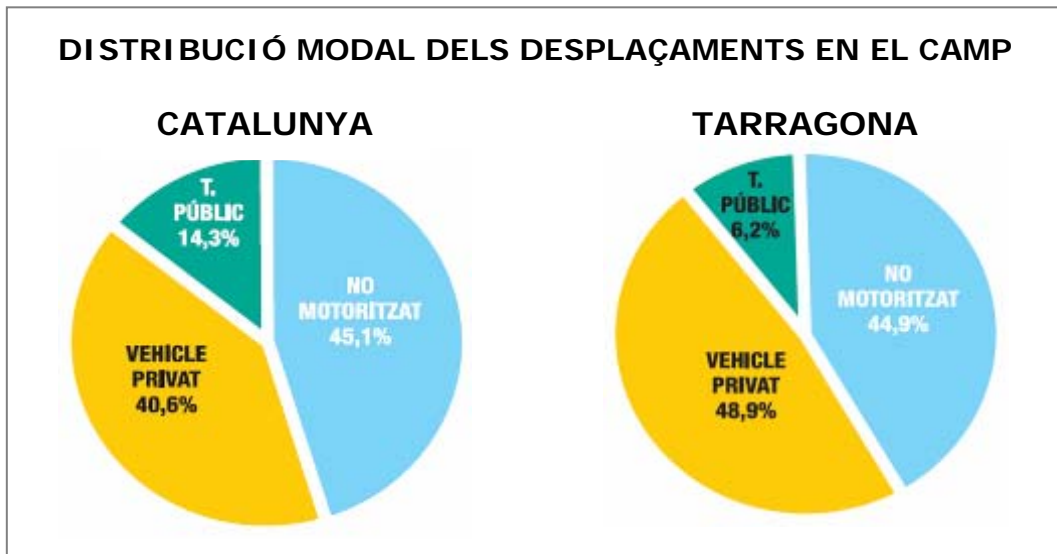
Com a referència ferroviària destaquen les estacions de Tarragona i Reus. L'estació ferroviària de Tarragona, ha estat històricament i segueix estant actualment, el punt de referència més enllà del marc territorial de la vegueria. Aquest fet implica una consolidació en l'augment de la mobilitat generada amb destinació a la capital tarragonina. Actualment el Camp de Tarragona genera el 25,4% de tots els viatges de regionals a Catalunya.



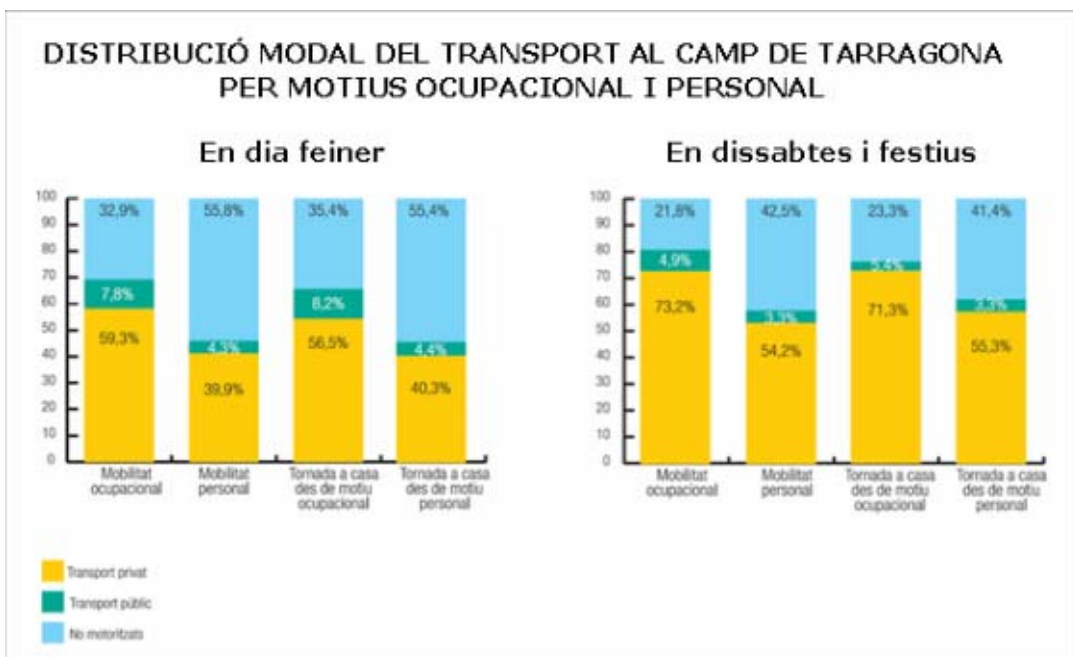
comissió obrera  
nacional de catalunya

- **La distribució modal**

Com es pot observar en els gràfics següents, el transport privat és el mitjà més utilitzat per desplaçar-se en el Camp de Tarragona. Aquest ús és més elevat que el de la mitjana de Catalunya. D'altra banda, la poca eficiència en el seu ús es constata amb l'ocupació mitja que és d'1,2 usuaris per vehicle els dies feiners.



Comparativa de les distribució modals dels desplaçaments.  
Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2006. DPTOP i ATM.



Distribució modal dels desplaçaments al Camp de Tarragona per motiu ocupacional i personal.

Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2006. DPTOP i ATM.



comissió obrera  
nacional de catalunya

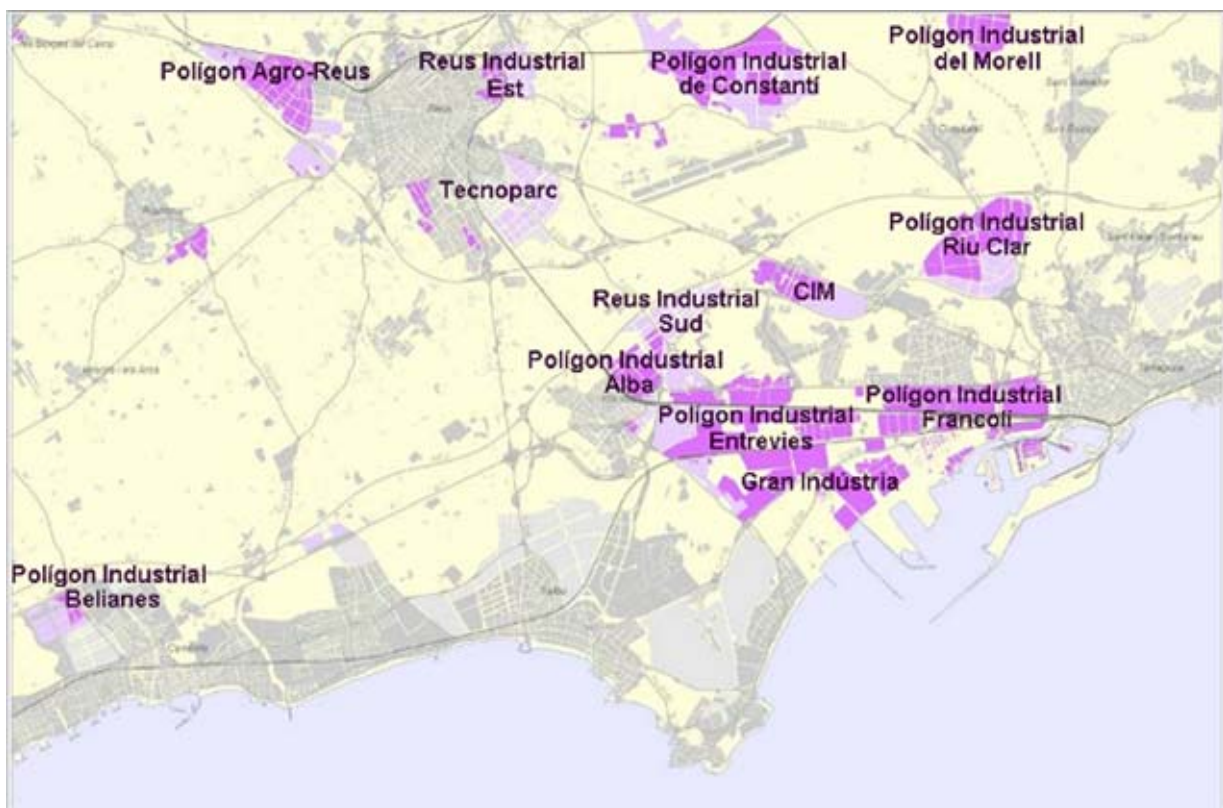
- **La mobilitat generada per l'activitat productiva**

Les diferents àrees industrials existents al Camp de Tarragona generen milers de desplaçaments diaris. Un total de 2918 Ha del Camp de són d'ús industrial, d'aquesta superfície, gran part es concentra en les comarques del Tarragonès, Baix Camp i Alt Camp.

Les àrees petroquímiques constitueixen les principals extensions de localització econòmic empresarial amb 1.400 Ha i prop de 6.000 treballadors.

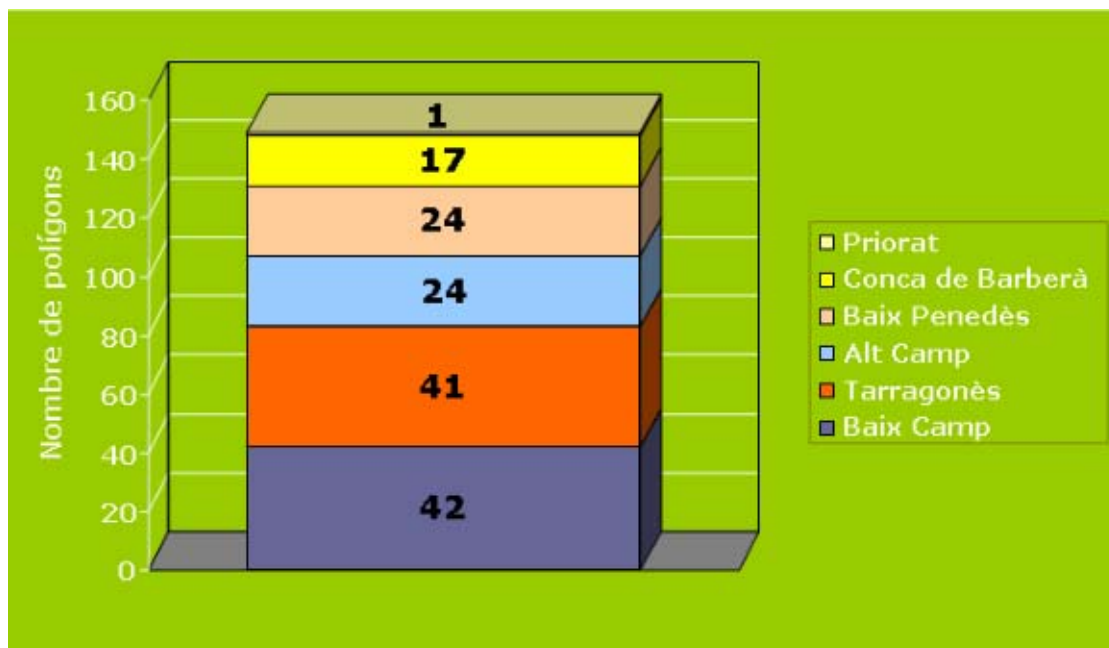
Altres grans polígons industrials són el de Valls amb 310 Ha i el de Constantí amb 306 Ha.

