

**Antonio CALERO LÓPEZ**

**L'ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA: ANÀLISI, REPTES I COMPARACIÓ  
AMB L'ESTACIÓ DE VALENCE TGV**

**TREBALL DE FI DE MÀSTER**

**Dirigit pel Dr. Aaron Gutiérrez Palomero**

**Màster de Planificació Territorial: Informació, Eines i Mètodes**



**UNIVERSITAT  
ROVIRA I VIRGILI**

**VILA-SECA**

**2014**

## **Agraïments**

La realització d'aquest projecte es troba emmarcada dins del Treball de Fi de Màster (TFM) i les Pràctiques Externes del Màster en Planificació Territorial: Informació, Eines i Mètodes de la Universitat Rovira Virgili. Dins d'aquest context és impossible no agrair al tutor acadèmic d'aquest treball, en Dr. Aaron Gutiérrez Palomero per totes les tutories i consultes realitzades durant tot el curs. Conjuntament amb ell cal destacar la important labor que va desenvolupar el tutor extern durant les pràctiques externes del màster, en Sr. Jordi Càceres Silva, en tasques d'accés a agents locals i en els primers apartats de definició de l'estructura i temàtiques del TFM.

En segon lloc, a causa de la seva desinteressada col·laboració durant el projecte, s'agraeix la participació del Sr. Eudald Roca Gràcia i el Sr. Joan Martí Pla i Pla, alcaldes de la Secuita i Perafort respectivament, els quals van accedir a rebrem als seus propis ajuntaments per realitzar una entrevista centrada en les dinàmiques que es tracten en aquest estudi. Sense la seva ajuda i coneixements hagués estat impossible orientar i entendre gran part de les dinàmiques que conflueixen en el territori del Camp de Tarragona. Tornant novament al marc propi de la Facultat de Turisme i Geografia, es vol agrair la compressió i flexibilitat dels horaris de treball que desenvolupava dins de la Càtedra Dow/URV de Desenvolupament Sostenible. On el seu director, en Dr. Òscar Saladié, ha tingut la voluntat de facilitar totes les ajudes possibles per tal de que jo no tingués cap problema per completar certes tasques en terminis determinats.

Finalment des d'aquest projecte es vol destacar la dura tasca de suport dels amics i familiars durant tot el procés de redacció i consulta del projecte. Els seus ànims i ajudes en algunes parts de la del treball han sigut de gran ajuda, per tant, un cop més els dono les gràcies per tot.

## Resum

L'arribada de l'Alta Velocitat Ferroviària (AVF) a la província de Tarragona suposa una data històrica pel seu territori. Des d'aquest moment es van començar a desenvolupar totes les dinàmiques relacionades amb aquest servei a causa de la substancial millora en connectivitat que es va produir. La Línia d'Alta Velocitat (LAV) que inclou aquesta estació dins del seu recorregut és la LAV Madrid – Barcelona – Frontera francesa, atorgant al territori un seguit d'oportunitats i reptes a causa de la seva relació directe, mitjançant aquesta xarxa, amb nuclis urbans de gran jerarquia territorial.

Aquest estudi es centra en analitzar totes les característiques pròpies de la tipologia d'estació establerta al Camp de Tarragona, és a dir, les perifèriques, observant aspectes claus com ara l'emplaçament, les instal·lacions, l'accessibilitat, les vies de comunicació, el transport públic o el seu servei d'aparcaments. Aquestes temàtiques són escollides per tal d'obtenir una visió general dels aspectes rellevants amb l'objectiu final d'establir, en aquest mateix document, un seguit de reptes o propostes per millorar els dèficits que s'identifiquin. Per realitzar aquesta tasca, en l'estudi es presenta una segona casuística d'estació perifèrica: l'estació de Valence a França. On les similituds amb el cas tarragoní permeten tenir un exemple comparatiu sobre el qual determinar quines són les fortaleeses i debilitats que es determinen a l'estació del Camp de Tarragona.

El contingut és completa amb una aproximació a les polítiques territorials implementades en les dos casuístiques en matèria urbanística i territorial. Aquesta comparació es realitza amb la voluntat d'extreure aquelles propostes i experiències interessants pel cas de Tarragona, on aquests àmbits encara tenen un ampli marge per planificar. Finalitzant el projecte amb la concreció final de línies estratègiques mitjançant les qual millorar el servei d'AVF, eliminar dèficits històrics i adaptar l'estació tarragonina a les noves lògiques territorials del futur.

## Resumen

La llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria (AVF) a la provincia de Tarragona supone una fecha histórica para su territorio. Desde este momento comenzaron a desarrollarse todas las dinámicas relacionadas con este servicio a causa de la mejora en conectividad que se produjo. La Línea de Alta Velocidad (LAV) que incluye esta estación dentro de su recorrido es la LAV Madrid – Barcelona – Frontera francesa otorgando al territorio un conjunto de oportunidades y retos a causa su relación directa, mediante esta red, con núcleos urbanos de gran jerarquía territorial.

Este estudio se centra en analizar todas las características de la tipología de estación establecida en el Camp de Tarragona, es decir, las periféricas, observando aspectos clave cómo el emplazamiento, las instalaciones, la accesibilidad, las vías de comunicación, el transporte público o el aparcamiento. Estas temáticas son elegidas buscando obtener una visión general de los aspectos relevantes con el objetivo final de establecer, en este mismo documento, los retos y propuestas para mejorar los déficits que se identifiquen. Para realizar esta tarea, en el estudio se presenta una segunda casuística de estación periférica: la estación de Valence en Francia. Donde las similitudes con el caso tarraconense permiten tener un ejemplo comparativo sobre el cual determinar cuáles son las fortalezas y debilidades de la estación del Camp de Tarragona.

El contenido se completa con una aproximación a las políticas territoriales implementadas en las dos casuísticas en materia urbanística y territorial. Esta comparación se realiza con la voluntad de extraer propuestas y experiencias interesantes para el caso de Tarragona, donde estos ámbitos todavía tienen un amplio margen para planificar. Finalizando el proyecto con la concreción final de líneas estratégicas mediante las cuales mejorar el servicio de AVF, eliminar déficits históricos y adaptar la estación tarraconense a las nuevas lógicas territoriales del futuro.

## **Summary**

The arrival of high-speed railways (HSR) to Tarragona is a landmark event. Ever since, all the dynamics related to this service have begun to be developed after the improvements in connectivity which ensued. The station is within the Madrid-Barcelona-French border high-speed railway, giving the territory a range of opportunities and challenges because of its direct relation, through this network, to urban centers high in the territorial hierarchy.

This analysis focuses on the study of the traits of the station built in Camp de Tarragona on the periphery of the city, taking into account key features like its location, facilities, accessibility, ways communication, public transport and parking space. These features are chosen to obtain a general vision of aspects to establish, in this same analysis, the challenges and proposals to improve the deficiencies which may be identified. To do so, the study uses another case as an example of a high-speed railways station in the periphery: the station of Valence in southeastern France. The similarities between Valence and Tarragona allow for a comparative example to determine the strengths and weaknesses of Tarragona's station.

The final segment of the analysis is an approach to the territorial policies implemented in both cases on urban and regional affairs. The goal of the comparison is to extract relevant proposals and experiences for Tarragona, where these fields still offer many aspects to work upon. The final result of the project is to establish strategic lines through which the high-speed railway service can be improved, eliminate historical deficiencies and adapt the station in Tarragona to the new territorial logics of the future.

## Índex

<b>1. Introducció.....</b>	<b>7</b>
1.1 Objectius .....	10
1.2 Metodologia.....	12
1.3 Marc teòric.....	15
<b>2. L'estació del Camp de Tarragona.....</b>	<b>34</b>
2.1 Emplaçament de l'estació .....	36
2.2 Característiques de l'estació .....	37
2.3 Accessibilitat.....	40
2.4 Connexions i línies d'alta velocitat establertes .....	42
2.5 Intermodalitat .....	44
2.6 Característiques i volum de passatgers.....	52
2.7 Reformulació ferroviària prevista al Camp de Tarragona .....	60
<b>3. Planejament urbà entorn a l'Estació de Camp de Tarragona .....</b>	<b>67</b>
3.1 La Secuita.....	69
3.2 Perafort .....	73
<b>4. L'estació de Valence TGV.....</b>	<b>79</b>
4.1 Emplaçament de l'estació .....	81
4.2 Característiques de l'estació .....	82
4.3 Accessibilitat.....	85
4.4 Connexions i línies establertes.....	86
4.5 Intermodalitat .....	88
<b>5. Planejament urbà al voltant de l'Estació de Valence TGV.....</b>	<b>92</b>
<b>6. Comparació entre l'estació del Camp de Tarragona i l'estació de Valence.....</b>	<b>98</b>
6.1 Emplaçament de l'estació .....	98
6.2 Característiques de l'estació .....	99
6.3 Accessibilitat.....	99

6.4 Connexions i línies establertes.....	101
6.5 Intermodalitat .....	102
6.6 Planejament urbanístic al voltant de l'Estació de Valence TGV i l'Estació del Camp de Tarragona .....	103
<b>7. Reptes de l'estació del Camp de Tarragona en base a l'anàlisi i comparació de les dos casuístiques.....</b>	<b>104</b>
<b>Conclusions.....</b>	<b>111</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>116</b>
<b>Fonts d'informació .....</b>	<b>117</b>
<b>Índex de figures i taules .....</b>	<b>118</b>
<b>Annexos.....</b>	<b>120</b>
Entrevista a Eudald Roca Gràcia, Alcalde de la Secuita.....	120
Entrevista a Joan Martí Pla i Pla, Alcalde de Perafort i Puigdelfí .....	125

## **1. Introducció**

L'arribada de l'alta velocitat ferroviària (AVF) a la província de Tarragona al any 2006 va representar el punt d'inici de totes les dinàmiques que acompanyen a aquesta xarxa. La seva estació, anomenada estació del Camp de Tarragona, va ser situada entre els municipis de la Secuita i Perafort. Aquesta decisió, molt marcada pels interessos de l'operadora que gestiona el Tren d'Alta Velocitat (TAV), va deixar de banda les possibles ubicacions amb els centres més importants del territori en referència a les ciutats de Tarragona i Reus. La selecció es va veure molt marcada per la manca de pressions per part de les entitats i els agents locals pertinents en favor dels seus nuclis, motiu que va donar lloc a l'establiment d'una tipologia d'estació coneguda com a perifèrica.

Les característiques que es donen entre cada estació AVF es poden dividir entre els tipus: centrals, tangencials i perifèriques. Cadascuna d'aquestes inclou unes potencialitats i unes debilitats concretes basades bàsicament en la seva proximitat amb els nuclis urbans. Podent explicar-se aquesta teoria mitjançant l'anàlisi en matèria d'accessibilitat, emplaçament i les característiques pròpies de les instal·lacions. En aquest sentit, la situació geogràfica de l'estació del Camp de Tarragona es regeix per les problemàtiques que es vinculen amb una localització allunyada de les xarxes principals de comunicació que recorren les principals ciutats, es parla llavors d'obstacles inicials evidents en matèria d'accessibilitat.

Si s'uneixen els dos fets anteriors, una localització externa que no pot ser clarament vinculada amb cap nucli urbà concret i les problemàtiques de comunicació bàsiques d'aquesta tipologia d'estació, s'obtenen tots els elements necessaris per generar conflictes territorials basats en la pròpia AVF. La situació actual evidencia el seguit de debats provincials centrats en les deficiències sobradament conegudes per la població del territori. Les visions generals mostren el descontent de gran part del territori per la seva ubicació final, com també tots els problemes que representa poder desplaçar-se mitjançant la xarxa actual de comunicacions i transport públic.

Definit aquest punt de partida com la base sobre la qual es vol desenvolupar el projecte, es va decidir dirigir aquest estudi cap a uns resultats finals marcats per la doble vessant que l'envolta. Aquesta dualitat es basa en els estudis acadèmics sobre els quals s'emmarca, Màster en Planificació Territorial: Informació, Eines i Mètodes de la Universitat Rovira i Virgili, i les pràctiques externes que realitza l'alumne a la Cambra oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona. Aquesta casuística permet enfocar les tasques incloses dins d'aquest treball en dos línies generals: el coneixement i experiència que l'estudiant adquireix durant aquest

procés i obtenir un resultat profitós per l'entitat col·laboradora. Per tant, els resultats que s'exposen en aquest document fan referència a aspectes directament vinculats amb l'estació del Camp de Tarragona i a la voluntat d'aconseguir línies o propostes per millorar la seva situació actual.

Atenent als anteriors aspectes comentats resulta evident entendre el fil connector entre el projecte i l'entitat col·laboradora, però cal encaixar aquesta idea principal dins del context acadèmic sobre el qual es desenvolupa. En aquest punt entren totes les dinàmiques vinculades amb el planejament territorial i urbanístic que es generen a partir d'aquestes estacions, ja que es poden observar e interpretar diferents fenòmens durant el propi procés de selecció de les localitzacions i els diferents models territorials que desenvolupen els municipis implicats. La temàtica del treball mostra un anàlisi concret dels casos de la Secuita i Perafort en aquesta matèria, mètode mitjançant el qual es podran interpretar exemples de pràctiques de planejament ja realitzades que permeten complementar la formació del estudiant.

Tenint en compte que es pretenen analitzar els models territorials i buscar reptes a assolir per part de l'estació del Camp de Tarragona, aquest estudi es centra inicialment en realitzar un profund anàlisi de tots els elements i característiques d'aquesta. Mitjançant aquest procés es poden identificar dos aspectes fonamentals d'aquestes instal·lacions com ara les potencialitats que s'observen i els problemes que l'afecten. Aquestes dues línies resultants tenen una estructura molt centrada dins del propi estudi, a causa de la realització del propi en anàlisi en dos escales diferents: com a *node* i com *lloc* (Bertolini, 1996 i 1999). Les dos vessants es fonamenten en la necessitat d'interpretar aquestes estacions en base al seu paper dins de la xarxa d'AVF on s'inclou, és a dir, com a *node*, i totes les propostes territorials que se'n deriven d'ella en matèria de planificació, com a *lloc*. Estudiar aquestes temàtiques esdevé un aspecte essencial atenent a la casuística de Tarragona, on s'observen dos municipis afectats per les instal·lacions i el funcionament d'un línia TAV que connecta la província amb dos grans eixos econòmics com són Barcelona i Madrid.

Amb l'esquema base d'aquest projecte entès cal comentar també la selecció posterior que es va realitzar amb l'objectiu de complementar l'anàlisi tarragoní amb una segona casuística. Les tipologies espanyoles d'estacions d'AVF permeten observar casos centrals, tangencials i perifèrics. Aquest fet condueix a pensar que la comparació bàsica es podria realitzar amb un exemple del propi país, però aquesta idea és totalment impossible a causa de les singularitats que es troben en el cas de Tarragona.

En un primer moment cal destacar que l'estudi es localitza en un marc territorial on s'imposa una estructura polinuclear basada en els diferents centres urbans que la formen. Tarragona, Reus, la Costa Daurada o Valls són alguns exemples que permeten identificar la manca d'un vincle directe de l'estació del Camp de Tarragona amb un únic indret. Aquesta casuística elimina totes les possibilitats de comparació dins d'Espanya, donant a com a resultat la cerca posterior d'una nova variable sobre la qual poder avaluar el model tarragoní TAV en base a un segon cas. La ciutat escollida per aquest projecte és Valence, situada a la regió francesa de Rhône-Alpes. Aquesta ubicació es troba en una zona urbana amb unes dimensions demogràfiques més reduïdes que Tarragona, però amb una localització molt similar a causa de la seva situació perifèrica com també l'existència d'un aeroport a unes distàncies equiparables.

Per tant, seleccionades les variables de l'estació del Camp de Tarragona i Valence TGV, es pot afirmar que aquest estudi es centrarà en analitzar totes les dinàmiques vinculades a aquest servei dins de les dos localitzacions anteriors. Aquesta metodologia es basa en permetre desenvolupar un projecte adient a les característiques del nivell acadèmic i del propi aprenentatge, com també donar la possibilitat al alumne d'adquirir una experiència personal vinculada a treballar dos escales nacionals per a una mateixa temàtica territorial.

El projecte permet observar totes les característiques relacionades amb les estacions perifèriques d'AVF, així com també interpretar i analitzar els processos que s'originen a partir d'aquestes. Al mateix apropa les realitats de dos territoris totalment diferents com són Tarragona i Valence, on els aspectes anteriors adquiriran trets distintius de cada regió amb un resultat final per a cadascun d'ells. La visualització d'aquests exemples atorgarà al estudi la possibilitat d'identificar les debilitats i fortaleses del cas català, com també fer una introducció en les seves oportunitats i amenaces. L'entorn de treball no podria ser millor per un geògraf a causa de les complexitats que es poden observar en aquest tema relacionat directament amb el territori. Les noves actuacions i planejaments desenvolupats a Tarragona permeten desenvolupar diferents estudis basats en els escenaris futurs que es podran donar en base a documents com el Pla Director Urbanístic del Àmbit Central de Tarragona. En ell, les dinàmiques i els canvis s'incrementen a causa de propostes directament vinculades amb l'estació existent, sent un exemple la possible creació d'una segona estació intermodal al municipi Reus. Per tant, aquest projecte reflecteix la voluntat de l'estudiant per incidir en temàtiques territorials actuals sense deixar de banda aspectes que es poden donar al futur, buscant complementar el projecte amb una important cerca bibliogràfica i buscant extreure unes línies clau sobre el cas de l'estació del Camp de Tarragona.

## 1.1 Objectius

L'objectiu principal del treball és analitzar com en el context del camp de Tarragona s'ha integrat l'arribada de l'AVF a través d'una nova estació perifèrica. Es pretén estudiar les especificitats de les estacions perifèriques en relació a aquelles que s'ubiquen al centre urbà o a l'entorn immediat de les àrees urbanes i, especialment, com s'integra aquesta estació en un entorn com el camp de Tarragona. Per assolir aquest objectiu general s'entén que s'han d'assumir els següents subobjectius específics:

- **Comprendre les implicacions territorials de les estacions perifèriques d'Alta Velocitat Ferroviària (AVF) en matèria de planificació territorial i urbanística, així com també interpretar les diferències d'aquestes com *node* i com a *lloc***

Les realitats que es produeixen a partir de l'expansió de l'alta velocitat ferroviària en el cas espanyol, amb suport del govern estatal, requereixen d'un anàlisi molt elaborat que obtingui i exposi informació clara sobre els aspectes importants d'aquest procés. Les diferents tipologies d'estacions engloben diverses característiques que les identifiquen tal i com són, de la mateixa forma, cadascuna d'aquestes tindrà unes potencialitats i unes problemàtiques. Aquest objectiu busca desenvolupar e informar sobre aquests elements, així com permetre al lector una petita introducció en aquestes dinàmiques ferroviàries.

La localització d'aquestes estacions es converteix en un instrument d'execució de grans projectes urbanístics que s'impulsen d'aquesta arribada. És necessari entendre els vincles que s'estableixen a partir de les característiques de les estacions, la seva situació, l'entorn, els nuclis més importants... i extreure les causes i les relacions que es produeixen entre aquestes, els agents locals i la planificació que es produeix. La mateixa estació pot ser entesa de dos formes molt diferents: com a indret sobre el qual desenvolupar un model territorial concret i com a espai inclòs dins de d'un línia concreta d'alta velocitat. Les dos idees requereixen d'un estudi concret que evidencii les diferències i els aspectes claus d'ambdues, per tant, un dels objectius bàsics del projecte és distingir clarament les dos escales.

- **Identificar aquells agents implicats i la importància que obtenen durant la planificació i establiment d'aquestes estacions**

Una de les quals per entendre l'emplaçament de l'estació, les característiques d'aquestes, els problemes que es donen, les potencialitats, el model territorial, les propostes o les accions

plantejades i altres aspectes s'expliquen correctament analitzant la procedència d'aquestes. És a dir, analitzant a aquells agents implicats de tal forma que es pugui establir les causes i les responsabilitats de les situacions actuals, tant en el model tarragoní com en la comparació que es busca realitzar.