La resta d'indústria important és concentra en forma de taques en la zona central del Camp de Tarragona. En el plànol següent es troben representades les principals àrees industrials d'aquest àmbit.



Plànol 5: Principals àrees industrials de la zona central del Camp de Tarragona.  
Font: Elaboració pròpia a partir de les diferents figures de planejament urbà municipal.

Les zones industrials del Camp es presenten com una xarxa dispersa entre els diferents comarques. El gràfic següent mostra una comparativa del nombre de polígons entre les diferents comarques del Camp de Tarragona.



Gràfic 4: Nombre de polígons en el Camp de Tarragona.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Diputació de Tarragona.

El Camp de Tarragona és un important focus turístic que es concentra sobretot a la franja litoral, a la Costa Daurada. Així doncs, el turisme és bàsicament de sol i platja. Darrerament un dels pols de màxima atracció ha esdevingut el parc temàtic de Port Aventura.

Marca turística	Turistas (miles)	%	Pernoctaciones (miles)	%	Estadia mitjana
Costa Brava	1.198	29,6%	6.162	33,4%	5,1
Costa Daurada	834	20,6%	4.337	23,5%	5,2
Pirineus-Prepirineus	915	22,6%	3.487	18,9%	3,8
Catalunya Central	301	7,4%	847	4,6%	2,8
Costa de Garraf	204	5,0%	1.220	6,6%	6,0
Costa del Maresme	122	3,0%	599	3,2%	4,9
Terres de Lleida	261	6,5%	1.165	6,3%	4,5
Barcelona	205	5,1%	625	3,4%	3,0
<b>Total</b>	<b>4.041</b>	<b>100,0%</b>	<b>18.441</b>	<b>100,0%</b>	<b>4,6</b>

Taula 4: Viatges turístics vacacionals dels catalans a Catalunya, 2002.

Font: Departament de Turisme, Generalitat de Catalunya, 2003.

El nombre de turistes que va rebre la Costa Daurada l'any 2003 es va establir en 4,17 milions, segons dades del Departament de Comerç, Turisme i Consum.

Tal i com podem apreciar a la taula següent, l'evolució del turisme atret per la Costa Daurada, ha anat incrementant-se amb el pas del temps. La gran varietat i la qualitat de l'oferta turística combinades amb l'accessibilitat al territori han



comissió obrera  
nacional de catalunya

suposat un increment de pernотacions de fins un 25% en el període 2001 – 2006.

EVOLUCIÓ DEL TURISME A LA COSTA DAURADA 2001/2006				
<b>Pernотacions</b>				
Costa Daurada	2001	2006	Diferència	
Hotels	7.920.203	<b>10.941.220</b>	38%	
Càmpings	5.790.880	<b>6.445.622</b>	11%	
Apartaments	3.319.882	<b>3.832.259</b>	15%	
Turisme rural i agroturisme	83.506	<b>137.475</b>	65%	
<b>Total</b>	<b>17.114.471</b>	<b>21.356.576</b>	<b>25%</b>	
<b>Pernотacions per municipis</b>				
	2001	2006		
Municipi	Total establiments	Total establiments	Diferència	
Salou	6.441.005	<b>8.552.886</b>	33%	
Cambrils	2.177.667	<b>2.632.785</b>	21%	
La Pineda Platja	1.155.957	<b>1.634.217</b>	41%	
Tarragona	1.226.714 (any 2005)	<b>1.341.492</b>	9%	
<b>Ocupacions durant l'any</b>				
	2001		2006	
Mes	Oferta de places	Percent. d'ocupació	Oferta de places	Percent. d'ocupació
Gener	22.228	28%	<b>26.861</b>	<b>29%</b>
Febrer	26.674	34%	<b>33.378</b>	<b>38%</b>
Març	58.337	38%	<b>53.027</b>	<b>38%</b>
Abril	130.655	39%	<b>130.540</b>	<b>49%</b>
Maig	140.325	39%	<b>149.798</b>	<b>47%</b>
Juny	140.325	55%	<b>158.299</b>	<b>58%</b>
Juliol	140.325	74%	<b>160.471</b>	<b>77%</b>
Agost	140.325	85%	<b>160.463</b>	<b>86%</b>
Setembre	140.325	52%	<b>157.269</b>	<b>60%</b>
Octubre	103.265	38%	<b>121.465</b>	<b>44%</b>
Novembre	27.687	29%	<b>35.227</b>	<b>37%</b>
Desembre	24.777	36%	<b>32.840</b>	<b>36%</b>
<b>Evolució de les places</b>				
Tipus d'establiment	2001	2006		
Hotel	45.987	<b>60.664</b>		
Càmping	66.343	<b>65.448</b>		
Apartament	27.135	<b>34.116</b>		
Turisme rural i agroturisme	860	<b>1.727</b>		

*Nota: Costa Daurada inclou també Terres de l'Ebre.*  
*Font: Observatori de la Fundació d'Estudis Turístics Costa Daurada*

Taula 5: Evolució del turisme a la Costa Daurada 2001/2006.

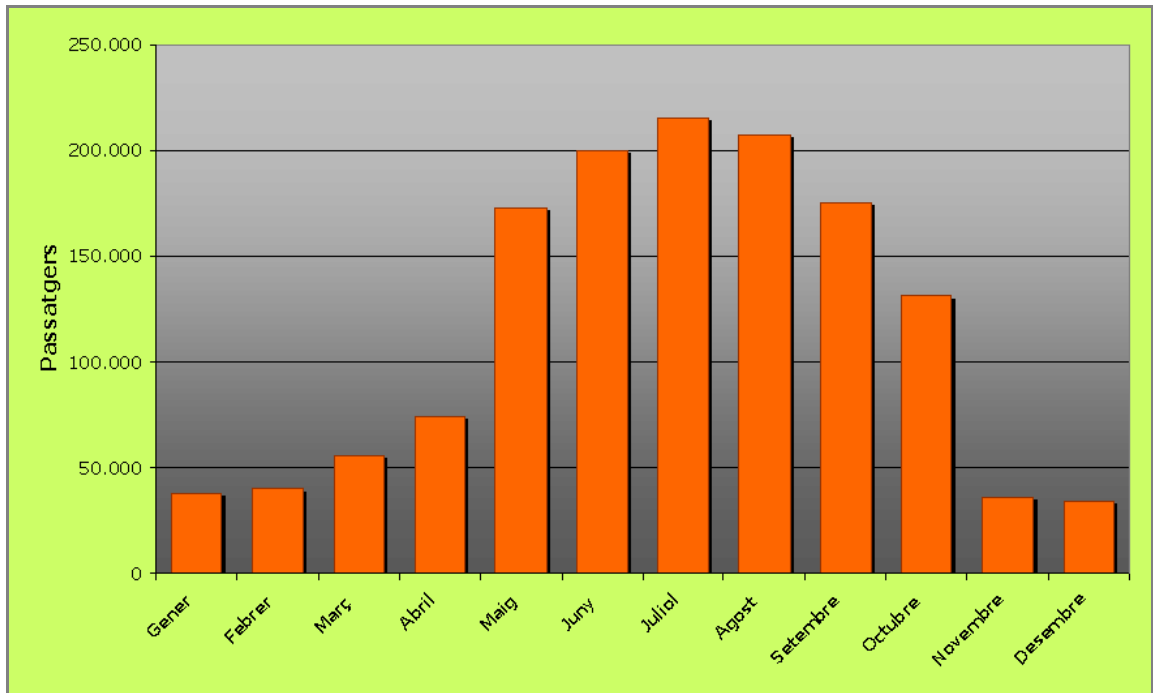
Font: Diari El Punt, 7 de juliol de 2007.

Degut a la gran oferta turística existent al Camp de Tarragona, i gràcies a les connexions de transport aeri mitjançant l'aeroport de Reus, el nombre de visitants internacionals cada cop és més destacat. La visita de turistes estrangers a la vegueria, és un fet diari.

Actualment l'aeroport de Reus disposa de línies regulars cap a diverses capitals d'Europa i un augment important del tràfic de viatgers.

L'aeroport contempla un tràfic que supera els 1.000.000 viatgers i els 3.000 vols per any, la major part dels quals són internacionals.





Gràfic 5: Evolució del nombre de passatgers a l'Aeroport de Reus.  
Font: Aeroport de Reus.

Algunes companyies de vols de baix cost s'han instal·lat a l'aeroport de Reus, fet que ha permès l'entrada de turistes europeus directament al territori del Camp

Port Aventura es troba ubicat a la Costa Daurada i és el centre d'oci més gran del sud d'Europa. La companyia gestiona actualment 1 parc temàtic amb 32 atraccions, 1 parc aquàtic i 3 hotels temàtics amb 1.500 habitacions.

Actualment Port Aventura es troba en procés de creixement. Està previst també la construcció d'un Centre de convencions Port Aventura amb capacitat per a 4.000 persones, i la construcció de 2.477 habitatges (350 de protecció oficial). Port Aventura disposa de 312 hectàrees de sòl urbanitzable. També està en marxa la construcció de 2 camps de golf

Port Aventura compta amb:

- 2 pàrkings amb capacitat per 6.000 cotxes i 250 autocars
- Estació RENFE pròpia amb arribada de línies bàsicament regionals amb connexió amb altres destinacions del Camp de Tarragona, Barcelona, Castelló i València. Torredembarra, Ulldecona, València, Vilanova i la Geltrú, Villarreal de los Infantes, Vinaròs.

El parc va obrir les seves portes a l'any 1995. En aquella primera temporada, hi treballaven unes 2.200 persones, Actualment té 3.400 treballadors i treballadores.



comissió obrera  
nacional de catalunya

Després de 12 anys des de l'obertura del parc, s'ha arribat a la xifra del visitant 40 milions. L'evolució del nombre de visitants sempre ha anat a l'alça. L'evolució la podem observar a la taula següent:

Visitants de Port Aventura. Anys – temporades (en milions de visitants)

1995	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007
2'9	3'1	3'2	3'2	3'5	3'8	3'9	4,1

La zona central del Camp de Tarragona ha estat, des de sempre, un referent en l'àmbit comercial. Aquest fet el converteix en un pol generador de desplaçaments de població per interès comercial i, al mateix temps, de mercaderies d'aquest mateix sector.

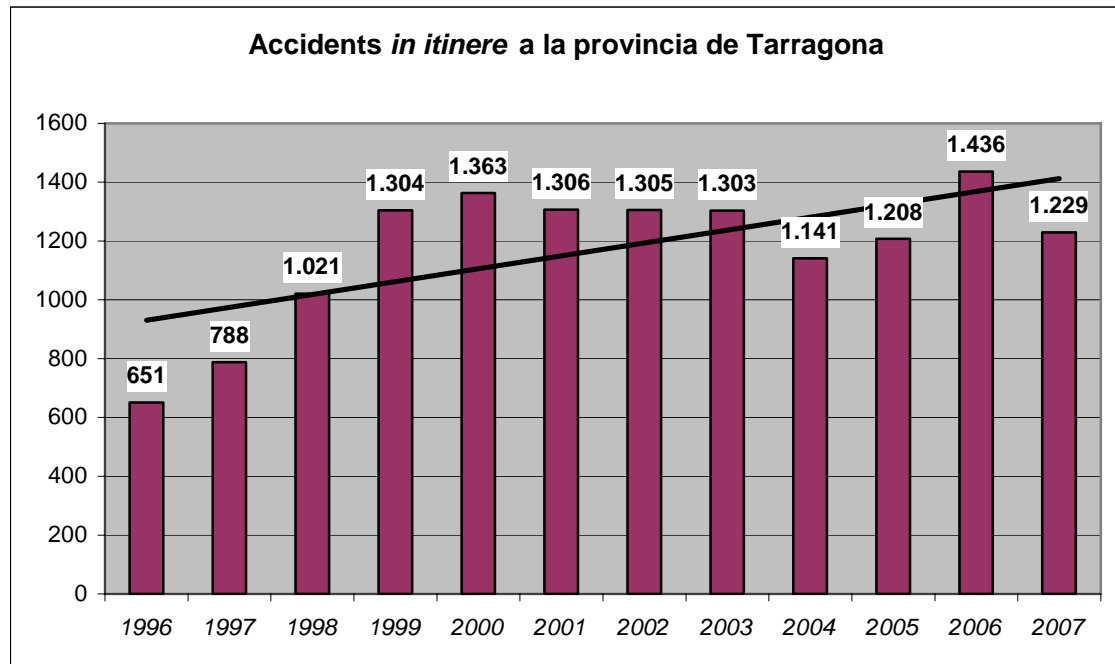
A les principals ciutats del Camp de Tarragona hi trobem localitzats una gran quantitat d'establiments comercials al centre de les mateixes. Igualment, les dues principals ciutats estan equipades amb grans superfícies comercials. Alguns exemples són:

- Tarragona: les Gavarres, el Parc Central, Eroski, futur Corte Inglés
- Reus: Carrefour, el Pallol, Caprabo, Sabeco, futur Metrovacesa (actual Fira)

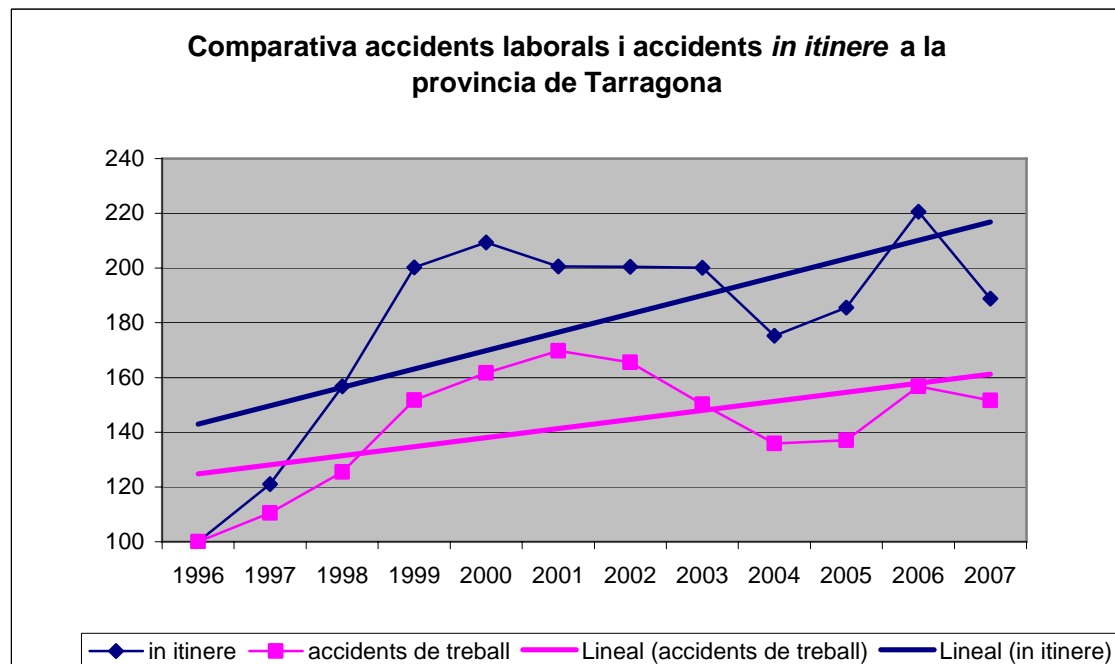
#### 4. L'accidentalitat al Camp de Tarragona

Els desplaçaments al lloc de treball basats en el vehicle privat motoritzat afegeixen un elevat factor de risc laboral als treballadors i treballadores. Els accidents que es produeixen al desplaçar-se al centre de treball són accidents de treball anomenats *in itinere*. Aproximadament un 9% dels accidents de treball totals són *in itinere* i, els darres anys, gairebé la meitat dels accidents laborals mortals són *in itinere*.

En una societat com la tarragonina que es mou majoritàriament per anar a treballar amb cotxe l'inseguretat en els desplaçaments augmenta i, sobretot, la gravetat dels accidents, amb totes les conseqüències socials i econòmiques que això representa. I, en canvi, quant els desplaçaments es fan amb modes més sostenibles, com el transport públic, aquests són més segurs i es produeix una reducció de la sinistralitat.



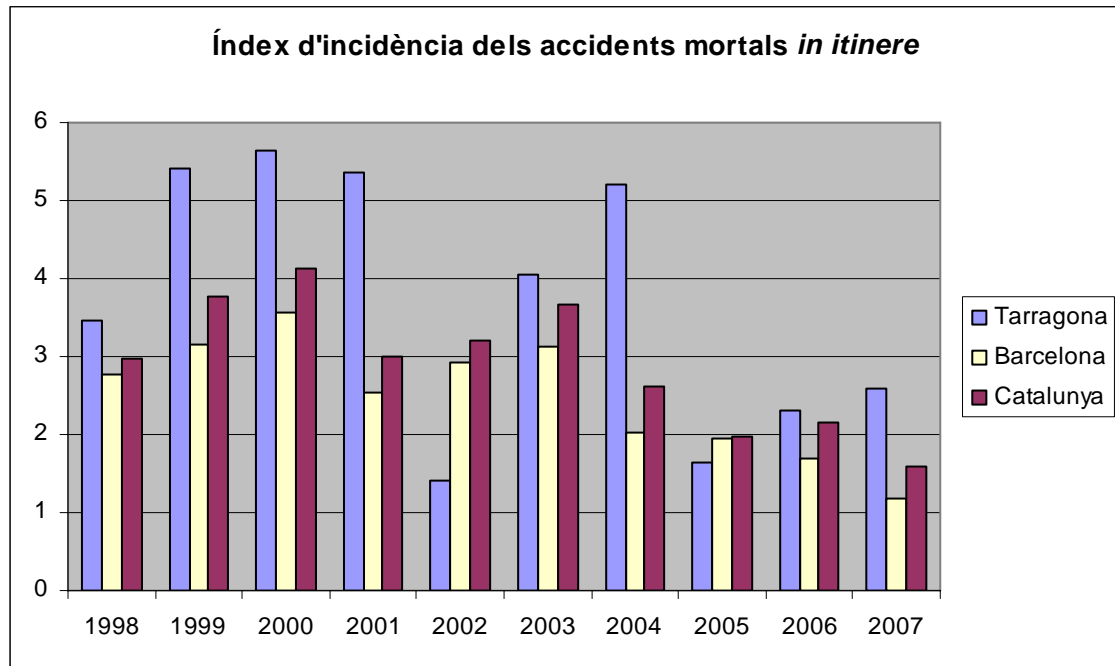
Accidents *in itinere* a la província de Tarragona entre 1996 i 2007  
Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya, 2008.



Comparativa amb l'índex 100 entre el total d'accidents mortals i els accidents mortals *in itinere* a la província de Tarragona entre 1996 i 2007  
Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya, 2008.



comissió obrera  
nacional de catalunya



Comparativa de índex d'incidència dels accidents mortals *in itinere* entre les províncies de Tarragona i Barcelona i Catalunya entre 1998 i 2007  
Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya, 2008.

El càlcul de l'índex d'incidència es fa segons la fórmula: (nombre de sinistres / nombre d'afiliats a l'SS) \* 100.000.

## Propostes de Gestió

### 1. Ampliació funcional i de la cobertura territorial de l'ATM del Camp de Tarragona

Tal com estableix la Llei de mobilitat (juny 2003) l'Autoritat Territorial de Mobilitat és l'òrgan a la qual corresponen les següents funcions:

- L'elaboració, la tramitació i l'avaluació del pla director de mobilitat del seu àmbit territorial.
- L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.
- L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.
- El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.
- L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.
- La planificació i la coordinació dels serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial, i també del transport de mercaderies.
- La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

Es per aquest motiu que l'ATM del Camp de Tarragona haurà d'anar incorporant totes aquestes atribucions en matèria de gestió de la mobilitat.

Al mateix temps, a partir de l'aprovació al setembre de 2006 del decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) l'ATM del Camp de Tarragona s'ha de responsabilitzar d'emetre l'informe corresponent d'aquests estudis. Els EAMG avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats, i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

En el decret s'esmenta que s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic. Garantir aquesta implicació dels promotors en el finançament haurà de ser una altra de les tasques que haurà d'assumir l'ATM.