- **Estudiar totes les característiques, història, problemes i reptes de l'Estació del camp de Tarragona fent un anàlisi de les polítiques de planificació urbanística desenvolupades pels ajuntaments de la Secuita i Perafort**

Un projecte sobre l'Estació del camp de Tarragona requereix evidentment un anàlisi exhaustiu dels aspectes i característiques d'aquesta. Sense una recerca completa prèvia és impossible poder desenvolupar i exposar una visió clara d'ella, com també de la mateixa manera és molt important estudiar e identificar els aspectes i agents d'interès que es varen implicar durant la seva planificació, execució i situació actual. Un treball emmarcat dins d'una assignatura referent al Màster de Planificació Territorial: Informació, Eines i Mètodes de la Universitat Rovira i Virgili informa prèviament de la voluntat dels seus estudiants per participar, analitzar i entendre els aspectes relacionats amb la planificació territorial i urbanística. De res serveix investigar les característiques de la pròpia estació i de l'alta velocitat ferroviària si no es completa amb un anàlisi total de les propostes territorials que van desenvolupar els ajuntaments implicats. Perquè un dels aspectes propis d'aquesta estació és la participació de dos entitats municipals a causa de la seva localització entre els dos municipis.

- **Estudiar altres casuístiques d'estacions perifèriques, concretament, el cas de Valence**

Dins de la mateixa província de Tarragona sovint s'acostuma a parlar únicament dels problemes que la població creu que té la seva estació. La millor eina per analitzar el cas d'aquest àrea és buscar una situació similar o lo més idèntica possible al territori base de l'estudi. Els aspectes més importants van portar a buscar estacions perifèriques similars a la de Tarragona, on el cas de Valence s'imposava com un exemple molt interessant a causa de les seves característiques i el planejament que s'ha realitzat.

- **Analitzar els punts forts i febles de les dos estacions referents a aquest estudi per avaluar quina és la més idònia i quins reptes té la restant per assolir**

Si l'estudi busca observar dos casuístiques resulta evident entendre que s'ha de completar aquesta part prèvia amb una comparació de les dos. Aquest procés permet entendre les fortaleeses, les debilitats, les amenaces i les oportunitats que té cadascuna d'elles, facilitant en

el mateix moment la definició d'aquells anomenats reptes o problemàtiques que s'hagin de superar. L'objectiu és extreure una imatge clara de les dos realitats, un cop es tingui aquesta base serà molt més clar i eficient realitzar una comparació entre els dos models basant-se en els aspectes que es considerin negatius i positius.

Si la comparació conclou amb definició clara d'alguns problemes o possibles millores a desenvolupar pel cas del camp de Tarragona, aquest estudi buscarà identificar i explicar en quines línies haurien de girar aquestes propostes així com també identificar-les i relacionar-les amb els problemes que les generen. És necessari buscar solucions a aquells aspectes negatius que puguin sorgir durant d'aquest estudi, motiu pel qual es pretén buscar totes les opcions (assumibles) per millorar una estació, que cal recordar que està situada ja en un indret i que mai podrà canviar de lloc. És necessari que els habitants i les entitats, empreses o agents busquin les formes per millorar-la, i aquest estudi no es desvia d'aquesta voluntat.

## **1.2 Metodologia**

L'estudi que es realitza en el marc d'aquest Treball de Fi de Màster compren diferents apartats que busquen complementar-se per donar com a resultat una visió correcta de les característiques de l'estació del camp de Tarragona i les dinàmiques territorials que impulsa aquesta estació d'Alta Velocitat Ferroviària (AVF) perifèrica. La primera part d'aquesta recerca es basa en la recerca d'informació i bibliografia emmarcada dins de les temàtiques AVF, la planificació que es fa d'aquesta, les tipologies d'estacions i les casuístiques específiques de les perifèriques. Aquesta fase busca desenvolupar i elaborar un marc teòric potent que representi tota la informació necessària per entendre e identificar els factors que s'involucren amb el tren d'alta velocitat (TAV) i les escales d'anàlisi sobre les quals es realitza aquesta investigació: com a *node* i com a *lloc* (Bertolini, 1996 i 1998).

En aquest sentit cal entendre que la terminologia *node* fa referència a la inclusió de la pròpia estació dins de les dinàmiques de la xarxa transport. En aquest matèria es tracten temes com l'accessibilitat, la intermodalitat o les connexions que es produeixen mitjançant les línies que circulen en ella. Pel contrari, *lloc*, es vincula directament amb la planificació que es realitza de l'entorn de l'estació, és a dir, tracta els aspectes relacionats amb el planejament que desenvolupa les diferents entitats implicades a causa de la localització com ara els municipis on s'implanten. Permetent diferenciar dos línies diferents de treballs d'un únic element del territori.

La informació requerida per realitzar tant els apartats anteriors com les tasques explicades pròximament prové de diferents fonts. La principal vessant sobre la qual es fonamenta el projecte es basa recerca i anàlisi bibliogràfica de diferents autors que tractin temàtiques implicades en aquest estudi. En molts aspectes les dades fan referència a característiques concretes que tenen com a origen a empreses o organismes concrets, fent necessària la seva consulta exhaustiva per influir informació fiable requerida pel seu posterior anàlisi. L'estudi de les dinàmiques territorials de planejament urbanístic es centren en la cerca de documents territorials i urbans d'aquest índole, a més de la realització d'entrevistes als alcaldes dels municipis de la Secuita i Perafort gràcies a la Cambra oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona.

Un cop finalitzat aquest capítol es continuarà la investigació amb l'estudi de les característiques de l'estació del camp de Tarragona. Aquest apartat és un dels eixos més importants del treball a causa de la seva voluntat d'explicar tots els aspectes que la defineixen tal i com és, així com també identificar les primeres problemàtiques que s'estableixen mitjançant el contingut teòric previ. La imatge clara d'aquesta casuística es completa amb l'anàlisi de la planificació urbanística dels dos municipis implicats, la Secuita i Perafort, realitzant dos apartats diferents que representin totes les propostes i les realitats actuals que s'han donat. Unint els tres apartats anteriors s'obtindrà una idea completa de tots els components que defineixen l'estació del camp de Tarragona, per tant, s'estableix la base mitjançant la qual es podrà realitzar la comparació amb altres casos.

El plantejament general girava entorn a estudiar altres estacions perifèriques per tal de comparar-les amb la de Tarragona. Aquest procés busca avaluar els reptes i la planificació que es pot realitzar d'aquesta infraestructura, així com també poder extrapolar alguns aspectes de millora al cas d'aquesta província. La casuística del camp de Tarragona és única en el context espanyol, per les característiques territorials existents com la seva estructura metropolitana policèntrica, un elevat pes de la dispersió o una localització de la seva pròpia estació allunyada dels seus centres urbans que genera una clara desvinculació amb el territori. Per tant, la comparació amb la casuística espanyola perifèrica es descarta a causa de la manca de pertinença o connexió amb un nucli concret, en aquells casos on hi ha un territori amb un únic nucli central (recordar les característiques polinuclears de Tarragona amb Reus, la pròpia capital provincial, la Costa Daurada o Valls), com també el fet de que la resta de casos es vinculen amb zones poc poblades que no escenifiquen cal reclam o pressió concreta per a rebre aquest servei.

Els problemes per comparar el cas del camp de Tarragona amb un exemple d'Espanya genera la necessitat de buscar noves dinàmiques i realitats establertes en altres regions. La més important història relacionada amb l'alta velocitat ferroviària francesa impulsa la cerca de casos concrets de la seva xarxa actual, ja que dins d'aquesta es troben algunes estacions perifèriques amb característiques similars a les que es donen en el marc d'aquest projecte. Els dos exemples més importats que s'han identificat són els referents a Valence o *Valence-sur-Rhône* i Aix-en-Provence. Les dos casuístiques representen dos models diferents que han buscat aprofitar les oportunitats que dona l'arribada d'aquest servei a les seves àrees, per tant representen dos realitats idònies per a analitzar els punts forts del seu model territorial així com també les similituds que tenen amb el camp de Tarragona.

Amb la decisió de treballar un dels dos casos francesos decidits s'opta per desenvolupar l'estudi concretament amb Valence, a causa de les similituds i les relacions establertes pels ajuntaments de la Secuita i Perafort amb aquesta àrea. Des de els mateixos alcaldes es va comentar la seva experiència i estudi de les dinàmiques i la planificació d'aquest cas, motivació que va portar a seleccionar aquesta com a base per desenvolupar el següent capítol. Aquest nou apartat busca estudiar totes les característiques del cas francès per tal d'avaluar si el seu model es considera correcte o amb èxit, i buscar els aspectes comuns que té amb l'estació de camp de Tarragona. El procés de comparació entre les dos realitats permet identificar els reptes que pot tenir el cas tarragoní en base a si s'identifiquen dèficits o potencialitats per millorar.

Per tant, a mode de breu conclusió, la metodologia general d'aquest treball s'estructura en realitzar un potent marc teòric que mostri tots els aspectes importants referents a l'alta velocitat ferroviària amb l'objectiu de convertir-se en la base per entendre els apartats posteriors. Aquests capítols es centren en estudiar les característiques i les dinàmiques del cas del camp de Tarragona, així com també el model de planificació urbanística desenvolupat dels dos municipis implicats. L'apartat anterior referent als casos de la Secuita i Perafort es complementarà amb entrevistes als alcaldes dels dos municipis, atorgant al projecte d'una base d'informació basada l'experiència i el coneixement propi de totes les dinàmiques i els aspectes claus que es donen al territori pròxim de l'estació. El resultat seria desenvolupar una idea clara dels punts forts i febles del cas tarragoní per tal de continuar l'estudi amb el cas de Valence. El canvi de marc territorial permet enriquir els coneixements en aquestes temàtiques així com també poder avaluar les característiques d'aquesta àrea amb l'objectiu de realitzar una comparació o creuament de dades per buscar e identificar els reptes que té el camp de Tarragona per a millorar.

### **1.3 Marc teòric**

L'arribada i extensió del tren d'alta velocitat (TAV) ha estat objecte d'estudi i debat durant els darrers anys a causa de les dinàmiques que implanta en el territori on s'ubica i els processos que s'originen al mateix moment en matèria de planificació. En aquesta cas, el pertinent al marc d'aquest estudi, es centra en el desenvolupament d'aquesta infraestructura arreu del territori espanyol durant les darreres dècades. Els factors que s'engloben quan es parla d'aquesta temàtica responen a diferents escales i entorns dins dels quals es donen un seguit de característiques concretes que permeten diferenciar i comparar les dinàmiques establertes entre totes les casuístiques existents.

Experts e investigadors de diferents vessants i camps han anat desenvolupant material en diferents camps relacionats amb el TAV, aquest fet permet tenir un suport base sobre el qual desenvolupar l'estudi de casos concrets que es busca en aquest treball. Les temàtiques tracten aspectes importants que s'han de tenir en compte per entendre tot el que comporta aquesta infraestructura, situant el punt de partida en el model teòric *node-lloc* (Bertolini, 1996 i 1999).

Les estacions de l'alta velocitat tenen dos dimensions concretes que tracten aspectes totalment diferents. El primer cas, el *node*, s'han d'entendre com aquells aspectes relacionats amb el context de xarxa i jeràrquica de l'estació. Es parla llavors d'accessibilitat, de intermodalitat, és a dir, elements relacionats amb el paper propi que desenvolupa l'estació dins del seu conjunt i els aspectes directes que la defineixen. Segons l'escala d'observació aquesta visió varia tant en una escala local, on únicament es parlaria del propi edifici, o l'escala regional, on es faria referència a parts d'un municipi, petits municipis o ciutats petites. Aquest element també forma d'una xarxa concreta que connecta certes ciutats o àrees urbanes entre elles mateixes dins d'un mateix conjunt. Aquesta unificació territorial basada en nodes o estacions produeix l'anomenat efecte túnel que s'explica amb la situació desigual que tenen aquells casos amb estació i la resta d'àrees urbanes sobre les quals únicament passa el recorregut sense generar beneficis palpables sobre elles.

El segon aspecte o escala d'anàlisi que s'ha de tenir en compte fa referència al terme *lloc*, que s'entén com aquell entorn al voltant de la infraestructura de l'estació sobre la qual s'implanten propostes de planificació urbana i territorial per aprofitar l'estació i les dinàmiques que l'acompanyen. La diferenciació bàsica d'aquestes termes es basaria en diferenciar-les a la xarxa d'AVF i la jerarquia que té en ella l'estació, es parla llavors de *node*, o el planejament que es fa dels espais propers per part de les administracions amb competències, *lloc*. Aquesta

aproximació fonamenta els apartats sobre els quals es basarà aquest apartat inicial de caire teòric, ja que totes les dinàmiques i documentació d'interès per aquest treball s'engloben en aquests dos camps.

- **Les estacions del TAV com a *nodes***

Les estacions comentades anteriorment són objecte d'un procés d'innovació tecnològica en el camp de l'AVF que es vincula amb els termes *espai* i *temps* (Bellet, Escolano, Ureña, 2009). Permetre connectar dos espais amb distàncies importants mitjançant un servei de transport que ha anat evolucionant acurtant cada cop més el temps no és un factor que únicament es pugui relacionar amb les infraestructures viàries i els cotxes ja que el TAV és un element destacat d'aquesta transició i evolució en matèria de mobilitat. Com ja s'ha comentat anteriorment, actualment s'estableixen línies d'AVF que connecten grans àrees urbanes o metropolitanes entre elles unint durant el seu recorregut a altres ciutats mitjanes aprofitant el pas pel seu territori i la població potencial que aporten a la xarxa. Aquesta idea es té que relacionar amb un simple jerarquia desenvolupada per la companyia o organisme que gestiona aquest servei, en el cas espanyol ADIF, la qual entén aquesta infraestructura com una xarxa i no un node concret centrant-se en l'eficiència de la mateixa i en l'articulació dels grans nodes referents a ciutats principals (Bellet, Gutiérrez, 2011).

La situació actual, així com també ho era durant el passat, es relaciona amb un boom de la mobilitat urbana afectant cada cop més a un valor més elevat de població formant fluxos de moviment. Aquest increment ha aprofitat l'arribada del TAV a noves àrees per generar noves dinàmiques urbanes entre ciutats i regions que abans no tenien cap relació directa, però que actualment amb el servei d'AVF escurcen el temps de viatge permetent connexions entre elles.

Observant aquests elements és fàcil entendre que les àrees connectades mitjançant les estacions dins de la xarxa tindran certs avantatges sobre la resta del territori. Aquesta desigualtat creada en base a l'arribada de la infraestructura significa que ella mateixa pot ser concebuda com un element articulador i reestructurador del territori. El procés vinculat amb la transformació que contempla la TAV és basa en un model que genera desigualtats en la població a causa de tenir o no accés al servei a nivell de *node* dins de xarxa o les possibles dinàmiques d'usuaris vinculades amb la població que pot suportar es despeses de desplaçament i del propi servei. Les causes o elements referents a una possible relació entre capital i ús d'aquest servei no únicament respon a factors de preu, sinó que també es té que tenir en compte aspectes tant importants com les ciutats connectades, el nivell acadèmic del client, la seva ocupació laboral o fins i tot, dinàmiques pròpies que s'hagin pogut desenvolupar

en una estació o àrea concreta per factors determinats únicament presents en casos concrets. Un fet clar e important d'aquesta infraestructura és el caràcter generador de grans dualitats entre el territori que gaudeix d'una estació i el que no rep els outputs d'aquest element a causa de la seva no existència. En general aquest doble impacte es fonamenta en crear dinàmiques socioeconòmiques en espais discontinus connectats per la xarxa del TAV i en produir polaritats en els entorns del node. Aquesta idea torna a portar a entendre la infraestructura en dos vessants diferenciades dins d'un mateix entorn.

Els nodes distants inclosos dins de diferents línies d'alta velocitat ferroviària conforme cada cop més xarxes complexes entre certs espais basant-se en els fluxos que es transporten. Aquests sempre es vincularan a les principals estacions existents emmarcades dins d'un mateix recorregut, les grans ciutats o àrees metropolitanes formadores dels nodes més importants – en el cas espanyol Barcelona i Madrid-, però també es produeixen relacions d'usuaris basades en temàtiques econòmiques, oci, família o motius laborals. Els factors anteriors no fan més que continuar remarcant totes les oportunitats que tenen les ciutats a las que arriba el TAV, fent evident la comparació desigual amb aquelles àrees que difícilment podran desenvolupar un model similar a causa de no tenir una estació d'AVF.

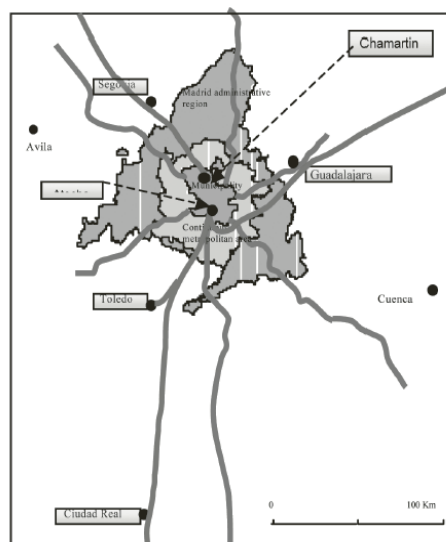
Per tant, s'entén que les infraestructures i els modes de transport constitueixen com un dels principals elements de la vertebració del territori, en tant que formen xarxes per las que es canalitzen els fluxos de persones i bens. Per això las propietats d'aquesta xarxes, entre elles la seva configuració espacial, son una font de diferenciacions territorials en tant que faciliten l'accessibilitat en major o menor mida (Ureña,2009). Un cas molt interessant per entendre els grans impactes que tenen aquestes infraestructures és la valoració del TAV en el procés de reestructuració espacial i productiva (Bellet, Escolano, Ureña, 2009). El seu estudi permet observar impactes concrets que permeten avaluar l'abast que pot tenir la decisió de implantar o no una estació en un indret concret. En aquest cas concret els autors parlen de tres efectes definits vinculats amb aquests procés:

El primer és **l'articulació discontinua del territori i articulació de les activitats dependents de la matèria gris**. Entenen com a matèria gris a aquells professionals més qualificats és comprensible observar com aquestes persones gaudiran d'una ocupació laboral vinculada amb una mobilitat concreta entre àrees urbanes importants. Aquest factor relaciona aquest servei amb primer perfil d'usuari que es pot donar en el TAV, però és important observar que la mateixa infraestructura generarà impactes a escala local o regional basant-se en la ja comentada anteriorment connexió discontinua. També exerceix com a element vertebrador i

articulador **facilitant l'ampliació de les àrees metropolitanes** mitjançant el reforçament d'alguns espais de la perifèria connectats amb ells mitjançant el TAV i la integració parcial de ciutats en distàncies entre 150-200km del centre metropolità. Aquesta extensió i creixement de les àrees metropolitanes es vincula, com ja comenten els anteriors autors, amb un nou tipus de *commuting* de llarga distància. Son molts exemples que es poden vincular amb els aspectes anteriors comentats anteriorment, com la matèria gris, que generen la inclusió d'una part dins dels *commuters*. Aquestes persones representen aquells viatgers que realitzen moviments quotidians o setmanals constants vinculats a tasques laborals o acadèmics de manera regular mitjançant algun transport en concret, en aquest cas, el TAV.