Pel que fa a l'àmbit territorial de l'ATM del Camp de Tarragona aquest ha d'ajustar-se a tot el territori que actualment formen les sis comarques (Alt

Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat i Tarragonès) Sobretot, tenint en compte que el Pla Director de Mobilitat ja contempla tot el territori.

## **2. Creació del Consell de la mobilitat de l'ATM del Camp de Tarragona**

S'ha de constituir el consell de mobilitat del Camp de Tarragona, tal com estableix la Llei de mobilitat. El consell de mobilitat ha de ser un òrgan de participació i concertació en el qual ha d'estar representats els sindicats amb més implantació a Catalunya, tal i com, per exemple, ja esdevé i recullen explícitament els estatuts de l'ATM de la regió metropolitana de Barcelona.

## **3. Integració tarifària i creació de nous títols de transport socials**

Per a promoure l'ús del transport públic s'ha d'implantar una tarifa única per a tota la xarxa de transport públic en tot el territori del Camp de Tarragona. L'integració tarifària ha d'englobar tots els títols de transport de totes les empreses de transport públic que operin en aquest territori. La integració ha de garantir la possibilitat de poder utilitzar diversos operadors de transport públic i mitjans de transport col·lectiu durant un temps determinat pagant un sol cop, sempre que l'origen i destí del viatge sigui l'àmbit de l'ATM. Per a fer efectiu aquest sistema tarifari s'hauran d'establir les diverses zones o corones tarifàries. La integració tarifària ha d'incloure els autobusos urbans, interurbans i la xarxa ferroviària de RENFE.

### **• Títols de transport socials**

Entre els títols de transport integrats de nova creació s'haurien d'incloure la T-Empleat. Un títol anual de transport unipersonal per fomentar l'ús del transport públic per accedir a la feina. Per aquest motiu demanen la creació d'un títol anual de transport, que sigui un 40% més econòmic que la suma del cost de diversos títols temporals que equivalguin a un any. Per facilitar la seva adquisició la compra d'aquesta títol, s'hauria de permetre fer en forma de pagaments fraccionats per trimestres.

Al mateix temps, s'hauria d'estendre la gratuïtat del transport públic fins als 16 anys creant la T-escolar. Fins ara a partir dels 14 anys es pot tenir llicència per conduir ciclomotor la qual cosa ha implicat que ens els darrers anys els menors de 16 anys hagin estat al voltant d'un 6% de les víctimes d'accidents de trànsit. És per això que s'ha de promoure l'ús del transport públic en aquesta franja d'edat per a crear-ne l'hàbit. A més aquesta podria ser una mesura beneficiosa perquè els adults que els acompanyin a l'escola triïn el transport públic en comptes del vehicle privat.

Per promoure l'ús del transport públic entre les criatures i adolescents s'hauria de facilitar targetes gratuïtes quant es matriculin anualment a les escoles a partir dels tres anys, per així incloure'ls en les estadístiques d'usuaris quant validin el títol i crear-los l'hàbit de validar el títol.



comissió obrera  
nacional de catalunya

Un altre títol social ha de crear ha de ser la T-Estudiant per estudiants joves que continuen estudiant un cop finalitzats els estudis obligatoris. Títol unipersonal per estudiants de 16 a 25 anys vàlid per un temps equivalent a la durada del curs. A més s'ha de tenir en compte que a partir dels 18 anys ja poden treure's el carnet de conduir. I, en conseqüència, potencialment, poden ser nous conductors quotidians de vehicles privats motoritzats per accedir als centres d'estudi.

El benefici econòmic ha de ser d'un 50% en relació a un títol temporal que equivalgui al curs sencer i el pagament podrà ser fraccionat. El títol es podria entregar amb la matriculació de principi de curs. En tot cas estaria vinculada a la mobilitat obligada per motius d'estudi i, per tant, els seus usuaris obligatòriament haurien de ser estudiants.

Finalment s'han de garantir tarifes gratuïtes o reduïdes pels majors de 60 anys, discapacitats, aturats, vidus i vídues i altres col·lectius amb rendes baixes. En el cas de la reducció de la tarifa aquesta hauria d'equivaler a un descompte d'un 60% en qualsevol dels títols de transport multiviatge o temporals expedits.

#### **4. Pla Director de Mobilitat**

L'ATM del Camp de Tarragona ha de promoure l'elaboració del Pla de Director de Mobilitat (PDM) com a instrument de planificació de la mobilitat tal com estableix la Llei de mobilitat de Catalunya.

El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'estableix al Decret 466/2004, de 28 de desembre relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat. Aquest decret assenyala la necessitat de garantir la participació de les organitzacions sindicals més representatives.

Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat i les determinacions dels plans directors de mobilitat han de ser incorporades pels instruments i els documents de planificació de rang inferior i, en general, pels instruments de planejament urbanístic o sectorial.

El contingut mínim dels plans directors de mobilitat ha de ser el següent:

- Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona.
- Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils.
- Promoció dels transports públics col·lectius.
- Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu.
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona.
- Organització de l'aparcament intrazonal.
- Transport i distribució de mercaderies.



comissió obrera  
nacional de catalunya

El PDM ha de comptar bàsicament en tres grans apartats: Una diagnosi, les propostes d'actuació i una sèrie d'indicadors per fer-ne el seguiment.

Algunes de les propostes que s'han d'incloure al PDM són:

- **Homogeneïtzar la informació del transport públic.**

S'ha d'establir un model únic d'informació a l'usuari que garanteixi una fàcil i ràpida comprensió amb aquest objectiu s'hauria d'homogeneïtzar l'informació de tots els operadors de transport públic. Això ha d'incloure informació d'horaris, plànols de situació de les parades i recorregut, freqüències de pas, tipologia de la senyalització, etc....

- **Sistema d'informació a l'usuari.**

Incloure panells informatius en l'interior dels busos informant de la propera parada i del recorregut de la línia, així com de les possibilitats de transbordament. Col·locar panells informatius a les estacions d'autobusos amb més demanda i als intercanviadors per informar del temps d'espera previst de les diverses línies que hi tenen parada. Unificar el model de panell per facilitar-ne la lectura i comprensió al usuari.

- **Pla d'intercanviadors.**

Fomentar l'intermodalitat configurant una potent xarxa intercanviadors que permeti utilitzar un sistema de transport públic unificat i, al mateix temps, garanteixi l'accessibilitat a peu i en bicicleta. Principalment els intercanviadors han de permetre l'enllaç entre els busos i la Renfe i els busos urbans amb els interurbans.

S'ha de garantir la integració horària dels diversos modes de transport ferroviaris reduint al màxim els temps d'espera quant es facin intercanvis modals i facilitant els recorreguts més curts possibles entre andanes i/o parades.

- **Pla de promoció de la bicicleta**

Realitzar un pla que fomenti l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament per la mobilitat quotidiana amb un gran potencial. Ampliar i mantenir la xarxa d'itineraris segurs i confortables per bicicletes (carrils bici, carrers de màxim 30 Km/h) seguint el model de les vies verdes pel que fa a les connexions interurbanes. Construir aparcaments de bicicletes segurs i coberts en els centres generadors de més mobilitat i en les estacions i parades del transport públic. Implantar una xarxa d'estacions de servei per bicicletes (venda d'accessoris, reparació, etc...) en localitzacions estratègiques dels itineraris per bicis.

Crear una empresa operadora de transport públic dedicada al préstem de bicicletes amb prestació de servei a les estacions de la xarxa ferroviària i



parades d'autobusos més potents i properes als centres de treball. Aquest prestem s'hauria de poder fer amb la validació d'un bitllet normalitzat expedit per l'ATM i en conseqüència el prestem de la bicicleta hauria de ser contemplat com un mitjà de transport públic integrat tarifàriament.

- **Pla de carrils bus i prioritització semafòrica**

Per garantir la regularitat i fluïdesa dels autobusos en les vies més congestionades d'entrada i sortida de les ciutats tarragonines s'haurien d'habilitar carrils busos segregats. Els carrils bus permeten disminuir els costos d'explotació, gràcies a la reducció del nombre de vehicles en servei i del nombre de vehicles de reserva per compensar els retards. Augmenta la velocitat comercial, la freqüència i la regularitat, la qual cosa permet reduir els temps d'espera i la durada dels desplaçaments dels viatgers. Al mateix temps, aquests carrils podrien ser utilitzats per vehicles amb alta ocupació (VAO) per promoure un ús més eficient dels vehicles que habitualment circulen amb un sol ocupant.

Igualment, s'ha d'establir una prioritització semafòrica pels autobusos en les cruïlles més conflictives. Tot plegat, es tracta de mesures que van en benefici de la fiabilitat del servei i en conseqüència serveixen per potenciar l'ús del transport públic.

- **Pla d'aparcaments de dissuasió**

Construir aparcaments de dissuasió a les estacions ferroviàries i d'autobusos. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb ferrocarril. La política de creació dels aparcaments dissuasoris ha d'anar acompanyada de mesures de restricció de l'estacionament als centres de les ciutats que dissuadeixen de l'ús del vehicle privat. Perquè siguin atractius, els aparcaments dissuasoris han de ser segurs i oferir correspondències fàcils amb transports públics ràpids i freqüents. D'altra banda, s'ha de garantir que l'ús de l'aparcament el facin els usuaris del transport públic.

- **Gestió sostenible dels peatges**

Una gestió sostenible dels peatges vol dir afavorir l'agrupació de viatgers en un mateix vehicle privat per així promoure un ús més eficient del vehicle privat i reduir-ne el número que circulen. És a dir, els automòbils segons el número d'ocupants tindrien un descompte en el peatge i a partir de quatre ocupants haurien de tenir l'accés pel peatge gratuït. Igualment, el transport públic regular i discrecional hauria de tenir lliure el pas pels peatges. Així doncs, els peatges tindrien una doble funció, com a eina per dissuadir de l'ús insostenible del vehicle i, a la vegada, per incentivar-ne l'ús sostenible. La Llei de mobilitat aprovada el juny de 2003 establí, en la disposició addicional onzena, que en el termini d'un any s'havia d'haver presentat un pla d'ordenació del sistema de peatges, perquè aquests esdevinguessin, progressivament, instruments de gestió de la mobilitat. I a més afegia que el pla havia d'establir els mecanismes



comissió obrera  
nacional de catalunya

necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície estigués exempt de pagament. Dissortadament l'incompliment de la Llei és evident, ja que és tema que resta pendent.

D'altra banda, s'ha de tenir en compte que aquestes mesures que proposem es contradiuen amb el fons de compensació per a recuperar els peatges. Sembla poc coherent parlar de gestionar els peatges com una eina més per a promoure la mobilitat sostenible i, al mateix, temps voler eliminar el pagament directe pel seu ús i en canvi establir un peatge a l'ombra a càrrec de tots els contribuents que a més incentiva l'ús del vehicle privat motoritzat.

- **Implantació dels busos llançadora per accedir als centres de treball**

El format de bus llançadora està demostrant que és un servei de transport públic molt útil i eficient per accedir a les àrees de major concentració de llocs de treball. El bus llançadora és un bus que enllaça una estació ferroviària, on també hi poden tenir parada línies de bus urbanes o interurbanes, amb un polígon o gran equipament sense fer parades intermitjtes. És a dir, és un servei de bus directe entre un intercanviador, que connecta amb la xarxa de transport públic, i el lloc on es localitzen els diversos centres de treball. Per garantir l'eficàcia del servei ha d'estar integrat tarifàriament.

Perquè sigui útil ha d'haver-hi una coordinació horària entre els diferents serveis de transport públic d'aportació amb el bus llançadora per així minimitzar els temps d'espera.

Així doncs, el bus llançadora ofereix un servei ràpid o exprés amb uns horaris de pas adaptats als horaris d'entrada i sortida dels treballadors i treballadores i, igualment prestant servei tots els dies de la setmana i mesos de l'any que es treballa en les diverses empreses.

- **Creació de l'observatori de la mobilitat**

Creació de l'observatori de la mobilitat del Camp de Tarragona per avaluar i fer el seguiment dels efectes que té l'execució del PDM. L'observatori ha de ser un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat. Les dades recollides per l'Observatori de la Mobilitat s'han de referir, com a mínim, als objectius quantitatius i qualitius, als indicadors de mobilitat, als serveis públics de transport, als comptes del transport i a les informacions ja disponibles en altres observatoris o organismes integrants del Sistema Estadístic de Catalunya.

- **Implantació de la flota multiusuaris (carsharing)**

Des de l'any 2004 funciona a la ciutat de Barcelona una flota de vehicles multiusuaris promoguda entre altres per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament i l'Associació per la Promoció del transport públic. Actualment ja s'ha implantat a altres ciutats mitjanes de la Regió metropolitana de Barcelona



comissió obrera  
nacional de catalunya

i està participada també per operadors de transport i empreses privades. Es tracta d'una modalitat de compartir cotxe de forma organitzada en la qual pagues per temps i quilometres, només es paga si s'utilitza. El fet de compartir la propietat suposa un estalvi econòmic i energètic. D'altra banda, ser del carsharing et dona dret a tenir descomptes importants en Transport públic per la qual cosa s'intensifica el seu ús. L'objectiu ha de ser començar la seva implantació en l'àmbit central del Camp de Tarragona ( Tarragona, Reus, Cambrils, Salou i Vila-seca) i posteriorment continuar l'expansió a la resta de municipis mitjans de la regió de Girona.

- **Central del cotxe compartit**

Pensem que la proposta que cal tirar endavant es la creació per part de l'ATM d'una central de reserves del cotxe compartit de gestió pública i amb garanties de servei (CRCC), es tracta de seguir models anglosaxons, en els quals des les agències federals es gestiona el cotxe compartit com un servei de la mobilitat pel qual s'estableix una relació contractual i la garantia sempre de la tornada a casa.

Aquesta agència metropolitana del cotxe compartit, hauria de promoure altres aspectes beneficiosos pels usuaris del cotxe compartit, com per exemple: negociar amb les empreses, l'aparcament preferent, una bonificació econòmica per part de les empreses als usuaris del sistema del cotxe compartit, reducció de peatges en autopistes, reducció d'impostos als municipis dels residents que siguin membres del servei del cotxe compartit i altres beneficis pels usuaris

- **Bonificació fiscal als títols de transport a empleats, empleades i empreses**

Una altre forma d'incentivar sistemes ecomobibles i en particular el transport públic es bonificar fiscalment el transport públic, de forma que els imports dedicats al transport públic per part dels treballadors i treballadores i les empreses restin lliures de tributació, fiscal tal com fan altres països del nostre entorn europeu.

Proposta de CCOO, sobre els aspectes tècnics de la mesura:

- **Transport públic.**  
Les administracions públiques abonen el 100% del cost als seus empleats. En el cas de l'empresa privada el percentatge que paga és el 60% del cost del transport públic, aquest cost està lliure d'impostos i l'empresa dedueix completament la despesa. L'acreditació de la compra del títol de transport es la factura emesa pel operador expenedor del títol de transport públic.
- **Transport col·lectiu** organitzat per l'empresa. L'empresari que organitzi el transport col·lectiu del seu personal amb autobús, microbús, autocar i cotxe compartit podrà deduir fiscalment el

100% de les despeses afectades per aquests desplaçaments. En el cas del cotxe compartit, l'itinerari realitzat per a anar a recollir als companys ha de ser inclòs en el cost assignat.

- **Bicicleta.** S'indemnitza al ciclista que gaudeix d'un estatut particular ja que pot utilitzar el vehicle en tot el recorregut o en una part (intercanviant amb el transport públic). Se li assigna 0,15 €/km recorregut; aquesta indemnització és acumulable a altres exoneracions de les quals pugui gaudir en transport públic o col·lectiu
- **Marxa a peu.** L'import deduïble màxim no podrà superar els 150€ anuals. Als vianants se'ls assigna la mateixa aportació quilomètrica que en altres mitjans fixada en 0,15 €/km recorregut.

La bonificació dels títols de transport en la tributació de la renda, es una competència del govern central. Per això s'hauria de fer arribar al Ministeri d'Economia una proposta d'exempció tributària pels treballadors i treballadores seguint el model belga de bonificació fiscal dels títols de transport.

El títols que haurien d'estar sotmesos a exempció fiscal segons el nostre criteri son els títols unipersonals temporals i altres títols de transport de serveis de bus per carretera amb la mateixa condició de caràcter unipersonal i per a desplaçaments domicili-feina.

- **Finançament del transport públic**

Promoure urgentment l'aprovació d'una llei de finançament del transport públic que estableixi clarament les fonts de finançament. La Llei de mobilitat estableix, en la disposició addicional vuitena, que en el termini d'un any a partir de l'aprovació de la Llei (juny de 2003), el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic. Tot plegat ha quedat en un no-res; per tant, és una assignatura pendent que s'hauria de resoldre en breu i, sobretot, abans de l'aprovació d'un pla Director de Mobilitat que incideix sobre el transport públic.

## **5. Pla de serveis del transport públic**

S'ha d'elaborar un pla de serveis del transport públic per programar els serveis i defineixi la gestió dels diversos mitjans de transport públic del territori. L'àmbit del pla ha de coincidir amb l'àmbit de l'ATM. Tal com esmenta la Llei de mobilitat els plans de serveis entre altres qüestions han d'analitzar i proposar les mesures adequades perquè es pugui accedir a peu i amb bicicleta a totes les parades i estacions.

El Pla de serveis ha de contemplar:



comissió obrera  
nacional de catalunya

- El pla de serveis dels autobusos i trens del Camp de Tarragona ha de contemplar l'increment de la capacitat i de la freqüència de pas del transport públic. Aquest increment del servei s'ha de fer jerarquizant el territori en diferents àrees segons la generació de mobilitat
- S'ha de posar especial èmfasi en l'elaboració dels plans d'accés als polígons industrials i altres àrees de concentració d'activitat productiva, ja que ha de ser zones mal servides amb transport públic i, en canvi, són de les que generen més mobilitat.
- Una altra mesura haurà de ser fer un pla global de reobertura de les estacions ferroviàries actualment tancades i sense prestació de serveis. Això ha d'incloure la reobertura i dignificació dels vestíbuls i la prestació d'uns serveis mínims de venda de bitllets, atenció i informació al client, lavabos, etc...
- Crear una xarxa nocturna eficient de transport públic que cobreixi bàsicament les zones amb més densitat d'activitat nocturna, tenint en compte, sobretot, en el litoral l'estacionalitat anual i setmanal de l'activitat turística.
- Creació de serveis de transport públic a la demanda per cobrir les necessitats de mobilitat de les zones menys densament poblades d'àmbit rural i/o de muntanya.

## **6. Xarxa de rodalies ferroviàries del Camp de Tarragona**

La xarxa ferroviària del Camp de Tarragona s'hauria de gestionar com un servei de rodalies que estructurés i cohesionés el territori. Reconvertir la gestió en rodalies permetria incrementar la freqüència de pas i la regularitat en el servei i, igualment, augmentar la capacitat de transportar viatgers. En definitiva es tractaria planificar els serveis i les infraestructures segons les necessitats internes d'aquest territori i en conseqüència millorar l'oferta ferroviària.

Al mateix temps serviria per possibilitar l'integració tarifària d'aquest servei i, per tant, incloure la RENFE com un operador més de la xarxa de transport públic del Camp de Tarragona. La qual cosa facilitaria l'intercanvi modal bus-tren.

La xarxa ferroviària actual del Camp de Tarragona té una explotació de caràcter regional que no s'adequa a les necessitats locals. El territori del Camp, funciona com una xarxa de centralitats que engloben nombrosos nuclis urbans, industrials i d'equipaments que requereixen una unió entre ells amb un transport públic amb una freqüència de pas, horaris i capacitat adient a la demanda actual i potencial. Aquest servei es pot aconseguir amb una xarxa de rodalies que cobreixi la vertebració urbana de Camp i que afavoreixi l'accessibilitat al major nombre de nuclis possibles.

La proposta de xarxa de rodalies que presentem contempla una cobertura a totes les comarques del Camp, utilitzant en la majoria de trams la infraestructura ferroviària actual i condicionant o bé construint en alguns casos, nous trams, imprescindibles per donar cobertura a zones d'elevada mobilitat.

La xarxa de rodalies proposada es presentada amb diferents eixos que s'enllacen per donar accés a les diferents zones del Camp.

Per tal d'activar el servei de rodalies, es proposa un cronograma d'execució temporal que constaria de dues fases:

### **Primera Fase**

La posada en funcionament de rodalies passaria en un primer moment per utilitzar la major part de les infraestructures ferroviàries ja existents. Amb una primera inversió mínima s'articulària una primera xarxa que connectaria les sis comarques del Camp.

- Sis eixos de rodalies units entre ells per diferents nodes de connexió vertebraran la xarxa. Els nodes de connexió es situen a les estacions de Reus, Tarragona, Roda de Barà i Sant Vicenç de Calders.





comissió obrera  
nacional de catalunya



Eixos de la xarxa de rodalies.