Les ciutats que s'aprofiten d'aquests procés són principalment els grans *nodes* referents a Barcelona o Madrid, dins dels quals es troben les indústries i empreses més importants connectades amb l'exterior gràcies a les estacions properes. Aquest fet no representa únicament els moviments entre elles en quant a personal concret d'empreses situades entre dos ciutats o amb una certa relació, sinó que també s'observen ciutats mitjanes emissores de població altament qualificada que es desplaça per realitzar activitats concretes regularment mitjançant el TAV. En general aquests fenòmens es vinculen amb processos de metropolització de noves àrees dins de les dinàmiques d'eixos de primera escala jeràrquica com Madrid o Barcelona amb el seu entorn. Aquest creixement constant de certes àrees urbanes importants, com les comentades anteriorment, es pot entendre observar l'ampliació que ha realitzat l'àrea metropolitana de Madrid en la figura següent:

**Figura 1.3.1: Ciutats amb estació TAV a las que s'amplia i reforça el Àrea Metropolitana de Madrid**



Font: Ureña, 2008

El darrer impacte vertebrador i articulador observar pels autors es vincula amb la **facilitació de la potenciació de la articulació intrarregional entre algunes ciutats mitjanes o petites i les grans ciutats de cada regió**. Aquesta idea es basa en continuar fent referència al caràcter discontinu de la infraestructura mitjançant la connexió entre àrees de diferents regionals i els grans eixos. S'ha de tenir en compte que es poden donar casos de relacions articulades entre certes àrees per diferents motius que apropin indrets llunyans mitjançant aquesta xarxa.

Per tant, és evident tenir en compte que les infraestructures referents al TAV no han de ser enteses únicament com unes simples estructures que permeten accedir al transport. El criteri de selecció marcarà el desenvolupament d'aquelles àrees receptores incloses en el model intern de la xarxa, produint una evident reestructuració territorial que comportarà diferents resultats en cada cas en concret. En aquest apartat introductori i teòric del treball es realitzarà una aproximació a alguns casos concrets relacionats amb el context espanyol, per tal d'entendre els factors i característiques que afecten al cas d'aquest projecte: l'estació del Camp de Tarragona.

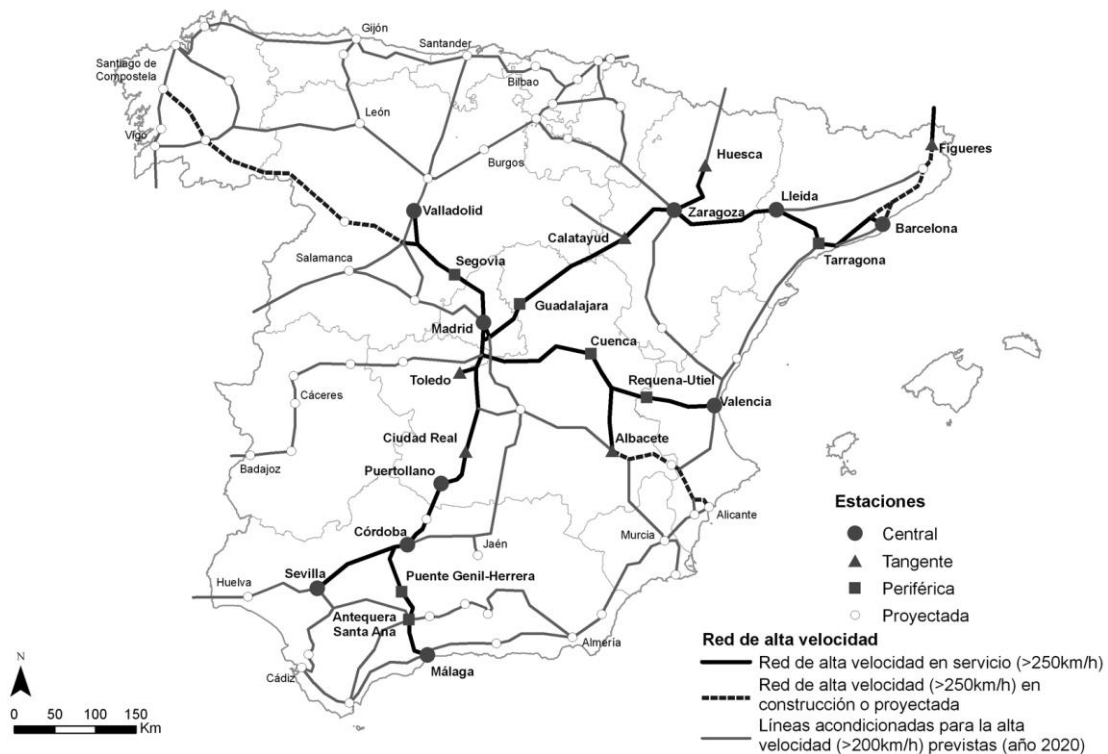
- **Aproximació a la casuística espanyola**

L'extensió de la xarxa d'alta velocitat ferroviària (AVF) a l'Estat espanyol s'inicia a l'any 1992 amb la inauguració del primer tram que connecta Madrid - Sevilla. Aquest punt de partida es troba explicat amb la celebració de la Expo'92 a la ciutat andalusa, motiu que va utilitzar l'Estat per començar les tasques de creació d'una xarxa que tenia un clar caràcter radial amb l'objectiu d'unir la capital estatal amb les províncies més importants de la península (Bellet, Gutiérrez, 2011). No va ser fins l'any 2003 quan es va continuar aquest procés amb els trams de Madrid - Lleida i la línia Madrid - Barcelona - frontera francesa. Les accions no es van aturar en aquest punt, es posar també en funcionat el tram Zaragoza - Huesca.

L'any 2005 es va inaugurar el tram entre La Sagra - Toledo per connectar l'interior manxec amb una estació de fi de recorregut en el cas de la capital administrativa. El 2006 va suposar l'arribada de l'AVF al Camp de Tarragona en el tram que uneix aquesta amb Lleida, la connexió d'aquest mateix emplaçament amb Barcelona -dins de l'anterior línia comentada de Madrid - Barcelona - frontera francesa- no es va produir fins dos anys més tard a causa de problemes interns durant l'establiment del recorregut. El mateix 2006 es continuava arribant a Andalusia amb el nou recorregut entre Cordoba - Antequera, per finalment realitzar l'última inauguració amb la línia Madrid - Valladolid on es connecta també Segovia, amb la seva estació perifèrica, amb la capital estatal.

El llevant peninsular rep aquesta infraestructura a l'any 2010 mitjançant la línia Madrid - València, en la mateix època també s'implanta la de Madrid - Albacete. Les polítiques actuals mostren la voluntat de continuar seguint aquest model radial cap a noves àrees com al nord amb una connexió amb Galícia que genera molt debat a causa de la seva inicial ineficiència pel volum de passatgers i el capital invertit per desenvolupar-la completament.

**Figura 1.3.2: Estat i previsió de l'alta velocitat ferroviària a Espanya a partir del Pla Estratègic d'Infraestructures del Transport (PEIT) 2005-2020.**



Font: Bellet, Gutiérrez, 2011.

La *Figura 1.3.2*, permet entendre totes les característiques comentades anteriorment en base al desenvolupament de l'alta velocitat ferroviària en el cas espanyol. Diferents autors han treballat aquesta tema i tenen els seus punts de vista, però és evident que l'estructura radial basada en la capital estatal ha marcat la creació de les línies existents. Actualment aquesta infraestructura física de TAV a Espanya té dos característiques principals: tres línies radials polaritzades cap a/des de Madrid, i estacions cada 60-70km com a mitjana, que inclouen totes les grans ciutats de recorregut i unes poques ciutats petites (Ureña, 2007).

La cronologia anterior mostra el recent de la implantació de l'alta velocitat ferroviària en el nostre país i, en segon lloc, la notable extensió que aquesta ha presentat en els últims anys. Així, Espanya conta actualment amb 2.056km de línia d'AVF, donant servei mitjançant 24

estacions (Bellet, Gutiérrez, 2011). Aquesta important i extensa xarxa representa el major volum a nivell europeu i el segon del món després de la Xina, dins d'un país que clarament no té les característiques socioeconòmiques ni el volum de demanda que rep el país asiàtic. Aquesta idea és un element de debat constant durant els darrers arrel de les importants inversions estatals que s'han realitzat en aquesta infraestructura, ja que la demanda i les necessitats de connectar la capital estatal amb totes les caps de províncies en el cas espanyol és com a poc dubtós.

- **Lloc, com a entorn sobre el qual es desenvolupen dinàmiques de planificació**

L'arribada de l'alta velocitat ferroviària a les ciutats genera una resposta dels agents locals d'aquestes àrees per tal d'aprofitar aquesta oportunitat per realitzar accions que millorin l'entorn urbà (Bellet, Alonso, Casellas, 2010). En aquest sentit és indispensable generar una articulació sobre aquestes noves infraestructures en matèria de planificació estratègica, ja que els canvis que engloba aquest element representen un punt de partida per desenvolupar projectes o iniciatives que adequin i aprofitin no únicament els outputs de la xarxa, sinó també les transformacions originades per aquest procés.

El TAV és entès com un element catalitzador de la planificació urbanística de les ciutats on es situa en tant que la seva arribada pot convertir-se en un instrument dinamitzador per adequar i potenciar l'entorn on s'ubiquen les estacions (Bellet, Alonso, Gutiérrez, 2012). Aquestes, reflecteixen el poder reestructurador de les ciutats en un model molt semblant al comentat anteriorment quan s'observa el caràcter extensiu i selectiu de la xarxa. Aquesta idea continua amb el discurs que tracta sobre els avantatges estratègics que tenen aquestes àrees no únicament en termes de connectivitat, ja que la possibilitat d'impulsar accions abans impossibles es troben ara en una escala de consecució real per als agents locals. Aquests han de realitzar una força sobre les entitats que operen i controlen aquesta xarxa per tal de buscar desenvolupar una planificació urbanística i territorial que permeti desenvolupar el seu model urbà en aquells entorns o en la mateixa estació.

Sovint aquests projectes interns proposats per les ciutats es vinculen en eliminar aquelles barreres històriques creades durant el passat per les línies ferroviàries tant en el mateix nucli urbà com en els casos on es situen en les proximitats (Santos, 2007). Aquest fet permet identificar el TAV com una eina per intensificar i desenvolupar projectes de renovacions urbanes que impliquin zones tant en el voltant de l'estació com en altres parts de l'àrea. L'impacte o possibilitat de plantejar millores o projectes urbans en ubicacions per on passa el recorregut d'aquesta xarxa es relacionen amb tasques de soterrament i explotació d'aquestes

àrees, per tant, no únicament s'ha de centrar aquest procés en aspectes dinamitzadors del entorn de l'estació amb la creació d'establiments, infraestructures o edificacions que aprofitin l'impacte d'aquesta, sinó que també s'han de tenir en compte totes les possibilitats que es poden produir en tot el recorregut que afecta a la ciutat o les àrees urbanes i com treure'n profit mitjançant estratègies concretes.

La casuística espanyola gaudeix d'un actor convidat que ha buscat la continuació del creixement de l'alta velocitat ferroviària pel territori peninsular, aquest no és altre que l'Estat. Les seves polítiques tant en el passat com durant els darrers s'identifiquen amb finançament i ajudes a la xarxa per tal de garantir la consecució dels objectius comentats anteriorment que parlaven sobre connectar la capital amb aquelles capitals provincials de tot el territori en un sistema radial amb un centre administratiu prou definit. Aquest recolzament fou un dels originadors d'un procés de cert boom immobiliari que va acabar afectant a aquesta infraestructura amb les propostes urbanes que van desenvolupar moltes administracions en base a ella.

L'enorme despesa que suposa adequar certes parts del entorn urbà per rebre i aprofitar al TAV es va relacionar, en un gran nombre de casos, amb projectes sobredimensionats que buscaven desenvolupar grans transformacions urbanes en base a l'arribada d'aquest element. Aquests escenaris futurs que es plantejaven alguns agents locals no tenien sentit en matèria de finançament, ja que la planificació que es realitzava suposava en molts exemples desenvolupar pràcticament un nou model urbà totalment diferent al històric amb una despesa molt elevada. El capital que permetés implantar aquestes estratègies es vinculava amb un dels grans mals que encara avui afecten a Espanya, les plusvàlues (Bellet, Gutiérrez, 2011).

Els projectes realitzats pels agents locals s'acompanyaven amb grans construccions d'habitatges, centres comercials, infraestructures al voltant de la mateixa estació, reconversió urbana i accions de renovació que no únicament buscaven reduir els dèficits que podien tenir tant el passat com en l'actualitat les àrees urbanes, sinó establir grans edificacions o canvis en aquelles zones únicament amb la justificació de tenir una certa seguretat amb els beneficis que podrien treure d'aquest procés. Com és evident, els casos que van impulsar models sobredimensionats per les seves característiques van patir obstacles o canvis durant la seva consecució, però d'altres casos s'han observat la consecució parcial de certs apartats o l'aturada del projecte amb l'arribada de la crisi socioeconòmica actual. Per tant, el boom immobiliari és un terme que s'ha de relacionar amb l'alta velocitat ferroviària espanyola, ja que el model urbanístic també buscava aprofitar-se d'aquesta oportunitat per autofinançar-se

projectes faraònics amb unes desorbitades plusvàlues que les entitats pertinents concebien com factibles amb l'anterior situació econòmica.

Els exemples desenvolupats a Espanya, com el cas del Camp de Tarragona que dona títol a aquest estudi, tenen característiques pròpies que permeten observar diferents planificacions i estratègies implantades en cada cas. En aquest sentit és torna essencial tornar a tenir en compte el model basat en *node-lloc* (Bertolini, 1996, 1999) per observar com pot variar la visió d'un element tant concret com és una simple estació d'alta velocitat ferroviària. Abans d'entrar en matèria en la casuística de certs casos del context d'aquest país s'han de tenir clares quines tipologies bàsiques d'estacions es donen, ja que les característiques i les ubicacions d'aquestes marquen i condicionen els projectes que es podran fer a partir d'elles. Es parla per tant, de les estacions *centrals*, les estacions en els voltants o afores, també conegudes com les o tangencials o *city-edge stations*, i les estacions *perifèriques*.

Cadascuna representa una estratègia urbana concreta per aprofitar la seva arribada mitjançant urbanístics directament relacionats amb elles, procés que donarà com a resultat uns aspectes determinats per a cadascuna d'aquestes que les diferenciarà de la resta per un seguit de característiques diferents molt evidents. Per observar aquest fet cal realitzar una introducció per separat a cada cas, de tal manera que es permeti analitzar e interpretar tots els aspectes i dinàmiques que es produeixen en elles.

- **Estacions centrals**

L'existència d'una estació històrica genera la planificació i adaptació d'aquesta per rebre l'alta velocitat ferroviària dins de la seva potent centralitat històrica, i l'enorme pes que representen poblacions de gran mida en les àrees metropolitanes més importants. Aquest procés és vincula amb forts projectes urbanístics que utilitzen la implantació de la infraestructura per desenvolupar altres canvis i estratègies urbanes per millorar l'entorn urbà. Les principals característiques que es troben en aquesta tipologia es fonamenten en la creació d'un by-pass per treure el tràfic passant, la relocalització de certes activitats i establiments cap a l'exterior i l'adequació de la seva estació a les noves dinàmiques que pot generar el TAV en matèria comercial, econòmica i social.

En aquest sentit els projectes integrals emergits a partir de l'alta velocitat ferroviària es centren en eliminar aquells dèficits existents en les zones o barris pròxims, utilitzant aquesta infraestructura com el fil conductor per desenvolupar polítiques de renovació urbana que



Observant la *Figura 1.3.3* corresponent a l'estació de Sants i és per on circula la Línia d'Alta Velocitat (LAV) Madrid-Barcelona-Frontera francesa al pas per la segona d'aquestes. És pot entendre la dificultat de desenvolupar una nova estació i adaptar el seu encaix als entorns urbans molt densos. El cas de Barcelona escenifica el manteniment de l'antiga estructura per continuar aprofitant les línies ja existents potenciant els seus volums totals amb l'arribada del TAV. La seva localització es troba en el centre urbà i per tant, els seus projectes poden anar vinculats amb plans de millora urbana o renovació de certs espais amb equipaments mitjançant aquesta nova realitat.

Per tant, s'ha d'entendre aquesta tipologia, les estacions centrals, com aquelles que aprofiten la xarxa ja existent o creen una de nova en aquells entorns urbans importants. La complexitat d'adaptar o construir una estació d'aquestes característiques es justifiquen amb aquells projectes impulsats pels agents locals per tal de realitzar millores internes a partir de projectes, en molts casos sobredimensionats, que tenien al suport estatal i les possibles plusvàlues com a principals causes per augmentar encara més els impactes i transformacions de les seves estratègies (Bellet, Alonso, Gutiérrez, 2012).

- **Estacions tangencials o city-edge**

Aquesta tipologia es fonamenta en desenvolupar o aprofitar una nova estació ja existent en aquelles zones situades en les proximitats del nucli urbà. Es deixa de banda la centralitat de la casuística anterior per utilitzar aquesta infraestructura com un fil conductor per planificar estratègicament projectes de renovació urbanes en zones amb un certa distància del nucli històric o amb la redirecció de creixement cap als voltants del nou complex ferroviari causat per l'arribada de l'alta velocitat ferroviària (Bellet, Alonso, Gutiérrez, 2012). La seva localització sovint es relaciona amb la prioritització de la xarxa en motius d'eficiència o en buscar eliminar els problemes de les zones interiors de les àrees urbanes treien equipaments e infraestructures a fora, però és important entendre que la seva massa social no és tant elevada com en les grans casuístiques centrals i per tant, l'operadora entén aquests indrets en una escala inferior de prioritat.

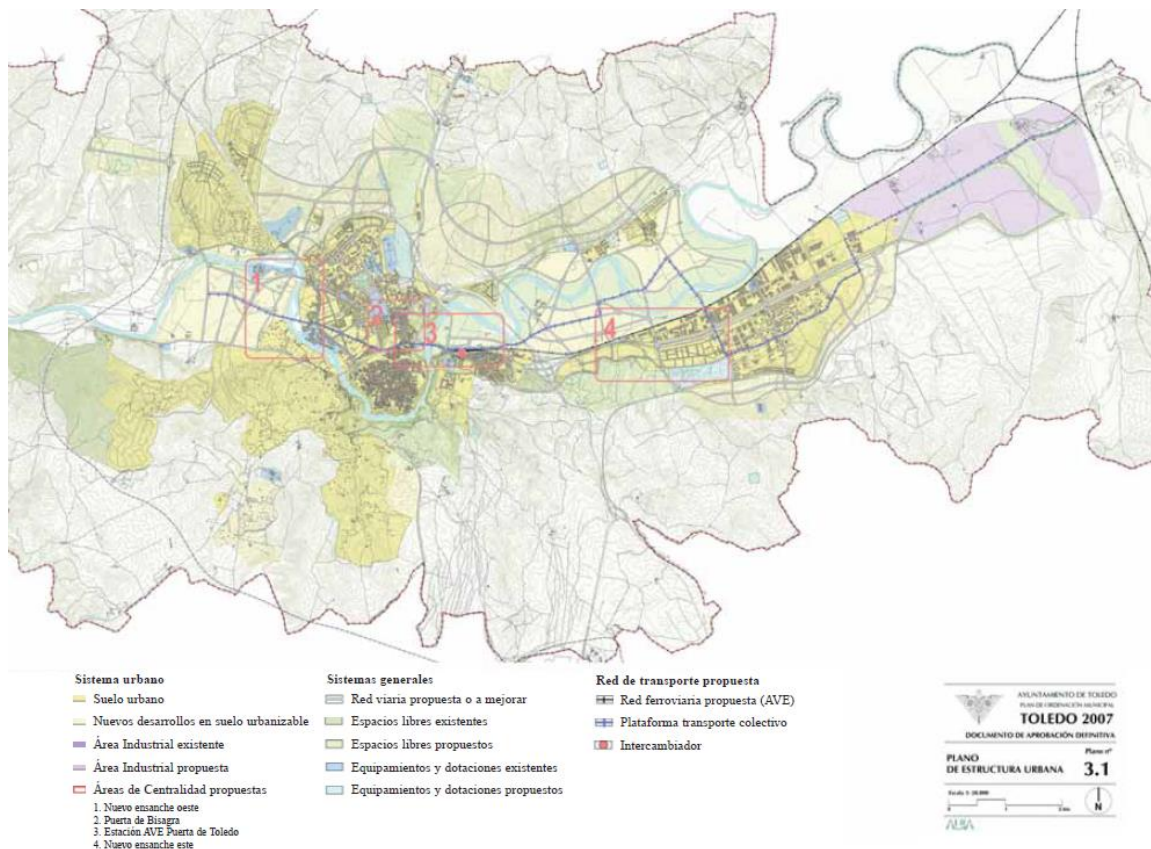
Les oportunitats que engloben aquestes estacions tangencials s'expliquen mitjançant els canvis en l'estructura urbana que comporta amb la creació de nous trams i la centralitat que experimentarà la nova àrea on es situí. Els agents locals han de buscar aprofitar aquesta nova implantació per complementar els serveis propis de l'estació amb una xarxa de transport públic que permeti una intermodalitat necessària a causa de la seva distància amb el nucli central urbà i els certs problemes d'accessibilitat que es puguin produir per la seva connexió. El

concepte o la realitat que representa el terme *lloc* torna a convertir-se en un element vital per aquestes infraestructures, ja que els usos del sòl a l'àrea del voltant de l'estació és el nou punt d'interès per als agents locals (Ribalaygua, 2005).