## Segona fase

Per completar la xarxa de Rodalies del Camp proposem una sèrie d'actuacions infraestructurals que hauran de realitzar-se amb un cronograma temporal d'execució més llarg. Aquestes actuacions comporten la creació de nous trams ferroviaris necessaris per tal completar la xarxa bàsica de rodalies.

Els nous trams tenen la funció d'unió entre diferents eixos i d'accessibilitat a àrees amb una mobilitat elevada. Aquests trams d'enllaç afavoriran a aconseguir la xarxa de transport públic de rodalies requerida.

- Nou tram d'accés a l'aeroport del Camp de Tarragona:
- Nou tram d'enllaç entre Vila-seca i l'eix ferroviari Salou – Tarragona
- Prolongació de la xarxa per donar accessibilitat al polígon industrial de Valls:

## 7. Pla de xoc d'accés als grans centres d'activitat productiva



comissió obrera  
nacional de catalunya

Proposem que s'elabori un pla de xoc per garantir l'accessibilitat amb un model de mobilitat sostenible i segur a tots els polígons industrials, grans centres d'activitat productiva, grans centres comercials i grans equipaments (complexos d'oficines, aeroports, superfícies comercials, centres d'activitat logística, ajuntaments, hospitals, centres educatius, etc.).

Aquest pla hauria d'incloure la metodologia i la temporalització de les accions i mesures que s'haurien de dur a terme per a complir l'objectiu de fomentar la mobilitat sostenible. En altres paraules, hauria de regular i estandarditzar els procediments que cal seguir per obtenir els resultats desitjats de promoure, amb mesures concretes, el canvi modal per accedir al lloc de treball. Al mateix temps, el pla de xoc hauria d'incloure la relació de polígons industrials i grans centres d'activitat econòmica subjectes al pla i especificar els terminis en què s'hauria d'actuar en cadascun. La nostra proposta és que com a màxim l'any 2012 s'hagi intervingut en totes e les àrees d'activitat productiva i equipaments subjectes al pla. Aquest pla, per la gran implicació que tindria en les condicions laborals dels treballadors i treballadores, haurà de comptar ineludiblement, en el procés d'elaboració i seguiment, amb la participació de les organitzacions sindicals.

L'objectiu que cal dur a terme en cada polígon o centre d'activitat, inclòs en el pla de xoc, ha de ser:

- Realització d'un pla de mobilitat: configurar les estratègies de mobilitat sostenible a partir de la diagnosi de la mobilitat. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Les propostes hauran de passar necessàriament per corregir el dèficit en transport públic, garantir l'accessibilitat a peu i amb bicicleta, promoure el cotxe compartit, facilitar la intermodalitat i altres mesures encaminades a afavorir el canvi en el model de mobilitat.
- Constitució d'una taula de la mobilitat: òrgan permanent de concertació i de participació dels agents socials (sindicats i organitzacions empresarials), administracions públiques vinculades a l'àmbit territorial del pla i els operadors de transport.
- Elecció d'un gestor de la mobilitat: responsable de la gestió, control i organització de la mobilitat del polígon.

Les àrees d'activitat productiva i grans equipaments del Camp de Tarragona que han d'incloure's en el pla de xoc són, almenys, les següents:

- Polígon industrial Constantí
- Polígon industrial Riu Clar
- Polígon Agro-Reus (projecte Gesmopoli). 5.000 treballadors/es
- Polígon industrial de Valls. 4.000 treballadors/es
- Polígon Petroquímic nord
- Polígon industrial Entrevies
- Polígon industrial Gran Indústria
- Aeroport de Reus



- Port de Tarragona
- CIM del Camp de Tarragona
- Port Aventura. 3.400 treballadors/es
- Àrea ludico-comercial de les Gavarres
- Hospital Universitari de Tarragona Joan XXIII. 740 treballadors/es
- Hospital Universitari Sant Joan de Reus. 875 treballadors/es
- Hospital de Sant Pau i Santa Tecla. 370 treballadors/es
- Hospital del Vendrell. 245 treballadors/es

## **8. Plans de mobilitat d'empreses**

Per promoure el canvi modal dels treballadors i treballadores, a part de fer plans de mobilitat de territoris més o menys amplis que concentrin activitat productiva, s'han de realitzar plans de mobilitat a escala més reduïda que abarquin les empreses individualment i els equipaments. Atès que és a aquesta escala on es podran dur a terme intervencions específiques que afecten i es poden plantejar als centres de treball:

- Garantir l'accessibilitat mitjançant itineraris segurs i confortables als vianants i ciclistes
- Facilitar aparcament segur per les bicicletes
- Gestionar una flota de bicicletes d'empresa
- Implantar busos llançadora d'empresa
- Facilitar títols de transport públic
- Incentivar l'us del cotxe compartit
- Gestió de l'aparcament prioritant els usuaris del cotxe compartit
- Promoure el teletreball

D'altra banda, és en els centres de treball on es poden concertar entre els representants dels treballadors i treballadores i la direcció de l'empresa mesures per promoure la mobilitat sostenible i segura.

Així doncs s'ha d'elaborar un Pla de mobilitat com a mínim als centres de treball d'administracions públiques i d'empreses públiques amb més de 50 treballadors propis o externs. I als centres de treball amb més de 200 treballadors propis o externs.

El pla ha de configurar les estratègies per fomentar la mobilitat sostenible. A partir dels hàbits de mobilitat dels treballadors i treballadores. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Igualment ha d'incloure una programació de les intervencions.

Per a desenvolupar el pla de mobilitat d'empresa s'han de crear comissions de treball en cada centre de treball, en les quals han de participar l'empresa i els representants dels treballadors i eventualment operadors de transport de la zona i l'administració pública. L'objectiu de les comissions és promoure i col·laborar en la realització del pla i impulsar i divulgar la posada en marxa de

les propostes per fomentar la mobilitat sostenible i segura en els centres de treball.

## **9. Pla d'accessibilitat logística**

Per a promoure el trasvassament de mercaderies del camió al tren s'ha de realitzar un Pla d'infraestructures i serveis ferroviàries per al transport de mercaderies amb accés als polígons industrials, parcs Logístics i grans empreses. El pla ha d'incloure una diagnosi del transport de mercaderies actual i propostes d'actuacions per promoure el canvi modal.

Alguns dels polígons industrials i centres logístics, es localitzen propers a línies ferroviàries i, per aquest motiu, s'hauria d'elaborar un pla que contemplés la connexió d'aquests amb el ferrocarril.

El bon funcionament del sistema ferroviari de mercaderies requereix d'una infraestructura adequada i una bona xarxa d'apartadors intermodals que permetin el transvasament de mercaderies ferrocarril-vehicle motoritzat i a l'inversa. També s'han de preveure instal·lacions d'emmagatzematge per acabar de configurar un centre logístic de polígon basat amb el transport ferroviari.

En definitiva, per afavorir el canvi modal, s'haurà de promoure les connexions ferroviàries als polígons industrials, a les grans empreses i als centres logístics i, al mateix temps, garantir una xarxa d'infraestructures suficient i de qualitat i una gestió que incentivi i faci competitiu el transport de mercaderies amb ferrocarril enfront d'altres alternatives.

Un exemple de polígon en el qual es podria provocar un canvi modal en el transport de mercaderies és el polígon industrial de Valls. El polígon es localitza al llarg de poc més dos quilometres a banda i banda de la C-37, que uneix el casc urbà de Valls amb l'autopista AP-2. La localització a remolc de la xarxa viària caracteritza el model de mobilitat usat pel transport de mercaderies i persones. Aprofitant el pas de la línia de RENFE de Sant Vicenç de Calders a Lleida per la població de Valls proposem un nou tram de línia paral·lel a l'eix de la C-37 que connecti la infraestructura existent amb el polígon. La nova infraestructura consistiria en l'estesa de vies i un moll de càrrega i descàrrega conjuntament amb una estació pels treballadors. El polígon de Valls, que està en procés d'expansió, compta amb unes tres-centes quaranta empreses i més de quatre mil treballadors, per la qual cosa genera un elevat volum de mercaderies.

## **Propostes d'infraestructures**

## 1. Pla Director d'infraestructures

- Reobertura tram Reus-Roda de Barà
- Connexió ferroviària de l'aeroport de Reus
- Connexió Vila-seca amb l'eix ferroviari Salou-Tarragona
- Noves estacions ferroviàries
- Baixadors laborals
- Tramcamp
- Carril bus-Vao
- Intercanviadors de la zona central del Camp de Tarragona

### 1. Pla Director d'infraestructures del Camp de Tarragona

Per a desenvolupar les infraestructures de mobilitat del Camp de Tarragona cal dotar-se d'un pla d'infraestructures que determini, programi i pressuposti les diverses propostes per aquest territori. El pla d'infraestructures ha de fomentar la mobilitat sostenible i segura i per aquest motiu ha de centrar-se en actuacions que es basin en el transport públic i en altres modes de mobilitat no motoritzada.

- **Reobertura del tram Reus-Roda de Barà**

Proposem condicionar el tram ferroviari Reus-Roda de Barà actualment en desús, reobrint-lo per a convertir-lo en l'enllaç interior de les zones est i central del Camp de Tarragona. Aquest traçat donarà cobertura a l'estació del Tren d'Alta Velocitat localitzada a la Secuita. Així mateix, resoldrà el déficit d'accessibilitat amb transport públic present actualment des dels diferents indrets del Camp a aquesta infraestructura.

Aquest tram ferroviari beneficiarà a diferents núclis urbans, com el Morell, la Pobla de Mafumet, el Catllar, la Riera de Gaià, els quals proposem que comptim amb una estació. També donarà accessibilitat al polígon industrial de Constantí.

Aprofitant el pas de la línia de RENFE de Sant Vicenç de Calders a Lleida per la població de Valls proposem un nou tram de línia paral·lel a l'eix de la C-37 que connecti la infraestructura existent amb el polígon. La nova infraestructura consistiria en l'estesa de vies i un moll de càrrega i descàrrega conjuntament amb una estació pels treballadors. El polígon de Valls compta amb unes tres-centes quaranta empreses i en conseqüència genera un elevat volum de mercaderies.

- **Connexió ferroviària de l'aeroport de Reus**

S'ha de garantir també la cobertura a una infraestructura de primer ordre com és l'aeroport existent en el Camp, des de la major part d'indrets del territori. Actualment no existeix una xarxa de transport públic que ofereixi prestacions ferroviàries, per aquest motiu es proposa la creació d'aquest nou traçat per prestar serveis de rodalies i regionals.

D'altra banda, la reobertura de la línia Reus-Roda que incorporarà un intercanviador amb el TAV permetrà la connexió amb ferrocarril de l'estació del TAV amb les terminals de l'aeroport. Igualment, amb la futura estació intermodal del corredor del Mediterrani a Vila-seca.

- **Connexió Vila-seca amb l'eix ferroviari Salou-Tarragona**

El Camp de Tarragona i més concretament l'eix costaner, rep durant el període estacional un elevat nombre de visitants de forma regular. I al mateix temps, un gran nombre de treballadors i treballadores ocupats en aquest sector. Per tal de cobrir aquesta demanda massiva de mobilitat turística i no obstaculitzar la mobilitat local, s'ha cregut convenient l'enllaç directe entre l'aeroport, la futura estació intermodal del corredor del Mediterani i les principals destinacions turístiques, part temàtic de Port-Aventura i la zona de la costa. Aquest nou traçat tindria com a estació final de recorregut l'estació de Salou nord, la qual connectaria amb l'eix costaner del tramcamp.

Així mateix, aquest enllaç entre la costa, l'Aeroport i l'estació del Tren d'Alta Velocitat, garantiria l'accessibilitat dels residents de la zona costanera a aquestes infraestructures.

- **Noves estacions ferroviàries de Rodalies de Tarragona**

Aprofitant la proximitat del traçat ferroviari a zones que presenten una considerable demanda de mobilitat, es proposa crear en aquest àmbits, noves parades en la xarxa ferroviària de rodalies.

Aquestes noves parades responen a diferents tipologies de necessitat:

- D'enllaç amb les noves infraestructures de primer ordre: són els casos de les parades a l'estació del TAV i la futura estació intermodal del Camp de Tarragona (Vila-seca).
- Donar cobertura a nuclis poblacionals que contemplaran una mobilitat obligada regular com el casos del Morell-la Pobla de Mafumet, El Catllar, La Riera i Nou de Gaià, Creixell, la Mora-Tamarit, Cala Romana, Bonavista i Salou Nova Estació. S'ha de tenir en compte que diferents zones costaners per on circula el tram ferroviari Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Salou, contempnen una elevada presència de població flotant en període estival, festius i caps de setmana. Municipis com Salou i

Torredembarra, i àrees com la Mora-Tamarit i Cala Romana, són diferents exemples de municipis que veuen incrementada notablement la població.

- **Baixadors laborals**

Aprofitant el pas de les línies de Renfe properes a polígons industrials que generen un gruix destacat de mobilitat proposem l'obertura d'una sèrie de nous baixadors vinculats amb l'activitat laboral.

Aquests baixadors haurien de tenir oferta de serveis coincidents amb les hores de màxima concentració de desplaçaments per entrar i sortir dels centres de treball localitzats als voltants del baixador.

El principal motiu de desplaçament està relacionat amb l'activitat laboral i a més acostuma haver-hi una certa concentració dels horaris en que s'originen aquests desplaçaments. Així doncs, l'objectiu seria ofertar serveis amb un mitjà de transport públic d'elevada velocitat i capacitat per captar aquest mobilitat. La localització d'aquests baixadors a prop dels centres de treball poden evitar haver de realitzar transbordaments entre diferents modes de transport que penalitzen el temps de viatge i poden arribar a ser dissuasoris.

L'objectiu és que el transport públic sigui competitiu i es converteixi en una veritable alternativa a l'ús massiu del vehicle privat per accedir al lloc de treball.

En concret proposem la construcció de quatre baixadors laborals:

- Al tram recuperat de de Roda de Barà a Reus al polígon industrial de Constantí. Es preveuen un total de 306 ha per a ús industrial en aquest polígon, de les quals, 178 ha, ja estan actualment construïdes. Oferir servei ferroviari tant per a viatgers com per al transport mercaderies aportarà nombrosos beneficis en favor de l'ús del transport públic per a cobrir des de diferents indrets de mobilitat obligada.
- Al tram Tarragona-Reus al polígon petroquímic conegut com Entrevies al sud del barri de Bonavista de Tarragona.
- Al tram Tarragona-Salou al polígon petroquímic a la zona coneguda com Gran indústria.
- Perllongament Valls-polígon industrial de Valls. El polígon industrial de Valls és un àrea generadora d'elevada mobilitat tant de treballadors i visitants com de mercaderies. Actualment hi treballen més de 4.000 treballadors dels quals el 91% utilitzen el transport privat com a mitjà de transport habitual. El polígon industrial es troba en fase de creixement i es preveu que contempli en aquesta ampliació, una ocupació industrial de 310 ha.



comissió obrera  
nacional de catalunya

Aprofitant el pas de la línia de RENFE de Sant Vicenç de Calders a Lleida per la població de Valls proposem un nou tram de línia paral·lel a l'eix de la C-37 que connecti la infraestructura existent amb el polígon. La nova infraestructura consistiria en l'estesa de vies i un moll de càrrega i descàrrega conjuntament amb una estació pels treballadors. El polígon de Valls compta amb unes tres-cents quaranta empreses i en conseqüència genera un elevat volum de mercaderies.

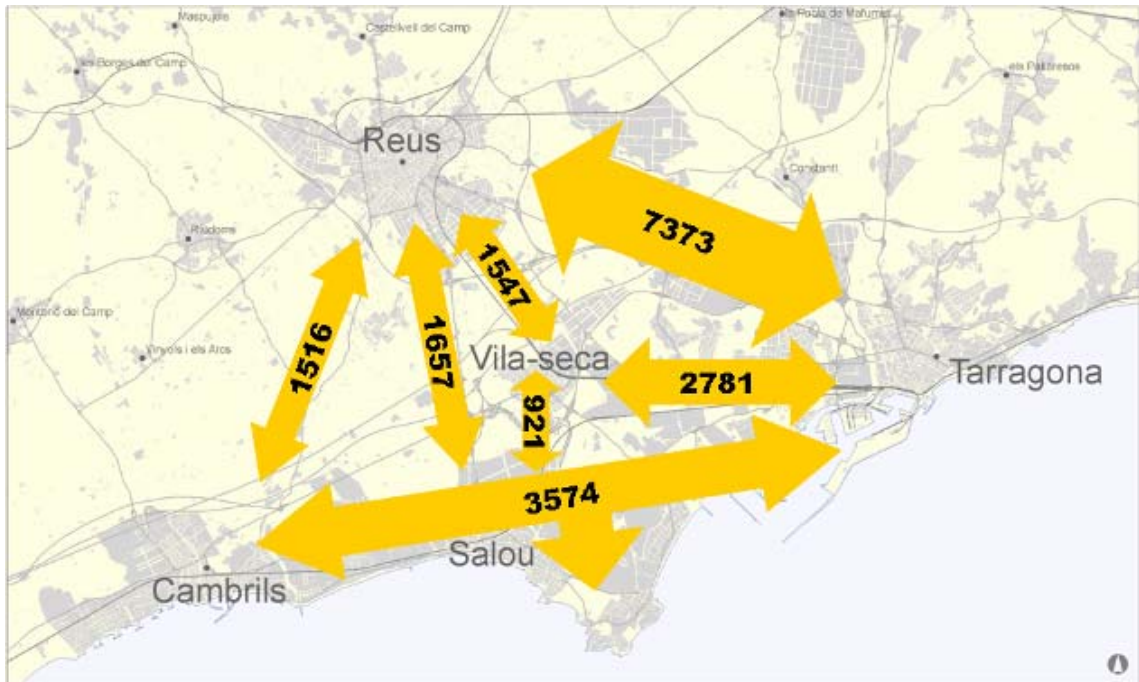
- **Tramcamp**

L'àmbit del Camp de Tarragona que s'emmarca en el triangle que es dibuixa entre les poblacions de Cambrils, Reus i Tarragona, contempla actualment el nombre més elevat de desplaçaments de l'interior del Camp de Tarragona.

En aquesta àrea destaquen tres eixos articuladors de mobilitat:

- Eix Tarragona - Reus
- Eix Tarragona – Salou - Cambrils
- Eix Reus – Vila-Seca – Salou – Cambrils

La mobilitat obligada és un indicador que ens informa dels desplaçaments regulars per motius de treball i estudi que es produeixen en un territori. La mobilitat quotidiana en l'eix Reus-Tarragona és molt elevada, seguida per l'eix Tarragona-Vilaseca-Salou-Cambrils. S'ha de tenir present que en el territori costaner es contempla una mobilitat més elevada durant el període vacacional i, fruit de la mobilitat d'oci, però que igualment genera mobilitat laboral.



Mobilitat obligada entre els municipis Reus, Cambrils, Vila-seca, Salou i Tarragona.

Font: Idescat. Mobilitat obligada 2001.

Per tal de facilitar la comunicació en l'interior del Camp i cobrir la demanda actual i futura mitjançant un transport ràpid i eficaç, es proposa una infraestructura que circuli en una plataforma separada del trànsit en trams interurbans, per a poder garantir un servei amb una velocitat lliure adequada segons necessitat de parades.

Per aconseguir aquesta finalitat es proposa la implantació d'una xarxa de tren-tramvia com a mitjà de transport públic en àrees urbanes interurbanes.

Molts són els arguments que afavoreixen aquest mode de transport com alternativa en la zona amb més mobilitat entre municipis del Camp de Tarragona. Entre d'altres podem destacar:

- La cobertura satisfactoriament dels grans focus generadors de mobilitat real i futura.
- La integració urbana, per la compatibilitat d'operativitat tant en xarxa viària com en xarxa ferroviària.
- És un mitjà de transport ràpid. Silenciós i poc contaminant.
- És molt accessible per a persones amb mobilitat reduïda

El tren-tram permetria garantir l'accessibilitat i oferir una alta capacitat per satisfer la demanda de transport públic dels grans centres d'activitat productiva, d'equipaments i serveis, amb un sistema de mobilitat sostenible i segur on es localitzen actualment i en un futur proper, la major part d'aquests centres.



comissió obrera  
nacional de catalunya

La proposta de tren-tramvia hauria de donar accés a la major part de les zones generadores de mobilitat de la zona central del Camp de Tarragona. Apostem per uns itineraris que facin compatible un traçat que doni a la vegada, rapidesa i màxima cobertura.

La proposta presenta tres eixos que conformaran la xarxa que es preveu que satisfaci gran part de la demanda d'aquesta àrea. El servei s'articularà com una xarxa d'itineraris coordinats entre ells per tal d'oferir un transport públic flexible a la zona central del Camp de Tarragona.