Per tant la planificació urbanística i territorial es torna una eina imprescindible per poder aprofitar les externalitats que produeix la selecció de zones externes per establir una estació tangencial. L'objectiu d'aquestes ha de ser gestionar completament l'encaix d'aquest nou complex dins del seu entorn i analitzar les estratègies possibles més positives pels interessos de la ciutat al voltant d'aquesta estació. Aquesta localització no únicament permet descongestionar i eliminar barreres problemes històrics que es puguin haver produït en els casos on hi havia una estació prèviament, sinó que també capacita als agents locals per introduir nous elements en les dinàmiques urbanes que abans quedaven en un cert espai apart de les decisions o impactes del model urbà.

Una de les províncies que va optar per aquest model d'estació va ser Toledo, la qual contemplava introduir l'encaix de la seva estació en una posició situada en un marge del centre urbà de la capital autònoma.

**Figura 1.3.4: Plànol d'estructura urbana de la província de Toledo (2007)**



Font: Pla d'Ordenació Municipal de Toledo (2007)

Analitzant el Pla d'Ordenació Municipal elaborat al 2007 per Toledo, en la *Figura 1.3.4*, es pot localitzar l'estació dins del requadre número 3 ubicat en la cartografia. Mitjançant aquest exemple es pot entendre com el pes menys important de la massa crítica de la ciutat va facilitar a ADIF seleccionar una localització més eficient pels seus interessos. Aquesta situació no és un element negatiu per la ciutat a causa de la possibilitat de reestructurar i renovar les zones al voltant de la mateixa, generant una nova oportunitat per elaborar una planificació urbanística coherent per part dels actors locals.

Les estacions tangencials escenifiquen la força externa de la xarxa en la localització d'aquestes, cal tenir clar que els projectes que poden sorgir en base a aquesta ubicació doten a aquelles ciutats mitjanes no únicament de la centralitat interregional que engloba la línia, ja que també donen la possibilitat de reestructurar i transformar la seva ciutat mitjançant projectes integrals que gestionin l'estació i el seu entorn.

- **Estacions perifèriques**

La seva localització escenifica la prioritat del model ferroviari per sobre del model urbà quan es parla dels termes d'eficiència e importància per a la xarxa. Les estacions perifèriques es troben situades a distàncies de pocs quilometres amb les ciutats on es troben. En aquest apartat, com en la casuística espanyola, cal destacar que aquestes infraestructures no tenen característiques similars entre totes elles, ni responen a les mateixes lògiques espacials, fet que permet distingir diferents situacions (Bellet, Gutiérrez, 2011). La **primera situació** que s'observa són aquells casos on la pròpia estació es troba directament vinculada amb una ciutat que exerceix com a nucli urbà en distàncies que envolten els 5 - 10 km. El **segona corrent** es troba en aquells territoris on no es donen grans densitats de població i per tant, no es presenta una força única que requereixi una estació pròxima. En aquest cas molt comú en els entorns rurals la localització concreta que es produeixi generarà una centralitat en un territori poc polaritzat. El **tercer exemple** es dona en el cas d'estudi d'aquest projecte, l'estació del Camp de Tarragona, on el territori polinuclear amb més de 550.00 habitants no exerceix un força comú entre els seus actors locals per portar l'estació a les proximitats de cap dels seus principals nuclis. El resultat és una estació allunyada de totes aquestes ciutats en un entorn sobre el qual és visible apreciar la importància del recorregut i l'eficiència de la línia Madrid - Barcelona - frontera francesa per sobre d'aquesta província.

Els projectes d'aquesta tipologia tenen grans diferències en la seva dimensió i objectius a causa dels diferents models territorials que es donen en el context de les estacions perifèriques comentades anteriorment. Les estratègies es basen en buscar com connectar les dinàmiques

urbanes amb el nou complex ferroviari a causa del principal problema que tenen aquestes, la deficient accessibilitat per al seva distància amb els seus nuclis. Els agents locals de les zones pròximes o al voltant de la mateixa estructura realitzen diferents projectes o planificacions acord amb les oportunitats que ells entenen que pot donar aquesta estació. Els exemples parlen de temes com crear nous complexos residencials, planificar espais de recerca i tecnologia, la creació de noves àrees urbanes (*Figura 1.3.5*) o buscar solucions per aprofitar les externalitats que deixa l'estació millorant els dèficits d'accessibilitat i intermodalitat existents.

**Figura 1.3.5: Mapa de la localització de l'estació perifèrica del TAV a Guadalajara - Valdeluz**



Font: Ribalaygua, 2005.

Un exemple és el plantejat en el cas de Guadalajara, *Figura 1.3.5*, on les oportunitats que dona l'estació perifèrica, situada al terme municipal de Yepes i amb una barrera topogràfica que la separa del nucli provincial, ràpidament es relacionen per part dels agents locals com a un motiu per planificar una nova ciutat integral amb el nom de Valdeluz. Amb sòl residencial, industrial, terciari i equipaments que donin resposta a les necessitats d'una nova població que s'estableixi en un entorn que entén la seva proximitat amb Madrid, gràcies a l'arribada de l'alta de velocitat, com un factor que permeti aprofitar-se d'un territori amb una menor pressió econòmica que la capital per donar residència a habitants que tinguin la seva ocupació en la capital estatal. Aquesta idea demostra com els interessos de la xarxa poden donar com a resposta projectes sobredimensionats per part de l'administració local.

En conclusió, les estacions perifèriques representen el darrer cas on es pot observar com el pes de la operadora conjuntament amb una manca de resposta i pressió social, generen la localització de diferents tipologies d'aquestes en el territori. El futur que tenen per davant es centra en suavitzar els problemes que genera la seva distància amb els nuclis importants en matèria d'accessibilitat, així com també analitzar als seus usuaris per avaluar el perfil predominant que tenen per tal de planificar els serveis i ofertes que poden donar aquests.

- **Aproximació a les estratègies i projectes originats amb l'arribada de l'alta velocitat ferroviària a les ciutats espanyoles**

Durant l'anàlisi anterior s'ha pogut observar com es donen diferents tipologies d'estacions vinculades amb el TAV. Aquesta classificació no acaba únicament en aquest procés, ja que els projectes que es realitzen amb aquestes com a punt de partida són un element distintiu de la planificació territorial, urbanística i les característiques existents en cada cas. És lògic entendre per tant que cada ciutat que té una estació concreta no implementarà un model urbà similar al d'altres, sinó que buscarà desenvolupar una estratègia pròpia que permeti arribar a uns objectius que assoleixen i s'aprofitin de les oportunitats que representa aquesta implantació.

Amb aquest objectiu es proposen i expliquen breument algunes casuístiques concretes realitzades en l'escala espanyola. On el pes de l'estació com a *node* o com a *lloc* varia en cada exemple generant un resultat concret que escenifica quina de les dos escales o visions s'han imposat a l'altre, si la dels agents locals o la de l'operadora.

Els exemples observats anteriorment permeten tenir una idea de clara de quins reptes i característiques suposa cada tipologia d'estació d'alta velocitat. A continuació, i en base diferents autors (principalment els exemples analitzats a: (Bellet, Gutiérrez, 2011), s'exposen alguns projectes concrets que apropen la complexitat i oportunitats que donen aquestes infraestructures a l'entorn que es troba al seu voltant.

- *Nou model ferroviari per a un nou model urbà*

Estratègia que es basa en utilitzar l'estació com a mecanisme per executar projectes de reestructuració urbana. Es busca posar fi a les barreres històriques i problemes de congestió urbana generats en el passat per les anteriors vies ferroviàries en la zona urbana, també s'entén per part dels agents locals la necessitat de poder vincular aquestes propostes amb accions urbanes de renovació i reforma d'espais amb dèficits. Els exemples es fonamenten en el desmantellament de l'antic traçat per fomentar una nova estació central en zones tangencials, com en el cas de Figueres o Ciudad Real, per tal de poder realitzar millores de

mobilitat i accessibilitat urbana en els espais on abans es desponen les vies. Algunes casuístiques, com Burgos, permeten veure els grans canvis que es poden realitzar únicament amb aquest procés en matèria de congestió, desenvolupament accions que es centren en crearavingudes en les antigues zones de transit de ferrocarril i reconnectar el model urbà en una nova estructura que trenqui i superi i els obstacles històrics.

La visió general sintetitzada d'aquesta casuística mostra unes importants transformacions associades al projecte propi de l'estació, on principalment es busca emprar l'arribada de l'AVF per realitzar projectes integrals urbans que millorin l'entorn i els seus equipaments.

- *Transformació del model ferroviari que reforça el model urbà existent*

En aquest cas les entitats i les administracions entenen que la situació de partida del entorn urbà permet estructurar alguns canvis sense traslladar l'estació a una zona menys conflictiva. Els projectes conceben el tràfic passant com una tipologia problemàtica i es busca treure-ho a zones externes de la ciutat conjuntament amb grans instal·lacions, com magatzems, vinculats a aquests manufactures. El trasllat allibera de certa pressió a l'estació central, la qual en alguns casos es manté en la mateixa localització o en altres es busca una nova zona tangencial com a Zaragoza. La importància d'aquestes estratègies resideix en desenvolupar un model d'estació intermodal que torni a estructurar per complert tot l'entorn de mobilitat urbana. Els plans urbanístics d'aquesta tipologia escenifiquen la capacitat per canviar una part de la ciutat mitjançant aquest nou encaix de la infraestructura, realitzant propostes de renovació urbana, dotació d'equipaments, integrar alguns factors externs com ara a les noves dinàmiques internes o fins i tot, en alguns casos, articular nous barris en les zones pròximes al model urbanístic de l'estació. Alguns exemples de casos similars son Sevilla, Valladolid o el cas ja comentat de Zaragoza, on es dona un procés molt interessant per introduir el riu Ebre en la seva façana urbana.

- *Lleu reordenació del model ferroviari que millora l'estructura urbana*

Aquesta casuística ens porta a projectes que utilitzen petites modificacions de la xarxa ferroviària per plantejar una reordenació molt important dels seus espais urbans. Les tendències i causes que expliquen aquests processos es tornen a vincular amb les problemàtiques sorgides per les barreres i la congestió urbana que poden generar les vies ferroviàries en els entorns de la ciutat. Per tant, es té com a objectiu trencar els dèficits passats mitjançant soterraments de certs trams del recorregut o el desplaçament d'instal·lacions

pesants a l'exterior per donar el punt de sortida a grans projectes urbans vinculats amb la nova naturalesa de d'una estació intermodal.

Els casos de Còrdova, León, Almeria o València son exemples d'aquesta tipologia que busca planificar urbanísticament l'arribada de l'alta velocitat ferroviària per eliminar els punts negatius que tenia el seu traçat dins del model antic.

- *Escàs canvi del model ferroviari que incideix en la renovació del entorn de la estació*

S'observa en aquesta casuística l'important relació entre els projectes de renovació urbana de zones degradades o amb problemes, amb l'arribada del TAV a les seves estacions. Les característiques de la planificació que realitzen els agents locals es basa en busca treure tot el màxim partit que puguin a les infraestructures per no trencar l'estructura històrica. Aprofitant certes parts del conjunt és una acció que conjuntament amb la construcció d'una nova variant per l'alta velocitat, permet a aquests centres desenvolupar complexos intermodals que donin dinamisme al entorn més pròxim. Les barreres històriques tornen a ser tractades com a temàtica important i es busca eliminar-les en aquelles zones on sigui possible mitjançant soterraments de certs trams parcial o totalment, per millorar l'entorn urbà també amb la recuperació de barris degradats dins de propostes administratives incloses en programes de millora urbana (PMU). Els exemples representen l'ampli ventall de possibilitats que es produeixen en aquesta planificació de l'entorn de la mateixa estació, apropant casos de consolidació de centralitat de l'estació, a Lleida, la creació d'un centre comercial en la mateixa estació, a Málaga, o els canvis mitjançant el soterrament de les vies per descongestionar el seu model urbà, a Gijón.

- *La lògica del nou model ferroviari se imposa al model urbà*

Procés ja comentat anteriorment en l'apartat de les estacions perifèriques, on les característiques dels projectes que es desenvolupen es basen en la proximitat amb grans nuclis, creant la relació directa amb ells, generant noves centralitats en zones poc poblades per manca d'un nucli dominant del territori o el criteris purament de recorregut i eficiència per l'operadora presents en la casuística del Camp de Tarragona. La capacitat de reestructurar el model urbà s'observa en aquells casos on la proximitat amb un centre important atorga la possibilitat de dirigir nous creixements cap a l'entorn de l'estació. La qüestió bàsica és resoldre l'accessibilitat problemàtica que tenen aquestes localitzacions, sent un aspecte de primer ordre per tal d'aprofitar les externalitats que pot produir aquest complex ferroviari basant-se

en una xarxa de transport públic connectada, la necessària intermodalitat de l'estructura i promocionar aparcaments que permetin als usuaris tenir comoditats que els apropin a fer ús d'aquestes.

- **Síntesi final**

Com a conclusió d'aquest apartat és important recalcar la necessitat d'entendre les estacions d'alta velocitat ferroviària dins de dos dimensions concretes: com a *node* d'una xarxa i com a *lloc* per realitzar el planejament territorial i urbanístic pertinent (Bertolini, 1996, 1999). Les característiques d'aquestes dues vessants sempre es relacionen amb els dos actors principals d'aquesta infraestructura, l'operadora (ADIF) i els agents locals, els quals, defensaran els seus interessos per tal de buscar els beneficis que millor s'ajustin a les realitats que ells contemplan per estació. En aquest sentit es tractaria de sobreposar les temàtiques de connexió de les principals ciutats, l'eficiència i els usuaris del servei amb els projectes que poden desenvolupar les entitats administratives locals sobre l'arribada de l'AVF al seu indret.

Els efectes que té l'arribada d'aquest servei depenen molt del entorn on es situa, ja que les zones importants refermaran la seva posició territorial però en territoris sense nuclis grans es pot produir un canvi de dinàmiques causat per les noves polaritats que representa la infraestructura en el territori. El seu caràcter és desigual, com s'observa en la seva connexió discontinua, que únicament permet a les zones principal gaudir dels outputs i oportunitats que aquesta procés genera.

Les tipologies bàsiques d'estacions analitzades -centrals, tangencials i perifèriques- engloben la confluència de diferents factors que determinen la seva localització i les actuacions que es poden planificar en base a elles. Per tant, és important relacionar la seva ubicació concreta amb les oportunitats urbanes i estructurals que es generen, sent també de gran importància la força dels agents implicats. Hi ha hagut infinitat de projectes amb diferents característiques i propostes per realitzar, motiu pel qual no es pot definir un patró definitiu base per a cada tipologia.

Per acabar, planificar aspectes de renovació, reordenació territorial, eliminar barreres històriques o adequar i millorar el mateix entorn no sempre és una prioritat pels agents locals. S'han observat grans projectes, principalment dins dels estudiats anteriorment a Espanya, on la dimensió d'aquests no tenien coherència amb el model urbà existent. Per tant, és lògic

deduir que aquestes entitats han buscat aprofitar la implicació estatal per connectar les principals ciutats amb Madrid, per tal de desenvolupar projectes faraònics que únicament podien ser possibles amb les plusvàlues de la venda de sòl. Aquest aspecte és el principal problema que s'observa en la planificació de l'estació com a *lloc* ja que la manca de sentit d'aquests projectes pot portar a les ciutats a patir l'aturada del projecte per manca de finançament o fins i tot, la pèrdua d'aquesta oportunitat.

## **2. L'estació del Camp de Tarragona**

Abans d'entrar en matèria d'anàlisi de la mateixa estació i les característiques que es vinculen amb les dos dimensions comentades en altres apartats, com a *node* i com a *lloc* (Bertolini, 1996 i 1999), és necessari introduir el context territorial. El cas tarragoní ens apropa a un tipologia d'estació d'alta velocitat ja coneguda, la perifèrica, la qual es fonamenta en la localització externa als grans nuclis responen a diversos motius que sovint tracten sobre el debat entre la importància del model territorial o el model ferroviari.

Comparar el cas de l'estació del Camp de Tarragona amb qualsevol altre dins del model espanyol és francament impossible a causa de les grans singularitats que es donen en ella. La primera que es deslliga del model establert en el cas espanyol és la relació de l'estació amb un nucli central del territori on es troba. Aquesta característica és la observable als casos de Segovia, Cuenca o Guadalajara, ciutats que exerceixen una certa polaritat sobre la seva regió establint una elevada jerarquia sobre els municipis i àrees dels seus voltants. L'estació, encara que perifèrica, es troba clarament vinculada a un únic nucli urbà principal. Aquesta aproximació deixa fora del conjunt anterior a la província de Tarragona, ja que no podem definir-la com a clarament vinculada a un nucli urbà principal, sinó que presta servei a un territori densament poblats, però amb una important dispersió de la població. Així, l'estructura polinuclear del Camp de Tarragona condiona les potencialitats de la pròpia estació.

El predomini d'aquests nuclis genera una debat important previ sobre la jerarquia urbana que es presenta en aquest exemple, ja que la selecció o pressió d'un cas en concret pot generar l'arribada d'aquesta infraestructura amb tots els seus outputs. Ja s'ha parlat prèviament, en l'apartat de marc teòric, sobre les externalitats i les noves dinàmiques territorials i jeràrquiques que es poden produir amb la localització concreta d'aquesta en certs entorns susceptibles.

Tornant al tema central i concret de la casuística provincial d'aquest estudi és evident entendre que un dels principals motors que ha de condicionar la localització concreta d'aquesta infraestructura és tant el propi territori i els nuclis principals, com també altres factors externs relacionats amb l'operadora, les entitats ferroviàries o aspectes purament estratègics. Cal centrant-se en aquest apartat introductori en un element en concret per conèixer millor el cas de Tarragona, fet que porta a observar la distribució de la seva població entre els diferents nuclis territorials per tal d'entendre les dinàmiques que es donen en el territori final sobre el qual es situa la pròpia infraestructura:

**Taula 2.1 Població dels principals municipis de la província de Tarragona**

Municipi	Habitants	% sobre el total provincial
Tarragona	133.545	16.48
Reus	106.790	13.18
Costa Daurada	82.216	10,15
<b>Total provincial</b>	<b>810.178</b>	<b>100.00</b>

Font: Elaboració pròpia en base a les dades del Padró Municipal de 2013 del Instituto Nacional d'Estadística (INE)

En aquest sentit, sense tenir en compte la seva localització concreta, és complicat buscar a quin dels anteriors casos es deuria vincular l'estació. Aquesta impossibilitat és basa en el fet ja comentat prèviament quan s'ha parlat de la seva particularitat polinuclear. És evident que els nuclis de Tarragona i Reus són dos els principals pols dels territori, però s'ha de tenir la importància històrica que tenia la ciutat de Valls abans de perdre un cert pes en benefici del eix litoral de la Costa Daurada. Aquest procés s'explica amb la vinculació de tres nuclis determinats dins d'un hipotètic triangle que estructura tot el territori tarragoní, aquesta forma concreta ha conservat els dos eixos que són capitals de les seves comarques, Tarragona del Tarragonès i Reus del Baix Camp, amb la nova inclusió de la façana marítima en el context territorial, econòmic i social. Aquest fet ha estat treballat prèviament per diferents autors en àmbits vinculats amb l'alta velocitat ferroviària, observant un exemple del raonament anterior per Gutiérrez, 2009:

*“El Camp de Tarragona és una realitat complexa, articulada mitjançant una xarxa de ciutats mitjanes (entre les que destaca Tarragona, Reus i Valls), però sobretot caracteritzada pels contrastos territorials i demogràfics. Els municipis del litoral encara que únicament suposen el 14% de la superfície de la regió, concentren al 54% de la població. Aquesta xifra s'eleva fins a valors superiors al 70% si es té en compte la població estacionaria, és a dir, els pics demogràfics dels nuclis de la Costa Daurada al període estival”.*

L'anterior aproximació, amb alguns possibles matisos sobre el pes que actualment tenen alguns nuclis con Valls, permet concloure aquest apartat introductori de l'estació del Camp del Tarragona amb una idea clara: el fet de tenir un territori polinuclear conformat per centres amb certa importància genera la dificultat de situar aquesta infraestructura en una ubicació eficient per al conjunt. Per tant, s'ha destacar que les accions i les característiques que es pretenen comentar en els apartats anteriors aproparan al lector a la realitat que poc a poc s'ha anat produït en el Camp de Tarragona fins a donar coma resultat la creació i establiment d'una

estació de característiques úniques dins del context espanyol. Buscar les similituds amb altres models també forma part dels objectius d'aquest projecte i és per aquest motiu que es dirigirà la recerca a dinàmiques i realitats externes on les condicions presents permetin realitzar una comparació raonable amb el cas tarragoní atenint-se als factors comentats durant aquest apartat introductori.