**Tram Reus - Aeroport - Tarragona:** És un tram imprescindible per donar servei a l'eix amb major mobilitat d'aquesta àrea. Aquest traçat donaria cobertura a:

- El nucli urbà de la ciutat de Reus, l'estació de ferrocarrils i d'autobusos, així com la nova zona urbana del sud-est del municipi, on s'hi implantarà el nou hospital de Reus, l'ampliació de la Universitat Rovira i Virgili i l'àrea industrial i serveis del Tecnoparc.
- L'aeroport del Camp de Tarragona.
- El futur CIM del Camp de Tarragona.
- El centre lúdic-comercial Les Gavarres.
- Els barris oest del municipi de Tarragona: La Floresta, La Granja, Torreforta, i Riu Clar.
- La part oest i centre del nucli urbà de la ciutat de Tarragona amb cobertura a l'estació d'autobusos i ferrocarrils, la zona portuària i costera, la Facultat de Lletres, els grans centres comercials actuals i futurs així com la Rambla Nova, centre neuràlgic de la ciutat i les zones contigües, on s'hi ubiquen les principals administracions públiques, el nucli comercial històric i un elevat nombre de serveis i equipaments.





comissió obrera  
nacional de catalunya

**Tram Reus - Vila-seca - Tarragona:** Es presenta per donar servei al municipi de Vila-seca i a la futura estació intermodal del Camp de Tarragona localitzada en aquest municipi.

Aquest tram donarà la mateixa cobertura que el tram anterior, als nuclis urbans de Reus i Tarragona, per tal d'afavorir l'accessibilitat des dels diferents indrets dels nuclis urbans.

Les noves zones que cobrirà aquest eix són:

- Barris del sud del municipi de Reus: Fortuny, Montserrat, La Plana i Urb. Bellissens.
- La futura estació intermodal del Camp de Tarragona (Vila-Seca).
- El nucli urbà de Vila-seca.
- Els polígon industrials l'Alba, Entrevies i Francolí.
- Barris de ponent de Tarragona: Bonavista, Camp Clar, la Canonja i Torreforta.

**Tram Reus/Tarragona - Vila-seca – Salou – Cambrils:** Aquest eix està marcat per una mobilitat quotidiana regular al llarg de l'any i una elevada mobilitat no obligada estacional i de caps de setmana i festius. La tendència dels últims anys ha estat la prolongació temporal de la mobilitat estacional. En alguns casos, com el parc temàtic de Port Aventura, les visites es produeixen quasi tot l'any.

Per a satisfer aquesta demanda, el traçat proposat cobriria les següents zones:

- Nuclis urbans de Reus, Tarragona, Vila-seca, Salou i Cambrils
- Estació intermodal del Camp de Tarragona
- Parc temàtic de Port Aventura.
- Zones costeres urbanitzades de Salou i Cambrils.
- Intercanviador Cambrils estació del corredor del Mediterrani

En aquest tram s'aprofitaria l'espai lliure de pas de trens en els centres urbans de Cambrils i Salou quant funcioni el nou corredor ferroviari de l'interior.

Finalment, s'ha de contemplar la possibilitat de perllongar el tramcamp des de Cambrils fins a l'Hospitalet de l'Infant passant per Miami platja i un reguitzell d'urbanitzacions litorals i campings. Aquesta franja de costa combina una població residencial fixe amb una elevada població estacional turística. També en aquest cas es tractaria d'aprofitar l'espai litoral deixat per les vies ferroviàries desafectades per la construcció del nou traçat del corredor ferroviari del Mediterrani.

- **Carril bus-Vao**

Per tal d'incentivar l'ús del transport públic en detriment de l'ús intensiu del vehicle privat, és necessari disposar d'itineraris, parades i temps de trajectes



comissió obrera  
nacional de catalunya

que realment siguin competitiu. L'opció amb més garanties és el transport públic amb infraestructura fixa i/o segregada, com és el cas de la xarxa de rodalies i el tren-tramvia en trams urbans i interurbans, però l'existència d'àmbits on és necessari ampliar la capacitat d'oferta de transport públic, fa necessària la planificació d'una xarxa complementària de carril bus.

Tenint en compte que totes les línies d'autobús al Camp de Tarragona comparteixen l'ús de les vies amb els vehicles privats, i que aquests poden empitjorar el servei de transport públic depenent de l'estat del trànsit en els punts més conflictius, es fa imprescindible planejar una reserva de carrils bus en les vies més congestionades i denses, que es troben principalment en els accessos als nuclis urbans més grans. Bàsicament per garantir la fluïdesa i regularitat del servei i, en definitiva oferir un servei de transport públic fiable.

D'aquesta manera, i en previsió del futur desenvolupament del transport al Camp de Tarragona en forma d'un sistema multimodal de gran capacitat, es proposa realitzar diferents actuacions depenent de la fase en la que ens trobem:

**Primera fase**, fase inicial on la creació de les grans infraestructures encara no s'ha realitzat (corredor del Mediterrani, tren-tramvia, estació intermodal, etc.).

Aquesta actuació ha de suposar la potenciació del transport públic mitjançant autobus, connectant les grans àrees urbanes i facilitant l'accessibilitat amb la creació de carrils BUS-VAO exclusius als punts que presentin congestions de trànsit. Aquesta actuació es realitza tenint en compte que en un futur podrà derivar cap a altres propostes que ofereixen millors prestacions com serà el cas del tren-tramvia

En concret, es proposa la creació d'un carril bus/VAO des de l'estació d'autobusos de Reus, per l'avinguda del President Macià, fins les sortides de la ciutat per l'avinguda de Bellisens (T-315) i l'avinguda de Tarragona (N-420a). Es creu convenient que el tram de carril reservat a l'avinguda de Bellisens recorri el futur Tecnoparc donant una major accessibilitat als complexos universitaris així com al futur hospital Sant Joan de Reus.

L'altre tram proposat amb les mateixes característiques és l'entrada a la ciutat de Tarragona per l'avinguda de Roma, on actualment s'hi troben dos carrils per accedir a la ciutat, més un carril lateral que dona accés a diferents edificacions i un pàrquing de la zona. Aquest tram té una distància aproximada d'1 km i afavoriria l'accessibilitat fins l'estació d'autobusos.

S'ha d'esmentar també que la instal·lació de semàfors intel·ligents en aquests punts, que prioritzin el pas dels busos en les cruïlles, poden donar preferència de pas a aquest mitjà de transport amb la finalitat de reduir el temps de viatge i la demora d'accés a les principals vies de les ciutats.

La principal via de comunicació entre les ciutats de Reus i Tarragona és la carretera T-11, en la qual es proposa una adequació per l'implantació d'un carril



comissió obrera  
nacional de catalunya

destinat al transport públic i VAO. A Reus, aquesta mateixa actuació es proposa a l'avinguda del President Macià en direcció nord, fins enllaçar amb l'avinguda Onze de Setembre i el Passeig Mata, per tal d'arribar a l'estació de ferrocarrils i garantir d'aquesta manera una intermodalitat.

Cal remarcar que per dissenyar el projectes d'execució viària d'aquestes mesures, és necessari estudiar amb deteniment cada zona afectada.

**Segona fase**, qunt ja s'han implantat les noves infraestructures ferroviàries. El transport públic mitjançant autobús tindrà la funció de reforç i de connexió amb àrees on la demanda no quedi coberta, augmentant, d'aquesta manera, els índex de penetració del transport.

Els carrils bus/VAO és un dels sistemes que s'utilitzen en l'actualitat per tal de millorar l'accessibilitat i el nivell de servei del trànsit en les zones urbanes que presenten problemes de congestió a les vies.

Els principals avantatges que aporten els carrils BUS/VAO són:

- Afavorir la mesura d'atracció dels usuaris del transport públic i de vehicles compartits.
- És una actuació econòmica i relativament senzilla per portar a terme, ja que no implica la nova construcció d'infraestructures, en el cas que es realitzi amb l'aprofitament de les vies actuals.
- Reduir el nombre de vehicles en els trams de congestió habitual. Els dos grans pols poblacionals que representen els municipis de Tarragona i Reus, i la mobilitat quotidiana que generen, fa que els principals accessos d'aquestes tinguin una circulació elevada de vehicles.
- Millora de l'oferta en el servei. Amb la implantació d'aquests carrils s'incrementa la oferta i la capacitat en el transport.
- Disminució de la contaminació. El fet de tenir prioritat i l'increment d'usuaris que es transfereixen del vehicle privat a l'autobús, afavoreix una menor emissió de gasos a l'atmosfera relacionades amb els combustibles.

Finalment, aquest carrils també podran ser utilitzats pels vehicles privats amb alta ocupació amb la qual cosa s'incentivarà un ús més eficient del vehicle privat. I, al mateix temps, pot ser una mesura que permeti reduir el nombre de vehicles circulant. El potencial és molt elevat tenint en compte que l'ocupació del cotxes en dia feiner al Camp de Tarragona és 1,2 usuaris.

#### • **Intercanviadors de la zona central del Camp de Tarragona**

La mobilitat en transport públic s'ha d'entendre en el seu conjunt, integrant tots els mitjans de transport que transcorren pel territori com si d'una xarxa única es tractés. Perquè el transport públic funcioni com una xarxa, són tan necessàries les mesures de gestió com l'integració tarifària, la coordinació horària, com el condicionament de l'espai físic dels intercanviadors. Així doncs, s'han de construir intercanviadors allà on coincideixen el pas de diversos modes de



comissió obrera  
nacional de catalunya

transport i garantir una accessibilitat còmode i àgil entre els diversos mitjans que hi tenen parada. Igualment, s'ha de preveure una bona accessibilitat als intercanviadors amb altres modes de mobilitat sostenible com a peu i amb ciclistes.

És a l'àrea central del Camp de Tarragona on conflueixen les diverses propostes del transport públic que proposem.

Els principals punts intermodals que proposem en l'àrea central del Camp són:

- L'estació de ferrocarrils de Tarragona (Regionals, Rodalies i tramvia)
- L'estació de ferrocarrils de Reus (Regionals, Rodalies i tramvia)
- L'estació d'autobusos de Tarragona (Autobús i tramvia)
- L'estació d'autobusos de Reus (Autobús i tramvia)
- L'aeroport de Reus (Regionals, Rodalies i tramvia)
- L'estació Intermodal del Camp de Vila-Seca ( Llarga distància, Regionals, Rodalies i tramvia)
- Port Aventura (Regional, Rodalies i tramvia)
- La nova estació de ferrocarrils de Salou (Regionals, Rodalies i tramvia)
- La nova estació de ferrocarrils de Cambrils (Regionals, Rodalies i tramvia)
- Estació del Camp del TGV (Llarga distància, Regionals i Rodalies)