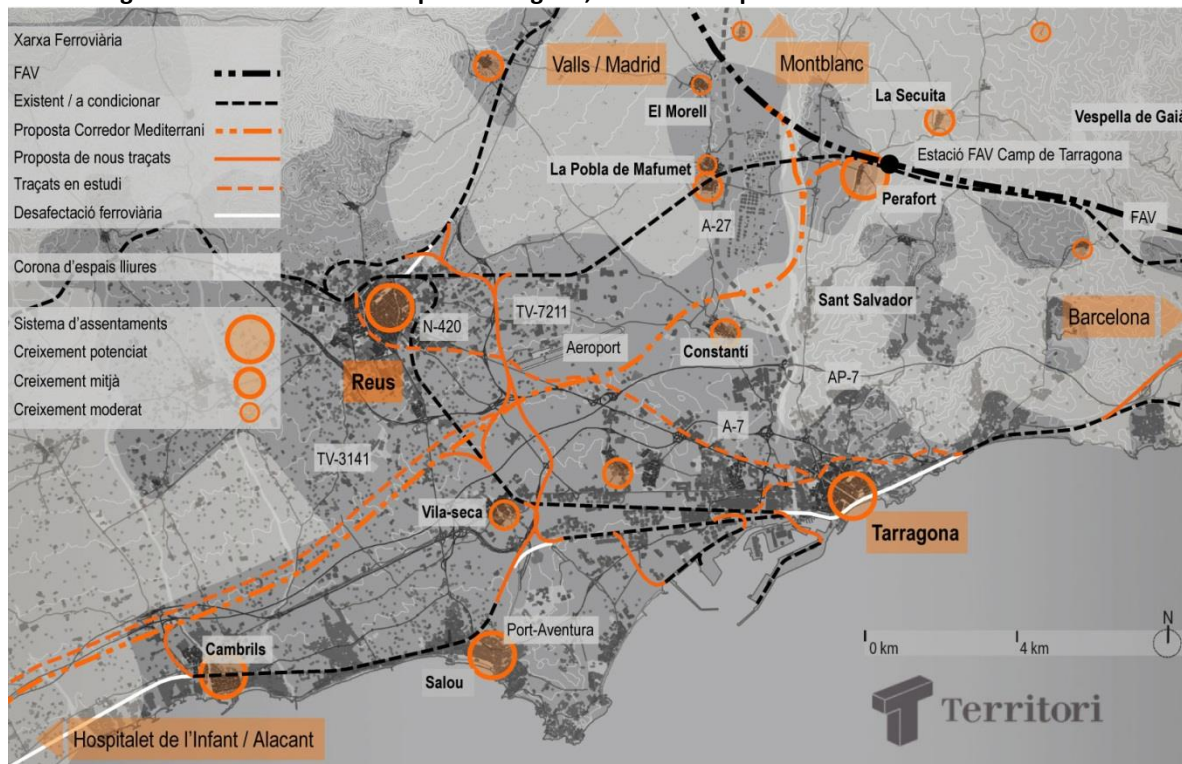
## **2.1 Emplaçament de l'estació**

L'estació de Camp de Tarragona es troba situada entre els municipis de la Secuita i Perafort dins de la comarca del Tarragonès, de forma que és una infraestructura compartida entre els dos ajuntaments. La poca pressió que es va realitzar per part dels agents locals i les entitats tant de Tarragona com de Reus va fer que únicament es prioritzessin els motius d'eficiència i recorregut per part d'ADIF, generant com a resultat el punt exacte on es troba actualment a causa del grau de corba que permet fer sense afectar a les característiques de velocitat del tren.

La seva localització final es troba a 11km de Tarragona, 13km de l'estació de tren central amb qui no es té connexió directa, 19km amb l'Aeroport de Reus, 22km amb Reus, 23-25km amb el sector central de la Costa Daurada (Vila-seca, Salou i Cambrils) i 11km amb Valls. D'entre totes aquestes dades cal destacar que la distància és similar en alguns casos, però deixa en evidència de manca de vincle entre aquesta un punt en concret del territori. A més, els usos que es donen al voltant de la infraestructura estan relacionats amb sòls agrícoles, alguns espais naturals i un polígon petroquímic molt important a uns 3km. Aquesta tipologia d'usos i el fet de no ser una continuació d'algun àrea urbana genera en molta població la percepció d'ella com un element distant i extern a les dinàmiques de la província.

Aquestes distàncies i les dificultats que es donen per tal de desenvolupar el seu encaix territorial en les dinàmiques territorials es poden apreciar perfectament en la següent imatge:

**Figura 2.1.1: Estació del Camp de Tarragona, localització i proximitat amb altres nuclis**



Font: Societat Catalana d'Ordenació del Territori

En l'anterior figura ja es poden començar a observar els obstacles que es poden donar en matèria d'accessibilitat i connexió mitjançant les infraestructures i vies de comunicació que hi ha establertes al seu entorn. És important continuar tenint en compte les particularitats que ja s'han comentat sobre aquesta estació en concret i anar comparant constantment amb altres casos perifèrics que es coneguin del marc espanyol per valorar la seva complexitat i els reptes que engloba.

## 2.2 Característiques de l'estació

L'estació del Camp de Tarragona, situada al km 520,9 de la Línia d'Alta Velocitat (LAV) Madrid-Barcelona - frontera francesa, va entrar en servei el 19 de Desembre del 2006 i va suposar una inversió de 27,5 milions d'euros. Disposa de 8 vies d'amplada internacional (UIC), de les quals 4 són passants (actualment utilitzades pels serveis AVE directes entre Madrid i Barcelona) i 2 andanes de 400m de llarg i 10 d'ample (Dades d'Adif)).

En conjunt totes aquestes dades es tradueixen en una imatge clara molt ben representada a la següent figura (Figura 2.2.1) :

**Figura 2.2.1: Estació del Camp de Tarragona: secció transversal i dades generals**



Font: AAVV: "La estación de Camp de Tarragona, uno de los principales nudos ferroviarios de Cataluña". *Revista Vialibre*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2006, nº499, pàg. 14.

Entre els serveis que s'exposen com en el cas anterior on es comenta l'extensió del aparcament, també s'ha de tenir en compte que l'estructura d'aquesta es basa en un accés pels vehicles amb entrada al pàrquing, espai per la parada del transport públic d'autobús i una petita extensió pels taxis. Dins del edifici central, *Figura 2.2.2* es troben els serveis principals de cafeteria, serveis operatius ferroviaris, premsa, ATESA, EUROPCAR, banys, atenció e informació al client i els accessos a les vies.

**Figura 2.2.2: Estació del Camp de Tarragona**



Font: ADIF

- Aparcament

Un dels reptes més importants que tenen les estacions perifèriques és poder connectar la població dels nuclis propers en matèria d'accessibilitat. L'aparcament de pagament que té l'Estació del Camp de Tarragona és una tema de debat constant a causa de la gran quantitat de cotxes que s'agrupen en les zones externes de la infraestructura, deixant el seu vehicle en espais a prop del voral de la carretera. Aquest fet genera la necessitat d'estudiar quins aspectes poden portar a la població a no deixar el seu transport propi al aparcament habilitat a la mateixa estació i és amb l'objectiu d'analitzar això completament mitjançant el qual s'ofereixen les dades del preu i tipologies que es donen.

**Taula 2.2.1 Modalitats de preus de l'Estació del Camp de Tarragona**

APARCAMENT	TARIFA MINUT PRIMERS 30 MINUTS	TARIFA MINUT A PARTIR 31 MINUTS	TARIFA HORA	TARIFA MÀXIM DIA (DES DE 8:19 HORES FINS 24 HORAS D' ESTACIONAMIENT)
ESTACION CAMP DE TARRAGONA	0,034162€	0,022809€	1,70€	14,00€

Font: Aparcaments Saba

S'observa una mecànica de pagament que no és semblant a l'existent en altres estacions o en complexos comercials basats en cobrar durant la primera banda de l'estada un import més reduït. Per tant, les visites puntuals que es puguin fer per arribar i estar a aquesta estació és penalitzen inicialment. Aquest fet marca la disposició evident de la companyia que opera en aquest aparcament per desenvolupar un model de preus que busqui captar al viatger.

El preu de l'aparcament s'ha convertit en factor de discussió important per estacionar a l'estació. A les seves despeses de transport, els viatgers han d'afegir un preu diari de 14 euros per estacionar el seu vehicle a aquelles instal·lacions, que pot arribar a suposar un total de 98 euros en una setmana. Això explica perquè un nombre important d'usuaris de l'estació estacionen el seu vehicle a les immediacions de l'estació generant aglomeracions a les vies d'accés en espais no habilitats per aquest supòsit.

Un producte molt vinculat als usuaris que utilitzin TAV per motius laborals relacionats amb el desplaçaments a altres àrees econòmiques com Madrid és el abonament mensual que s'ofereix des de la mateixa operadora del aparcament. Aquest producte ascendeix a un preu mensual de 41,83 €/mes, quantia que apropa molts cops a que els visitants i els usuaris d'aquest servei obtinguin aquesta modalitat de pagament per estalviar. Una darrera modalitat

que de les que no es tenen dades concretes a causa de la seva tipologia són els descomptes i bons d'aparcament que es vinculen amb el viatge en classe preferent dels serveis AVE. Aquest bàsicament consisteix en incloure dins del mateix import del viatge un apartat on s'inclou una estada en el aparcament d'un temps determinat en el mateix preu total.

L'aparcament que s'ofereix per al cas del Camp de Tarragona genera molts dubtes i debats a causa del preu que s'imposa per fer ús d'aquests. Una de les principals característiques que s'ha de buscar potenciar és la connexió i l'accessibilitat a aquesta, buscant les causes pròpies que porten a gran part de la població a deixar el seu vehicle en les immediacions de l'estació. Hi ha diferents alternatives que s'han anat desenvolupant amb el temps, però les més importants es basen en el servei de taxis, el vehicle privat i altres accions puntuals. En aquest conjunt no es parla del transport públic a causa de la manca d'arribada de la línia ferroviària i la complexitat e impossibilitat que tenen moltes àrees per agafar el bus. És evident que el preu condiciona a gran part de la població i un dels resultats més interessants que s'estan donant actualment ho comenta en Sr. Joan Martí Pla i Pla (Alcalde de Perafort i Puigdelfí) a l'entrevista del apartat dels annexos en:

*"És evident que per molta població externa als nostres municipis arribar i deixar el seu vehicle propi suposa un problema molt important. El preu d'aquestes instal·lacions fa que sigui lògic buscar noves mesures o propostes per convertir aquest problema en una oportunitat per ajudar a les persones que busquen fer ús del TAV. La situació actual ha portat a molta població a realitzar recorreguts puntuals que poden arribar a suposar desplaçar-se al municipi de Perafort i Puigdelfí per deixar el seu vehicle en una zona urbana sense pagament i anar fins a la mateixa estació en taxi."*

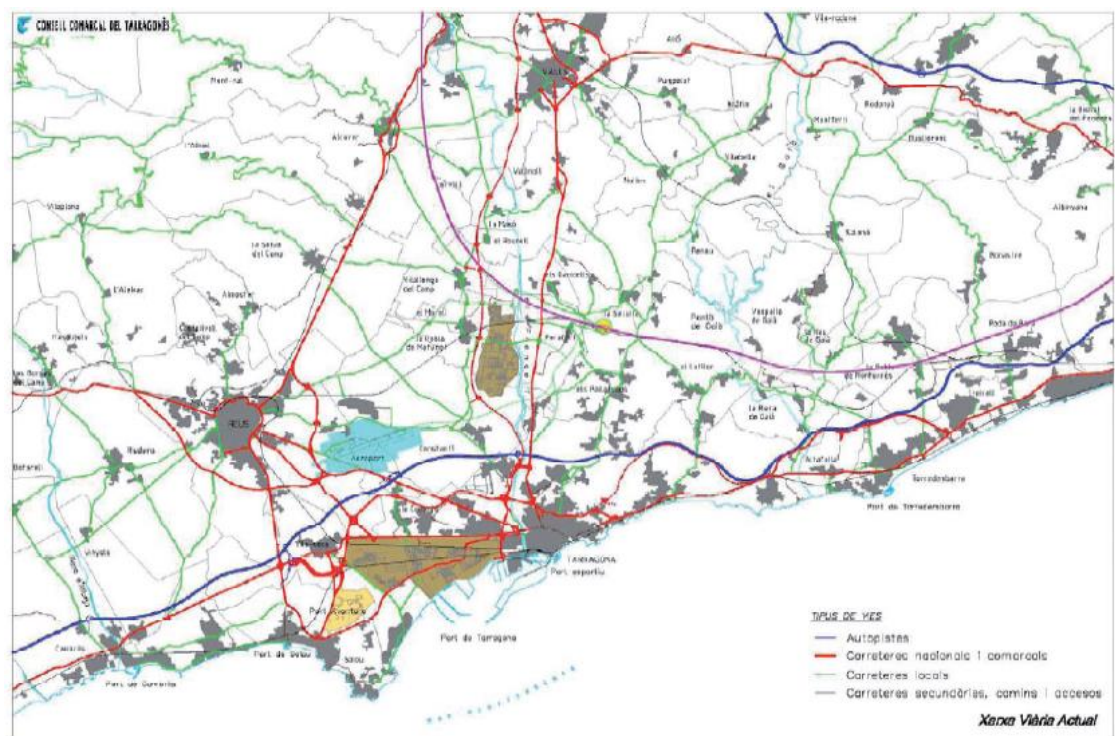
### **2.3 Accessibilitat**

L'estació requereix algunes millores necessàries en matèria de connectivitat i accessibilitat amb el seu entorn. La comunicació d'aquesta es fonamenta en xarxa viària a causa de la manca d'una unió entre l'estació de tren de Tarragona, situada al litoral, i amb cap altra xarxa que no sigui de mitja i alta velocitat. L'estació és connectada amb Tarragona amb transport públic (línia de bus Valls-Tarragona) i allà es connecta amb altres distints. A l'estiu existeixen serveis directes a la costa. El dèficit és evident quan s'analitza l'anterior situació, ja que únicament s'observa un opció per arribar al servei.

La disposició i estructura de territori de Tarragona, consultar *Figura 3.3.1*, atorga diferents tipologies de vies de comunicació a la pròpia estació. L'existència, lògica, de carreteres locals

permet connectar aquesta amb els municipis més propers mitjançant vies d'unes característiques determinades que mouen un volum més reduït de persones que les de major dimensió. La carretera nacional N-240 (Tarragona - Valls) és el principal accés a l'estació, aquesta via no disposa actualment d'una connexió molt elevada amb el territori a causa de les dificultats que tenen certes àrees per unir-se al seu recorregut. Les condicions d'aquesta via, tornant a repetir el fet de que és la principal, s'han anat modificant en certs aspectes per millorar, però els problemes de congestió són elevats a causa de ser d'un únic carril. Consultant algunes fonts d'informació sobre la inversió i la planificació d'aquesta carretera el primer que s'observa és l'aturada general de finançament, durant els darrers anys de crisi econòmica, de moltes propostes i accions incloses dins dels diferents trams que s'engloben únicament entre el recorregut de Tarragona - Valls, ja que aquesta continua fins a Lleida. Actualment, el tram Tarragona - El Morell es va inaugurar el 13 d'agost de 2013 (7,8km), mentre que el pertinet a El Morell - Valls (8,7km) està aturat per manca de pressupost, així com la resta de casos de Variant de Valls (5,7km), Variant de Valls - Montblanc (7,3km) i Montblanc - Lleida.

**Figura 2.3.1: Estació del Camp de Tarragona: Emplaçament i vies de comunicació**



Font: Consell Comarcal del Tarragonès

La resta de vies nacionals i comarcals així com també l'autopista AP-7 passen per zones properes amb l'estació, però sense deixar cap tipus de connexió amb aquesta. En general, l'estructura de Tarragona evidencia la manca d'encaix inicial per part dels agents locals i les

entitats del territori en matèria de connectar aquesta estació amb el seu entorn. Les problemàtiques són una constant per a una gran població de la província, ja que moltes d'aquestes persones pateixen greus problemes per arribar a aquesta si es parla de temporalitat. Algunes de les variants que molta població està realitzant és desplaçar-se a l'estació de la ciutat de Tarragona per anar a segons quines ciutats. La situació no presenta un escenari favorable actualment a causa de les grans necessitats que aquesta estació requereix per tenir encara més èxit, ja que és important recordar que una part molt elevada de la població de Tarragona ( el Vendrell i Torredembarra entre altres) no està connectada.

La situació inicial amb certs dèficits genera infinitat de millores a realitzar en aquesta matèria per tal de millorar l'encaix d'aquesta estació amb el territori. Hi ha moltes variants que s'han estudiat per tal de donar un certs plus a l'accessibilitat pròpia, però cal molta planificació i analitzar correctament tots els factors que es donen per tal d'entendre i definir les principals vies d'estratègia. Algunes exemples es basen en la manca d'una connexió directa amb la resta d'estacions ferroviàries, eliminant l'opció de trens llançadora, altres parlen sobre millorar les vies existents per adequar-les a les noves dinàmiques que es donen, i una proposta que es va comentar va ser invertir en la línia de connecta Reus amb el complex petroquímic del Morell, encara que aquesta última opció en el moment de travessar el complex representa i té alguns factors tècnics i normatius que impedeixen el pas de viatgers (Gutiérrez, 2009).

## **2.4 Connexions i línies d'alta velocitat establertes**

El desembre del 2006 es va posar en marxa l'estació del Camp de Tarragona dins d'una única línia d'alta velocitat (LAV), la LAV Madrid - Barcelona – Frontera Francesa. Dins del recorregut que es realitza per connectar els eixos econòmics català i madrileny es va anar buscant parant en aquelles ciutats que tinguessin un cert atractiu per a la pròpia operadora (Renfe) i el gestor de la infraestructura (Adif). Dins d'aquest conjunt de ciutats mitjanes, que representen les parades intermèdies de la línia, es troba Tarragona, mitjançant la qual es realitza la connexió des de Barcelona cap a Madrid per Lleida, Osca, Saragossa, Calatayud i Guadalajara – Yebes (*Figura 2.4.1*).

Aquesta infraestructura es va prolongar fins a l'estació de Barcelona – Sants al febrer del 2008 des de la mateixa existent a Tarragona, aquesta LAV es va anar completant amb la posada en funcionament al desembre del 2010 amb el tram Figueres – Perpinyà, acabant-se finalment a l'any 2013 durant la seva inauguració amb la connexió amb França. En total es tracta d'un cas on hi ha un recorregut de 804km, aquest també exerceix com un dels principals eixos

espanyols en matèria de connectivitat a causa de la seva capacitat per connectar les quatre capitals catalans amb les dinàmiques centrals d'Espanya. La Comissió Europea contempla aquesta com un eix prioritària en matèria de transport, formant part també del Corredor Ferroviari Mediterrani amb la voluntat de de impulsar el desenvolupar tot el litoral fins a Andalusia. Aquestes idees o propostes es contempen dins de la pròpia informació que es dona de ADIF i el Govern estatal.

Dins de la web d'ADIF es pot adquirir informació base de caire més tècnic on s'exemplifiquen les principals característiques d'aquesta línia, un exemple d'aquesta informació és la següent:

*“El traçat permet la circulació a velocitats de fins a 350 km/h en pràcticament el 86% del recorregut, encara que Renfe Operadora ho explota comercialment a una velocitat màxima de 310 km/h, després de l'entrada en servei en 2011 del ERTMS (European Rail Traffic Management System) nivell 2.”*

L'anterior referencia ERTMS tracta sobre el sistema comú que es vol impulsar des de Europa per tal de gestionar i senyalitzar les línies ferroviàries col·lectivament per buscar e impulsar millores de competitivitat del ferrocarril com a mode de transport.

**Figura 2.4.1: Recorregut de la LAV Madrid – Barcelona – Frontera Francesa**



Font: ADIF

Observant l'existència d'aquesta LAV, deixant de banda els serveis de mitja i llarga distància AVANT, és evident entendre que la possibilitat i capacitat per connectar grans eixos com Barcelona i Madrid és un aspecte molt important dins de la xarxa nacional. Rebre l'arribada d'aquesta infraestructura i buscar tenir una parada en aquest recorregut és un aspecte molt important que permetrà canviar dinàmiques territorials en les proximitats (*Hinterlands*)

d'aquestes estacions. Amb aquesta idea és lògic entendre que els municipis propers i les entitats territorials així com els agents locals hauran de buscar la forma de gaudir i explotar aquestes potencialitats que proporciona la xarxa de ciutats connectades amb el seu territori.

Un dels temes dels quals ja s'ha parlat prèviament és la selecció de la ubicació final de l'estació del Camp de Tarragona en quant a matèria de pressió territorial i prioritització de la xarxa ferroviària. Els aspectes parlats anteriorment permeten entendre encara millor, mitjançant aquest capítol, els beneficis que treu l'operadora si la província o el propi entorn no fan pressió per situar aquesta en zones més propers a les seves dinàmiques. El resultat pot semblar negatiu per a algunes persones o entitats, però no s'ha de deixar de banda que si l'estació es troba allà és per la manca de pressió prèvia i el poder de decisió en matèria d'eficiència realitzats per ADIF. Els aspectes importants ara es donen en relació amb les oportunitats que dona l'existència i arribada d'aquesta línia, una de les principals espanyoles, a les terres tarragonines.

El corredor del mediterrani també és aspecte clau dins del futur de l'estació del Camp de Tarragona a causa de la voluntat per connectar-lo amb aquesta infraestructura. Tot i les idees inicials, les obres planificades per desenvolupar aquesta vinculació tenen un important endarreriment que no permeten la seva consecució. Aquestes propostes es relacionen amb la necessitat de connectar l'estació amb el territori de la província, i s'analitza més exhaustivament en els apartats finals d'aquest capítol en matèria del Pla Director Urbanístic del Àmbit Central del Camp de Tarragona.

## **2.5 Intermodalitat**

Uns dels principals problemes que sempre s'associen a les estacions perifèriques són les mancances evidents que tenen aquestes, a causa de la seva localització, en matèria d'accessibilitat. El cas d'aquest estudi té unes característiques concretes vinculades amb les distàncies existents amb els principals nuclis que la condicionen, aquestes escales de comunicació i connexió requereixen d'una xarxa complerta de transport públic que permeti assolir a aquesta infraestructura un dels reptes de major importància: la intermodalitat.

La clau resideix en impulsar mesures des dels agents locals i les entitats per complementar una oferta adient a les necessitats dels seus residents per tal de generar un vincle total de relacions amb l'estació. El cas tarragoní presenta problemes molt coneguts dins de la seva escala provincial, dins de la qual molta població té nocions bàsiques dels obstacles que suposa anar a aquesta quan es parla de transport públic.

En un primer lloc, cal destacar la no existència d'una connexió ferroviària amb els principals trens regionals que circulen per la línia de la costa, la més important a causa de la seva connexió amb Barcelona. La realitat d'aquesta casuística implica l'arribada únicament dels serveis de mitja i llarga distància, per tant, en aquest apartat es troba el primer dèficit en matèria d'accessibilitat d'aquesta estació, la impossibilitat d'arribar a aquesta fent ús del transport ferroviari amb els productes regionals que circulen per l'àmbit local. Una de les variables que es parlen com a possible solució pels problemes de la manca d'arribada del servei regional ferroviària es aprofitar les instal·lacions de la línia Reus – Roda de Barà. Aquesta variant es troba clausurada al transport de viatgers actualment a causa de la proximitat durant el seu recorregut amb matèries perilloses, sent únicament emprada com a vehicle per transportar mercaderies al polígon de Morell.

El segon aspecte, que es dona en el cas d'aquesta és el transport públic, més concretament els serveis d'autobusos que s'impulsen des de les mateixes entitats del territori. Actualment es manté un servei de connexió durant tot l'any amb els nuclis de Tarragona, Reus i Valls. Durant l'estiu el volum de viatges que es ofereixen s'eleva amb la inclusió de més serveis dins de la línia amb la Costa Daurada (La Pineda, Salou, Cambrils). Sintetitzant, durant la temporada alta la totalitat d'autobusos que es donen per a cada cas és la següent (en base a les dades de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona) :

- **Tarragona – Estació del Camp (L1)**
  - **Dilluns a divendres:** 24 autobusos amb intervals d'una hora que connecten directament Tarragona amb l'estació. En sentit invers es produeixen 28 serveis amb intervals que oscil·len entre els 30 i els 60 min. Aquesta línia opera des de les 06:00h fins a les 23:30h.
  - **Dissabtes i feines:** 21 viatges amb uns intervals també d'entre 30 i 60 min des de la capital de província. L'estació envia 22 autobusos amb unes temporalitats similars que es superen en alguns casos. Els horaris es donen també dins d'entre les 06:00h fins a les 23:30h.
  - **Diumenges i festius:** 19 serveis des de Tarragona amb intervals que poden anar entre els 30 min fins a pràcticament una hora i mitja en alguns casos, des de la mateixa estació es produeixen també 19 casos amb unes temporalitats idèntiques. Aquest servei també esta operatiu entre les 07:50h i les 23:24h.

**Figura 2.5.1: Ruta de la línia Tarragona – Estació del Camp de Tarragona**



SERVEI: TARRAGONA - ESTACIÓ DEL CAMP (AVE)  
LA SORTIDA DES DE TARRAGONA ES FARÀ DES DE L'ESTACIÓ D'AUTOBUSOS (PL. IMPERIAL TARRACO)

Font: Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona

- **Tarragona – Pineda – Salou – Cambrils (Amb transbord)**

Línia molt vinculada a l'activitat turística que connecta únicament l'estació de busos central de Tarragona amb els nuclis de major importància al litoral. Es connecten les costes dels anteriors municipis conjuntament amb Port Aventura amb una línia que porta directament a on es pot agafar el servei de connexió amb l'Estació del Camp de Tarragona. Els seus horaris són:

- **Temporada baixa ( 01-11 fins el 25-09)**
  - **Dilluns a dissabtes:** 29 serveis des de Tarragona i 31 per part de Cambrils que comencen a les 06.30h i acaben a les 22.30h. Després dels primers tres serveis es passa a un model de viatge cada 30 min que acaba a les 22:30h a Cambrils i a les 21:30h a Tarragona.
  - **Diumenges i festius (no festius):** 28 viatges que es donen cada 30 min des de la capital provincial, Cambrils per la seva part produeix 28 busos amb destí a Tarragona pel litoral també amb les mateixes temporalitats. Els horaris d'aquests dies es donen des de les 06'30h a Tarragona, 06'55h a Cambrils, fins a les 21:30h i 22:30h respectivament.
- **Temporada mitja (26-09 fins 31-10 i de Setmana Santa fins el 14-06)**
  - **Dilluns a dissabtes:** 29 serveis des de Tarragona i 31 per part de Cambrils que comencen a les 06:30h i acaben a les 22:30h. Després dels primers

tres serveis es passa a un model de viatge cada 30 min que acaba a les 22:30h a Cambrils i a les 21:30 a Tarragona.

- **Diumenges i festius:** 28 amb sortida a Tarragona cada mitja hora des de les 07:30h fins a les 21:30h, Cambrils per la seva part oferta també 28 serveis cada 30min però en aquesta cas es comença a les 08'30 i finalitza a les 22:30.
- **Temporada alta** (del 15-06 fins el 25-09)
  - **Dilluns a dissabtes (no festius):** A les 06'30h es comencen els serveis a Tarragona, a les 06:55h a Cambrils, amb 31 serveis en intervals d'uns 30min fins a les 22:30h al primer cas i 33 autobusos fins a les 23:30h amb les mateixes temporalitats en el cas cambrilenc.
  - **Diumenges i festius:** començant a les 07:15h, a Tarragona, i a les 08:00h a Cambrils, s'ofereixen 31 serveis cada 30 min des del nucli central tarragoní cap al litoral. En sentit contrari es donen 31 serveis també cada 30min fins a les 23:30h, 22:30h en el primer cas.
- **Cambrils – Salou – Estació del Camp (L3)**

La principal línia de transport públic que comunica directament l'estació amb el litoral gaudeix d'una elevada estacionalitat latent a les èpoques d'arribada dels visitants a aquesta província. El seu objectiu és molt evident, ja que es busca connectar la zona econòmica terciària amb aquesta infraestructura mitjançant un servei directe sense la necessitat de parar, com en el cas anterior, en la pròpia estació de busos central de la Tarragona per agafar un segon servei fins a l'alta velocitat ferroviària.

Els punts base, o parades, inclosos en aquestes línies es donen entre els tres municipis del sector central de la Costa Daurada: Vila-seca (la Pineda), Salou i Cambrils. Concretament:

- Estació de Cambrils
- Barri Marítim Cambrils
- Vilafortuny platja
- Passeig Jaume I a Salou
- Plaça Europa a Salou
- Port Aventura
- Avinguda Carles Buïgas a Salou
- Passeig Pau Casals a la Pineda
- Carrer Ramón d'Olzina a Vila-seca

- Estació Autobusos de Reus
- Estació del Camp de Tarragona

Els serveis entre aquestes parades es donen en dos tipologies determinades:

- **Diari només del 23-06 al 70-09 i del diumenge de rams fins al dilluns de pasqua inclòs:** 5 serveis que passa per cadascuna de les anteriors parades amb un interval de gairebé 2h des de les 08:10h fins a les 19:35h, arribant al punt final (Estació del Camp) a les 21:25h. Des de la pròpia estació també es donen 5 serveis amb unes temporalitats similars. Cal destacar que en aquestes èpoques els serveis no es connecten amb els centres de Vila-seca i Reus.
  - **Diari tot l'any:** es deixa fora de la xarxa a les parades de Carles Buïgas a Salou i el passeig Pau Casals de la Pineda. Únicament es ofereix un servei únic que s'inicia a Cambrils a les 06:30h i finalitza amb l'arribada a l'estació a les 7:55h. També hi ha un únic producte que surt des de la mateixa infraestructura a les 22:25h i arribada a l'estació d'autobús cambrilenca a les 23:55h.
- **Valls – Estació del Camp (L2)**

La localització de l'estació a l'interior tarragoní fa que la seva proximitat amb el municipi de Valls, un dels motors econòmics del passat amb un pes encara important avui dia, requereixi d'una connexió directa pels seus residents. Les ofertes i horaris que es donen tenen la mateixa tipologia que en els casos anteriors:

- **Dilluns a divendres:** 29 viatges des de Valls amb temporalitats que es donen entre els 30 i els 45 min des de les 06:05h del matí fins a les 23:05h de la nit. El sentit invers únicament oferta un servei menys que l'anterior, amb 28, on els seus horaris giren entorn de les 06:18h i a les 23:30h en temporalitats idèntiques al cas contrari amb una mitjana 30-35 min.
- **Dissabtes feiners:** 22 viatges durant aquests dies des les 06:00h fins a les 23:15h amb Valls com a punt d'origen. Els horaris varien d'esperes inicials de més d'una hora fins a una estructura de sortida cada 30min durant les hores puntuals. Des de la pròpia estació també surten 22 serveis amb les mateixes temporalitats però amb un hora d'inici a les 06:20h i finalització a les 00:23h.
- **Diumenges i festius:** Iniciant-se a les 08:05h a Valls i a les 08:10h a l'estació es presenta un servei públic que promou 19 autobusos en ambdós sentits amb



- **Port Aventura - Estació del Camp**

Exercint la seva coneguda importància territorial dins de la província de Tarragona, Port Aventura també ofereix certs serveis de transport públic entre les seves instal·lacions i l'estació d'alta velocitat ferroviària. Aquest producte s'estructura amb uns horaris concrets o temporalitats evidents més enllà de les lògiques establertes durant l'estiu, amb una major demanda de visitants. Els seus serveis es basen en contractar certs busos de l'operadora principal per facilitar el transport dels visitants a aquesta infraestructura.

- **Conclusió del transport públic**

Els serveis que s'impulsen per connectar aquesta estació amb el territori, aspecte de vital importància tenint en compte la necessitat d'integrar-la amb ell, no semblen que estiguin sent el model correcte per desenvolupar aquestes relacions amb els principals nuclis provincials. El cas de Tarragona, com ja s'ha comentat anteriorment en altres apartats, presenta una manca de pertinença o relació directa entre la seva pròpia estació i algun àrea urbana del seu entorn, motiu pel qual es evident defensar la prioritat que requereix impulsar horaris i noves xarxes més complertes per encaixar aquesta infraestructura dins del marc provincial.

Les línies litorals tenen una freqüència molt elevada, cada 30 min, però el temps que es triga en arribar a l'estació després d'observar totes les parades –en el cas de la línia que no fa transbords- pot fer que els usuaris seleccionin el transport privat o el taxi. El tema de la línia que únicament connecta aquestes àrees amb l'estació central d'autobusos ja sembla de caire utòpic per a qualsevol persona que pretengui arribar amb una certa rapidesa a agafar el tren de mitjana o alta distància, per tant, és important marcar un model concret que tingui en compte l'estacionalitat, les característiques dels usuaris, els motius que porten a utilitzar o no aquest servei i la necessitat d'aprofitar les externalitats que suposa aquesta estació.

En el cas de Tarragona la connexió sembla tenir unes temporalitats i horaris correctes però cal avaluar l'ús que fan els seus habitants del transport privat per desplaçar-se a causa de la certa proximitat i estalvi de temps que poden fer. Estalvi, que també alhora suposa un problema quan es parla de aparcament que té aquesta estació, com ja s'ha comentat anteriorment, però en general les característiques d'aquesta línia sembla correcte. Una de les principals variants que es defensen és la idea de fer arribar els ferrocarrils de baixa distància i regionals a aquesta estació aprofitant alguns traçats com la línia de Roda que passa pel Polígon Nord petroquímic o buscar noves formes de connexió com el model Tramcamp que es va proposar al Pla Director Urbanístic del Àmbit Central del Camp de Tarragona, aquesta proposta suposa crear una xarxa de tramvia utilitzant part de les vies de ferrocarril convencional de la zona, mesura que

permetrà connectar els principals nuclis urbans i les estacions del àrea (Gutiérrez, 2009). En l'actualitat aquesta proposta es troba descartada o aturada indefinidament a causa de la important inversió que suposava dins del context econòmic actual. En aquest mateix document, el Pla Director Urbanístic del Àmbit Central del Camp de Tarragona, es parlava de la possibilitat de realitzar una estació central al Aeroport de Reus, afegint un motiu més a les necessitats ja comentades de desenvolupar e impulsar un model de transport públic més eficient i ràpid per a la població d'aquesta àrea.

- **Servei de taxi**

Un cop es va planificar la localització exacta d'aquesta infraestructura es van a començar a desenvolupar les previsions de certs sectors en base a les potencialitats que presenta l'estació amb el possibilitat de transportar als seus viatgers a altres zones tarragonines com per exemple el litoral. En aquesta línia es van començar a realitzar estratègies conjuntament entre els dos municipis dins dels quals es troba aquesta, la Secuita i Perafort, realitzant entre ells un repartiment de les llicències pròpies que es donarien als seus serveis de taxis respectius.

El resultat final va acabar sent amb un divisió que va atorgar 9 llicències a la Secuita i 4 a Perafort. Aquest repartiment, en paraules del Alcalde de Perafort i Puigdelfí disponibles a l'entrevista del apartat dels annexos, es fonamenta en el fet de que tot i que l'estació estigui en els dos termes, la Secuita té que gaudir d'una millor condició d'aquest servei per la ubicació concreta del edifici en la seva àrea. Aquesta bona sintonia, parlant de la temàtica del taxi, es trenca quan s'observen les problemàtiques internes que tenen aquests dos ajuntaments amb els conductors de taxis procedents de les zones més econòmicament potents o del litoral tarragoní.

El nombre de viatges que es realitzen des de la mateixa estació com en sentí contrari són molt elevats a causa de la seva distància i la manca d'un servei de transport públic de millor qualitat. Aquestes característiques permeten que els taxis s'imposin com una de les principals formes de desplaçar-se a les zones més importants. El fet de connectar l'estació amb àrees com Tarragona, Reus o la Costa Daurada genera l'arribada de taxis d'aquestes procedències amb ocupants que busquen fer ús de l'alta velocitat ferroviària. Fins a aquest punt tot sembla lògic, però els debats i les tensions es formen quant aquestes mateixes persones busquen recollir a nous clients d'aquesta mateixa estació per portar-los als seus destins.

Aquesta problemàtica ha generat grans debats i discussions entre el mateix sector del transport com per part de les entitats o ajuntaments implicats. Des de els municipis de la

Secuita i Perafort es buscava desenvolupar una àrea metropolitana per a aquest servei amb l'objectiu de permetre recollir també als vehicles dels seus municipis en les zones tarragonines o en el litoral. La idea no es desenvolupa a causa de la manca de conformitat per part de les entitats externes als municipis on es situa l'estació, donant com a resultat un únic canvi que es basa en donar sempre prioritat als taxis de la Secuita i de Perafort en l'estació sempre i quan hi hagi algun disponible, si no aquestes llicències estan treballant o no es troben disponibles els taxis externs poden recollir a passatgers a l'estació.

En aquest sentit és complicat avaluar la qualitat d'aquest servei a causa de les diferents modalitats de tarifes establertes a la província de Tarragona. El model de la Costa Daurada rep unes taxes determinades pels ajuntaments de la zona que condiciona la visió general, així com també les casuístiques de ciutats com Reus o Tarragona. Aquest fet no modifica ni condiciona en gran part l'èxit que tenen aquests serveis a causa de la important millora que ha tingut aquesta estació amb noves modalitats de visitants i la possibilitat de desplaçar-se amb una elevada facilitat a centres econòmics com Madrid.

## 2.6 Característiques i volum de passatgers

Dins del *Anuari del Ferrocarril 2012*, es poden consultar les dades referents al volum de passatgers que obtenen les estacions d'alta velocitat d'Espanya. El cas de l'estació del Camp de Tarragona es troba per sota dels grans volums que es donen en casos com les estacions de Madrid, Barcelona o València. Per tenir una idea bàsica de la situació i les mides que es donen les dades de l'any 2011 presents en l'anuari anterior imposen una jerarquia concreta:

**Taula 2.6.1: Viatgers entre les principals estacions espanyoles (2011)**

Rànquing	Estació	Viatgers
1	Madrid-P.Atocha	13.083.504
2	Barcelona-Sants	6.113.864
3	Valencia-J.Sorolla	2.669.286
4	Sevilla-S.Justa	2.652.030
5	Madrid-Chamartín	2.595.220
6	Zaragoza-Delicias	2.305.880
7	Màlaga	1.678.852
8	Córdoba	1.319.704
9	Alacant	1.283.653
10	Valladolid	638.319
11	Valencia Nord	555.979
12	Pamplona	542.268
13	Camp de Tarragona	534.016
14	Lleida	510.592
15	Albacete	481.914

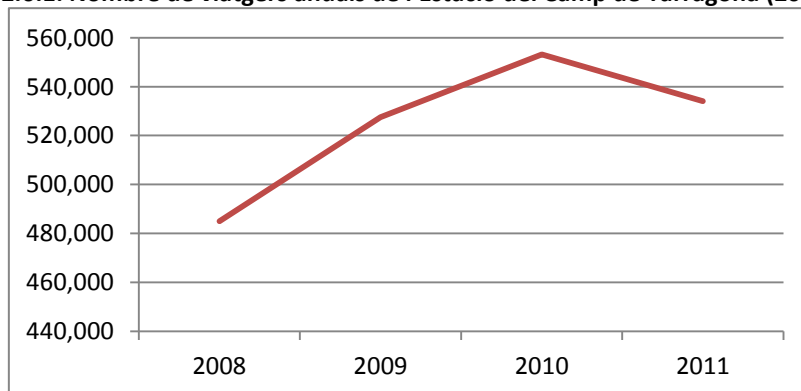
Font: Anuari del Ferrocarril 2012

Com s'observa en l'anterior taula, els principals volums es concentren en els eixos de Madrid i Barcelona, a causa del seu important poder econòmic i les competències administratives que es desenvolupen en aquests dos centres espanyols. El cas sobre el qual es parla en aquest estudi, el Camp de Tarragona, queda molt lluny de les importants quantitats que tenen algunes casuístiques, com reflecteix la seva posició en el rànquing de 2011: 13a.

Una de les característiques més peculiars i que caracteritzen el cas espanyol són les importants diferències que es donen pràcticament entre les tres escales de ciutats ferroviàries d'Espanya. En un primer interval es troben les dos capitals més importants, Madrid i Barcelona, les quals es podria dir que juguen en un altre lliga pròpia per sobre de la resta en aquest aspecte. Aquestes diferències es basen en el poder i el pes que exerceixen sobre tot el seu entorn i el propi país, motiu pel qual obtenen les majors dades de volums de tot el conjunt. Una segona escala portaria al observador a apreciar les grans ciutats i capitals provincials que complementen a les comentades anteriorment, Sevilla, València, Saragossa o Màlaga... representen aquelles zones amb un important pes sobre la seva regió que s'aprofita de la possibilitat de connectar la seva població mitjançant el TAV amb les grans ciutats estatals. Per últim, dins del context de l'anterior taula, es trobarien aquelles ciutats importants dins del seu entorn, Tarragona, Valladolid, Pamplona, Lleida o Albacete, que imposen la seva jerarquia territorial dins d'un model de menor mida que en las casuístiques anteriors, però que també s'aprofita de les externalitats que deixa l'alta velocitat ferroviària a causa de l'enorme quantitat de connexions amb altres urbanes.

Els 534.016 passatgers que rep evidencien la importància i el dinamisme que aporta aquesta estació a causa de la seva capacitat per connectar amb territoris de gran importància inclosos dins de la línia Madrid - Barcelona - Frontera Francesa. L'evolució d'aquests valors durant els darrers anys dels que es disposa de dades, 2008-2011, genera la tendència següent:

**Figura 2.6.1: Nombre de viatgers anuals de l'Estació del Camp de Tarragona (2008-2011)**



Font: Elaboració pròpia en base a les dades de l'Anuari del Ferrocarril 2012

L'evolució mostra la tendència positiva que ha tingut aquesta línia durant els darrers anys, fent una visió general de tots els anys, aquesta fet indica que la possibilitat d'arribar en un espai de temps més curt a certes distàncies és un reclam por important. El desplaçament més ràpid s'uneix al atractiu i pes que tenen ciutats com Madrid i Barcelona pels usuaris de l'estació del Camp de Tarragona. L'any 2010 el descens comença a causa dels possibles impactes de la crisi socioeconòmica observar uns valors més inferiors per l'any 2011.

En aquest sentit cal tenir en compte que el servei d'alta velocitat ferroviària (AVF) tarragoní té menys usuaris que la seva estació convencional a Tarragona ciutat. Es poden observar diferències a causa dels diverses destinacions que es connecten amb cadascuna, definint el TAV com el servei vinculat amb Madrid i el corredor del Ebre (Saragossa, Pamplona i País Basc) i l'estació de la ciutat com a vincle diari amb Barcelona. La selecció de la segona variable com a mecanisme principal per anar Barcelona és fonamenta en un diferència substancial de preu i temps d'accés a les instal·lacions, imposant aquesta tipologia com la predominant a la província.

Per entendre del tot quines dinàmiques afecten al volum de passatgers que es mou cal buscar més informació que exposi les característiques de la població, amb aquest objectiu es consulta l'enquesta que es va realitzar per part de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona i el Consell Comarcal del Tarragonès amb el suport del Departament de Geografia i Sociologia de la Universitat de Lleida i el Gabinet d'Estudis de la Cambra de Tarragona durant l'àmbit temporal del 8 al 15 de febrer del 2010.

Dins d'aquest estudi, conegut com *Els usuaris de l'alta velocitat ferroviària a l'estació del Camp de Tarragona*, es treballen diferents preguntes relacionades amb les característiques dels passatgers. En aquest capítol es mostra un breu resum dels aspectes més rellevants que permeten apropar-se a les realitats dels passatgers d'aquesta casuística.

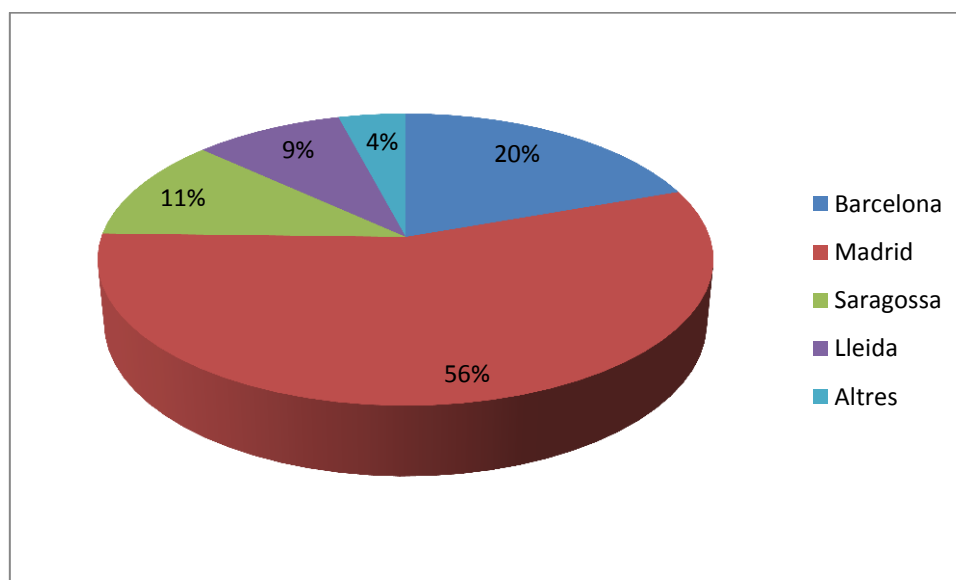
Les dades recollides i extretes en aquesta enquesta mostren una clara tendència a motivacions laborals per part dels usuaris enquestats, cal comentar que aquests provenen un 79,05% del servei AVE i un 20,95% del AVANT. Aquestes motivacions engloben un 60% del total, deixant a banda altres temàtiques com la família, estudis, serveis professionals, turisme o altres personals. Per tant, la primera idea clara que es recull que aquesta mostra és la importància de la connexió amb ciutats com Madrid i Barcelona per motius laborals.

Les freqüències que es donen en els usuaris es troben molt condicionades a desplaçaments puntuals per les anteriors motivacions, fet que genera el predomini de les freqüències no

regulars (29%) i les mensuals (21%) per sobre de la resta. El creuament que es realitza en aquesta enquesta amb les dades de motivacions i aquesta variable permet observar directament el fil connector i les relacions evidents que es donen entre elles. La realitat anterior requereix d'observar també quins són els destins més importants per avaluar quins aspectes laborals marquen als usuaris de l'estació, en el cas del Camp de Tarragona els desplaçaments es concentren entre Madrid (60,5%), Barcelona (15%), Saragossa (12,7%) i Lleida (8,7%) (Figura 2.6.2). Per tant, la capital estatal exerceix una important funció d'atracció en base a motivacions econòmiques relacionades amb motius laborals.

Les anteriors ciutats mostren les diferències existents a causa de la proximitat que es té amb elles, fent que a Madrid es donen les freqüències més baixes i mitjanes, a Barcelona les freqüències més elevades vinculades amb moviments casi diaris, mentre que la resta de casos tenen una tipologia més diversificada. Aquesta variable torna a ser molt tractada i justificada observant com 16% dels usuaris tenen càrrecs de directius o empresarials i un 26,5% està qualificat com tècnic especialitzat. La formació acadèmica d'aquests passatgers també es vincula amb grau universitari superior (44%), grau universitari mig (32%) i màster/doctorat (24%). Per tant es torna a observar el perfil clarament professional d'aquesta línia en base a les motivacions comentades anteriorment, els destins, les freqüències i la formació professional i acadèmic dels seus usuaris.

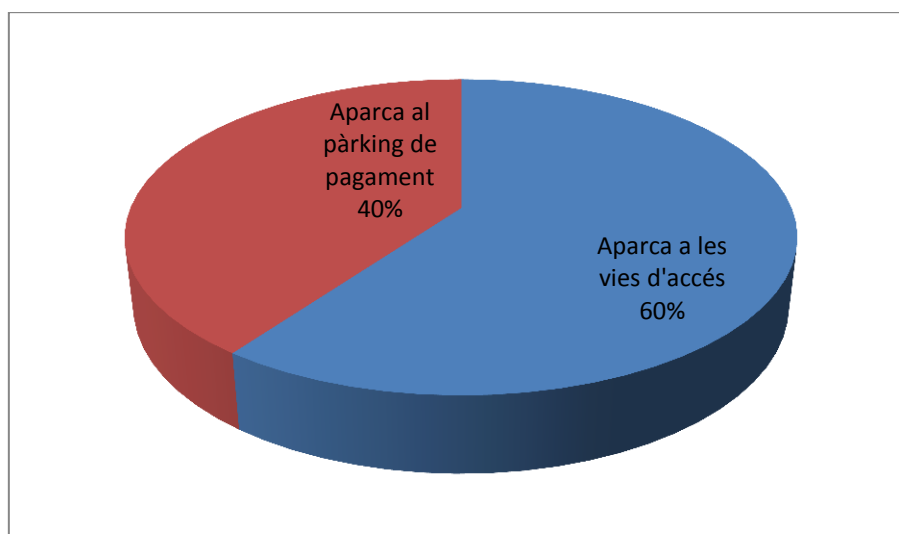
**Figura 2.6.2: Viatgers segons origen i destí de l'estació del Camp de Tarragona**



Font: Elaboració pròpia en base a les dades de l'enquesta de viatgers de la Cambra de Tarragona i el Consell Comarcal del Tarragonès

Les edats més presents es troben emmarcades dins del interval entre els 35 i els 60 anys amb un 60%, percentatge que ja es pot preveure en base a les característiques anteriors. Una de les variables més relacionada amb l'objectiu d'aquest TFM són les valoracions de l'estació i l'accés dels passatgers a aquesta. Els usuaris suspelen al cas del Camp de Tarragona en els termes d'accessibilitat viària, les condicions de pagament del aparcament i el servei de transport públic d'autobusos. Aquesta avaluació negativa dels reptes lògics que ha d'assolir una estació perifèrica, com s'ha comentat anterior en els anteriors apartats, evidencia la clara tendència a utilitzar el transport privat com a primera opció (80% amb origen i 60% destí a l'estació de Camp de Tarragona). Aquesta certa monopolització, més lògica quan es parla d'origen, del transport privat genera la necessitat d'observar quines modalitats d'aparcament s'utilitzen a causa d'un important conjunt que es desplaça amb el seu propi transport sense portar un altre conductor que després s'emporti el cotxe. S'observa com el 52% dels viatgers aparquen a l'estació, les dades en referent a les preguntes sobre l'aparcament de l'estació mostren els problemes greus que troben els usuaris en matèria de trobar aparcament (40%), fet que genera que dona com a resultat que el 40% (Figura 2.6.3) del anterior conjunt reconegui que aparca a les vies d'accés a aquesta infraestructura. A més, el 60% % (Figura 2.6.3) que fa referència a les persones que deixen el vehicle al propi aparcament no mostren un clar ús dels abonaments que s'ofereixen i concentren tipologies de pagament fraccionat i algunes bonificacions relacionades amb viatjar en classe superior. Per tant, hi ha problemes visibles vinculats amb el servei d'aparcament i la política de preus o divulgació de les modalitats de pagament i abonaments.

**Figura 2.6.3: Espai d'estacionament dels usuaris que aparquen a l'estació del Camp de Tarragona**



Font: Elaboració pròpia en base a les dades de l'enquesta de viatgers de la Cambra de Tarragona i el Consell Comarcal del Tarragonès

La naturalesa de les anteriors dades està molt condicionada al seu espai temporal d'obtenció, el mes de febrer, fet que permet entendre que la seva inclusió dins de l'època catalogada com a temporada baixa pot ser un aspecte clau per tenir en compte. Seria molt interessant gaudir d'unes dades realitzades durant l'estiu per avaluar la petjada que deixa el turisme cap a la Costa Daurada i la pròpia província en les dades de l'alta velocitat ferroviària. El fet de no poder treballar aquesta modalitat incrementa la importància d'analitzar les diferències que es donen durant el cap de setmana, on els desplaçaments pendulars per motius laborals desapareixen. Les dades recollides durant aquesta enquesta mostren un augment de les motivacions relacionades amb qüestions familiars, oci i turisme, per tant, s'observa el canvi del perfil entre els dies feiners i els festius. Les freqüències també canvien radicalment a causa del augment de presència de les més baixes, és a dir, dels desplaçaments puntuals sense regularitat.

Un altre aspecte molt interessant que es treballa durant aquest estudi són les diferències que realitzen els seus autors sobre els dos serveis, AVE i AVANT. El seu anàlisi determina que primer d'aquests, AVE, es vincula amb els negocis i les motivacions professionals amb un gran pes de les freqüències mitjanes i baixes amb una població de més edat que passa menys temps d'accés o des de l'estació que l'altre cas. AVANT per la seva rep un perfil més enfocat a motivacions relacionades amb els estudis i la família sense deixar de banda els motius purament professionals. Els usuaris tenen una elevada freqüència que els porta quasi a viatgers diaris, fet que podria ser la causa per utilitzar aquest servei a causa del preu, amb una mitjana d'edat més jove. Per tant, s'observa com les característiques de cadascun dels dos serveis permet entendre les diferències dels usuaris els utilitzin. Hi ha canvis importants entre aquestes però els aspectes més rellevants continuen sent palpables en les dos.

Com a punt final d'aquest resum de les dades referents a *Els usuaris de l'alta velocitat ferroviària a l'estació del Camp de Tarragona* un dels aspectes més curiosos que es desenvolupen són les definicions de tres perfils base dels usuaris de l'estació del Camp de Tarragona. Diferencia els següents en base a unes característiques pròpies (classificació e informació inclosa dins del mateix informe):

- **Perfil 1: Usuari que viatja per motius professionals o de negocis amb origen o destí a Madrid**
  - La majoria dels usuaris que viatgen per motius professionals o negocis tenen Madrid com a origen o destí. A més, el viatger de negocis/professional suposa el 29,3% del total de la mostra (el més elevat de la mostra)

- D'aquest perfil de viatger, més de dos terceres parts realitza aquest desplaçament de forma regular
- El nivell de formació és encara més elevat que la mitjana dels enquestats
- La presència de directrius, empresaris, professionals liberals i tècnics especialitzats suposen quasi tres quartes parts dels enquestats
- L'ús del vehicle privat i el taxi és superior a la mitjana de la mostra (87,7% en origen i 94,7% destí)
- Pes més important de les edats mitjanes/altes (especialment el grup dels 45-60 anys)
- Ús superior dels serveis d'AVF per aquest tipus de viatge que la resta de la mostra (però inferior als altres dos perfils)
- **Perfil 2: Viatger pendular (el *commuter*) per motius laborals amb origen o destí a Barcelona**
  - Els viatgers amb origen o destí a Barcelona suposen el 42% dels viatgers per motius laborals de l'estació de Camp de Tarragona. D'altra banda, les motivacions laborals suposen el 28,3% dels viatges.
  - Dos terços d'aquests viatgers realitzen el desplaçament de forma diària
  - El nivell de formació és el més elevat de tota la mostra (hi destaca l'elevat nombre d'enquestats amb màster o doctorat)
  - La presència de directius, empresaris, professionals especialitzats suposen més de dos terços del total
  - Més del 84% utilitzen el producte AVANT
  - EL 90% dels viatgers enquestats utilitzen el TAV en més del 75% dels viatges Barcelona - Tarragona que realitzen
  - L'ús del vehicle privat i el taxi com a mode d'accés a l'estació del Camp es troben per sobre de la mitjana de la mostra (90,4%)
  - Pes més important de les edats mitjanes (especialment del grup de 35 a 44 anys)

- **Perfil 3: Usuari que viatja per motius familiars**
  - El viatger per motius familiars representa el 16,6% dels enquestats
  - Gairebé dos terços dels viatgers es desplaça regularment amb freqüències mensuals
  - La major part dels viatgers tenen Madrid com a origen o destí (56,6%), seguit de Saragossa (17%)
  - El nivell de formació alt, però 10 punts inferiors al conjunt de la mostra
  - Perfil professional més diversificat: la presència de directius, empresaris, professionals liberals i tècnics especialitzats és gairebé 20 punts inferiors al conjunt dels enquestats
  - El 84% utilitzen el producte AVE
  - Gairebé el 90% dels viatgers enquestats utilitzen el TAV en més del 75% d'aquests viatges
  - Pes més importants dels joves (especialment el grup dels 25 a 34 anys)
  - El màxim d'usuaris es dona a l'estiu, fet que indica una important incidència del factor turístic
  - Valors relativament menors en comparació amb el volum que mou l'estació de Tarragona ciutat a causa del elevat ús que fan els residents que viuen en els municipis de l'entorn

En general, després d'haver observat els perfils que defineixen les entitats i els tècnics que van participar en l'anterior estudi, queda clar el volum de passatgers de l'estació del Camp de Tarragona engloba diferents modalitats d'usuaris dels seus serveis i productes. Les dos modalitats, AVE i AVANT, obtenen un producte diferent que evidencia les característiques d'uns viatgers que busquen comunicar-se amb unes distàncies concretes. Aquests recorreguts i el seu preu determinen una caracterització concreta d'aquesta estació com un eix d'usuaris professionals amb una formació acadèmica i professional elevada. Aquestes habilitats i estudis es relacionen amb desplaçaments empresarials durant els dies laborals, on els usuaris es vinculen amb els moviments pendulars i el *commuting*.

Seria un error determinar que l'estació del Camp de Tarragona és una línia únicament laboral i professional, ja que com ja s'ha comentat anteriorment s'ha de tenir en compte que el perfil pot canviar durant l'època de temporada alta a l'estiu. Les modificacions que es poden observar tampoc poden ocultar la gran importància que té la connexió de Tarragona amb els eixos de Madrid i Barcelona en motius empresarials, però al mateix temps també és lògic interpretar que aquest reclam serà molt similar en una vessant molt més turística i cultural.

Tenint definit i entès el volum dels passatgers i les característiques més representatives s'ha de tornar a parlar, a mode de conclusió, dels reptes que sembla que té que assolir aquesta estació en base a la informació teòrica exposada anteriorment i a les respostes sobre accessibilitat que han generat els usuaris. És molt important encaixar i connectar qualsevol estació perifèrica amb el seu entorn, ja que els principals problemes que s'observen en una primera fase sovint es vinculen amb els obstacles per arribar a aquestes estacions per part de la població dels nuclis i àrees pròximes.

Les dades mostren que el cas d'aquest projecte encara té molt camí per desenvolupar i millorar, sent evident la necessitat d'impulsar una xarxa de comunicació e intermodalitat que permeti unir aquesta estació amb un servei eficient de transport públic que satisfaci als usuaris d'aquesta.

## **2.7 Reformulació ferroviària prevista al Camp de Tarragona**

Després d'haver realitzat l'anàlisi de diferents aspectes relacionats amb l'estació del Camp de Tarragona i les característiques de l'entorn provincial és important continuar aquesta línia amb els possibles canvis ja anunciats per a aquest territori. En aquest capítol s'observen principalment les propostes provinents del Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona, document on es recullen noves variants com les següents:

- **Corredor del mediterrani i connexió amb la Línia d'Alta Velocitat (LAV) Madrid-Barcelona-Frontera francesa**

L'existència d'aquestes dos variables engloba la necessitat de desenvolupar un model territorial que busqui connectar els dos aprofitant la xarxa existent. El pas del corredor del mediterrani per la pròpia estació del Camp de Tarragona permet connectar el servei de transport de mercaderies amb nuclis con Vila-seca, mitjançant un canvi d'amplada, i Cambrils. S'identifica la connexió amb la ciutat de Tarragona com un aspecte molt important per

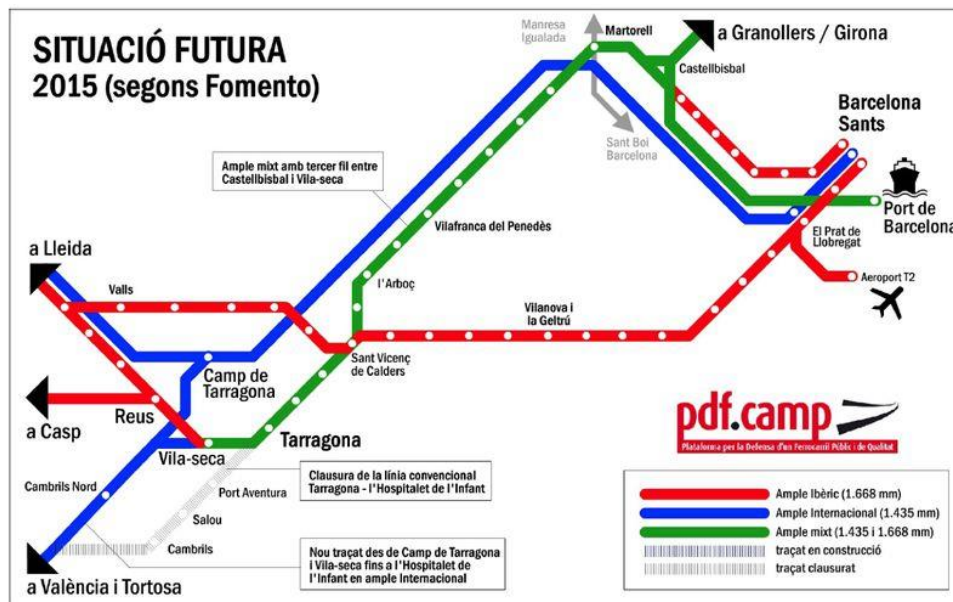
aprofitar aquestes oportunitats i es planteja utilitzar un bypass per arribar a una nova estació al centre de la ciutat.

Un aspecte clau d'aquesta variable és aprofitar la connexió amb el corredor mediterrani per aprofitar la possibilitat de tenir dos línies d'AVF a la província. La primera seria el cas històric de connexió amb la LAV Madrid – Barcelona – Frontera francesa a l'estació del Camp de Tarragona, mentre que la segona opció es basaria en definir l'estació central intermodal de Reus amb les connexions del litoral mediterrani i la nova infraestructura planificada d'ample europeu entre Tarragona i Castelló. Per tant, des d'una mateixa província es podria tenir accés a dos estacions connectades entre elles que ofereixin dos serveis diferenciats que conjuntament engloben una oferta diversificada en dos línies definides pels seus viatgers.

- **Canvi del traçat d'aquest als municipis de la costa**

Una segona variable que es té que tenir en compte són els canvis de traçats de certes àrees litorals de la província de Tarragona. El model planificat pel Ministeri de Foment a vista del 2015 englobava diferents modificacions de l'estructura actual, on en conjunt es pot observar una situació futura com la següent:

**Figura 2.7.1: Proposta del Ministeri de Foment en la xarxa de ferrocarril catalana pel 2015**



Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat, Camp de Tarragona  
pdfcamp.org - pdf.camp@gmail.com - 609058504 (Carlos Montejano)

5/6

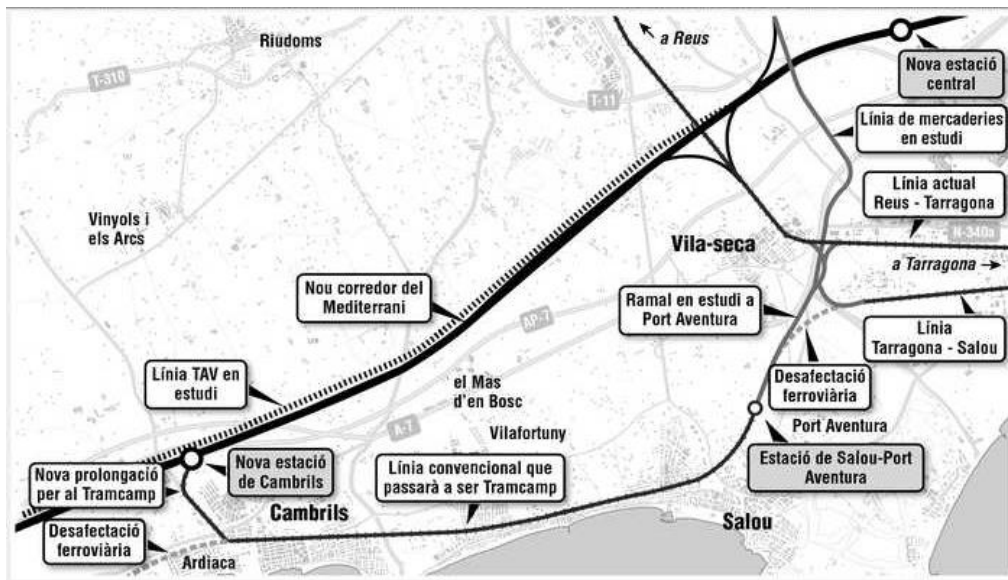
Font: Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat, Camp de Tarragona

Els aspectes essencials del model que es proposa es basen en introduir a la ciutat de Tarragona un ample mixt (1.435 i 1.668m) fins al municipi de Vila-seca, on es manté l'estació històrica

però que només disposa d'ample ibèric (1.668m) en direcció a Reus. Les noves variants es fonamenten en canviar el clausurar la línia convencional Tarragona – l'Hospitalet de l'Infant per donar pas a un nou traçat que connecti des de l'estació del Camp de Tarragona amb l'Hospitalet de l'Infant per mitjà d'una amplada internacional (1.435m). Aquesta nova variant es basaria en adequar el model territorial de Vila-seca i Cambrils a una nova mobilitat que es fonamenta en el pas d'aquest servei pel seus termes municipals.

La creació de la nova estació de Cambrils (*Figura 3.7.2*) s'estructura dins de la reordenació ferroviària planificada dins del sector central de la Costa Daurada. Dins de les diferents propostes que es poden observar destaquen alguns aspectes concrets:

**Figura 2.7.2: La reordenació ferroviària al centre de la Costa Daurada segons el Pla Territorial**



Font: Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat, Camp de Tarragona

S'observen com els canvis comentats anteriorment en matèria de noves variants ferroviàries en l'existència futura de la xarxa TramCamp de tramvia. L'ús de les antigues vies s'utilitzen per aquest nou servei conjuntament amb les noves accions vinculades amb la línia TAV que arribaria a la nova estació de Cambrils planificada per l'any 2015.

- **Nova Estació Central Intermodal de l'Aeroport de Reus**

Una de les variables més importants ubicades dins del planejament de la província de Tarragona és la planificació d'una nova estació d'AVF a la ciutat de Reus. La idea bàsica que la concep és la necessitat de fer arribar aquest servei a un dels principals nuclis de Tarragona per tal d'unir-la a les connexions del litoral mediterrani. Les oportunitats que es generen amb

aquesta estratègia resideixen en la possibilitat de connectar les dos estacions existents, Reus i Camp del Tarragona, amb trens llançadora que eliminessin els problemes històrics de la població reusenca per arribar a l'estació de la Secuita i Perafort.

L'ampli ventall d'estratègies que es poden desenvolupar es vinculen directament amb la implantació del servei AVF que aprofités les obres del corredor del mediterrani per connectar el litoral mediterrani també en el transport de viatgers mitjançant el Tren d'Alta Velocitat (TAV). La seva construcció actualment es troba paralitzada i les despeses econòmiques que l'envolten fan que a dia d'avui es tingui una incertesa evident sobre la seva data d'implantació.

- **TrampCamp**

Planificat i entès com la resposta a tots els dèficits històrics en matèria de transport públic neix la proposta TrampCamp. Amb una inversió calculada al voltant dels 580 milions d'euros el projecte pretén connectar el Camp de Tarragona mitjançant un servei de tramvia que circuli sobre 12 quilòmetres de plataformes viàries actuals i 30 de nous en un total de 42 quilòmetres de línia d'ample internacional. El seu conjunt suposa una estructura de 15 vies ferroviàries i 27 més de rails urbanitzats i enjardinats que busquen unir en un mateix servei la ciutat de Tarragona, els barris perifèrics tarragonins, la Canonja, Vila-seca, Salou, Cambrils, Reus i l'Estació Central intermodal de Reus.

**Figura 2.7.3: Recorregut del servei TramCamp planificat inicialment**



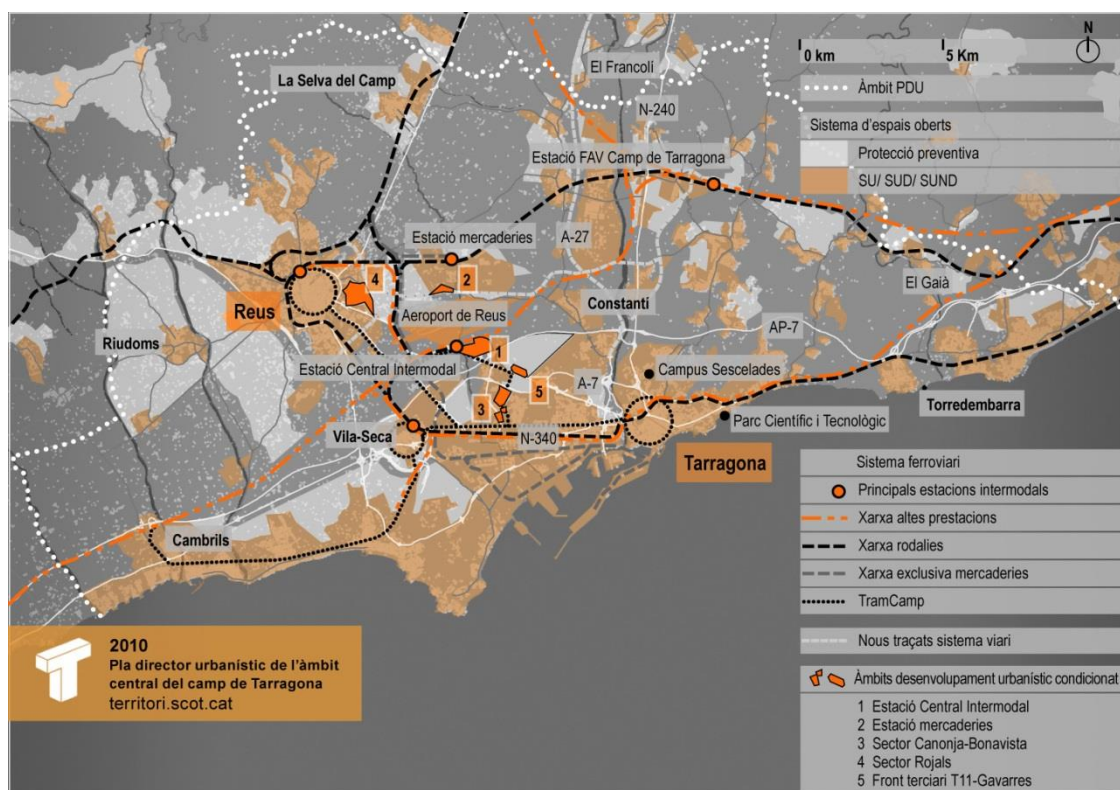
Font: Diari El Punt Avui

Els objectius i les característiques d'aquesta proposta són molts interessants per la casuística del Camp de Tarragona a causa del previsible increment de la connectivitat entre les seves àrees urbanes. Unificar els nuclis més importants del territori, Tarragona, Reus i la Costa Daurada, mitjançant un servei comú que els connecti amb l'Aeroport de Reus i la seva estació central futura és una maniobra perfecte per aprofitar totes les seves infraestructures de mobilitat. El principal problema que va portar a una aturada d'aquest projecte és l'elevat finançament que requereix, quantitat que durant l'actualitat sembla impossible d'afrontar a causa de la situació econòmica nacional.

- **Serveis de rodalies ja implantat a Tarragona**

Els objectius d'aquest projecte es fonamenten en obtenir resultats que permetin establir els reptes o les propostes essencials identificades pel cas de l'estació del Camp de Tarragona. Aquests aspectes han de tenir en compte les noves dinàmiques que es puguin donar en el futur en base a les reformulacions incloses dins del Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona (*Figura 2.7.4*):

**Figura 2.7.4: Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona**



Font: Societat Catalana d'Ordenació del Territori

Els canvis en l'estructura actual que es proposen dins d'aquest pla, representants en l'anterior figura, permeten identificar un seguit de millors substancials a certs dèficits històrics de l'estació del Camp de Tarragona. Mitjançant la creació d'una nova estació central intermodal a Reus es permetrà l'accés directe de la població de la pròpia ciutat i del seu entorn amb l'estació de la Secuita i Perafort. Aquest fet permet deixar enrere els problemes de connexió que tenien els habitants d'aquestes àrees en matèria de desplaçament per les principals vies de comunicacions del territori. També es contempla en aquest apartat el pas de la xarxa de rodalies pel polígon petroquímic nord de Tarragona, tornant a tractar les temàtiques comentades anteriorment sobre el possible aprofitament que es pot fer la línia Reus – Roda de Barà amb l'obertura d'aquesta novament al transport de passatgers. Les noves variants que es presenten en aquest document escenifiquen la voluntat de les administracions implicades en eliminar els dèficits històrics mitjançant propostes que potencien l'encaix territorial de l'estació del Camp de Tarragona en la seva província. Aquestes idoneïtats inicials adquireixen una elevada incertesa a causa de la dimensió i la despesa que representen aquestes propostes, les quals actualment no gaudeixen d'un termini concret de consecució.

- **Connexió al Port**

Una altra variable interessant dins del nou model que es vol implantar és la connexió directa de l'estació del Camp de Tarragona amb el Port de Tarragona. El Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona contempla la conversió de la carretera N-240 en una via de bus directe entre les dos localitzacions. Aquest projecte ajuda a condicionar i complementar la xarxa actual de comunicacions del cas d'estudi mitjançant una millora substancial en matèria de connectivitat amb un servei express de transport públic.

Les característiques i les oportunitats que engloba permeten entendre que serà un fet positiu per la pròpia estació del Camp de Tarragona, encara que els dèficits més importants continuen estant situats en altres àmbits i entorns diferents.

- **Ramal que connectarà l'estació de Camp de Tarragona amb Tarragona ciutat**

La darrera variable que s'ha projectat durant els darrers anys és el projecte de connexió de l'estació del Camp de Tarragona amb el centre de la ciutat mitjançant un ramal extern. En un acte a la Cambra de Comerç de Tarragona el Sr. Josep Fèlix Ballesteros, alcalde de Tarragona, va comentar la voluntat pública per millorar el servei de la província en relació amb la seva estació d'alta velocitat ferroviària. Les característiques d'aquesta proposta, *Figura 2.7.5*, es

basen en aprofitar la línia convencional ja existent als municipis de Reus i Vila-seca per connectar les instal·lacions de la Secuita i Perafort amb el centre urbà de Tarragona.

**Figura 2.7.5: Recorregut del nou ramal que connecta el centre de Tarragona amb l'estació del Camp de Tarragona**



Font: Diari el Periódico

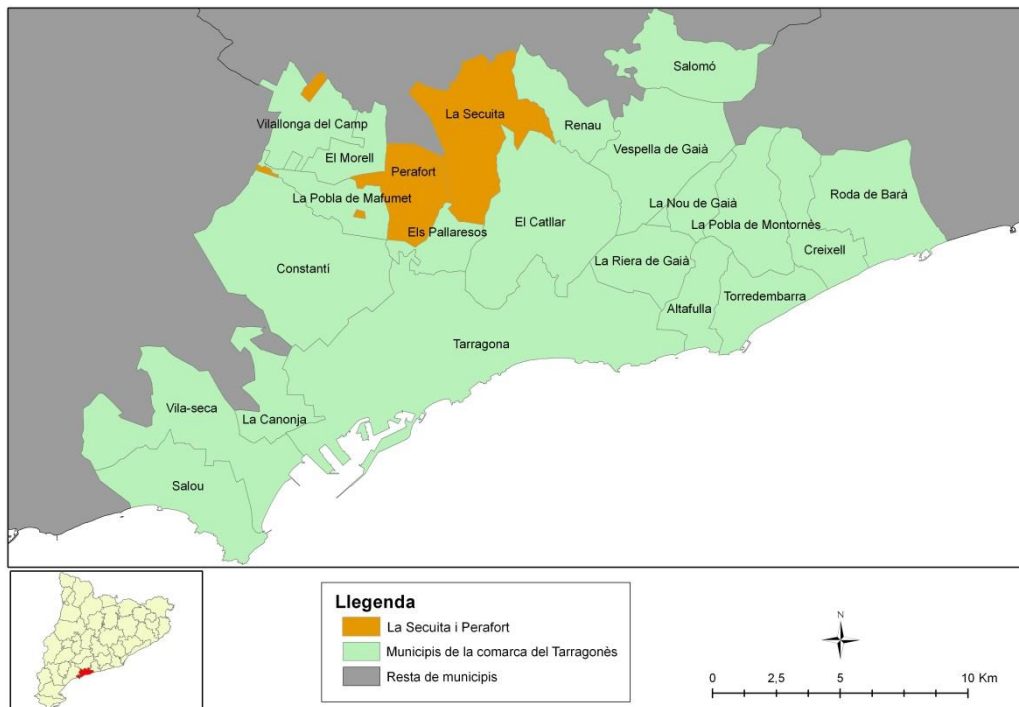
Aquest mecanisme es basa en impulsar un nou recorregut que surt des de la pròpia ciutat cap a Vila-seca, on el sentit canvia en arribar a Reus passant pel nou emplaçament de l'estació central intermodal de Reus. El traçat finalitza en l'estació del Camp de Tarragona dins d'un trajecte que segons les fonts oficials es realitzarà en 8 minuts. En línies generals es parla de la implicació que té Tarragona en matèria de millora dels dèficits històrics de la seva estació d'AVF, encara que els terminis de finalització i posada en funcionament del projecte no tenen una data concreta. Es creuen que per l'any 2015 o 2016 els trens llançadora des de la ciutat començaran a donar aquest servei, però no es té una seguretat complir aquests terminis actualment.

### 3. Planejament urbà entorn a l'Estació de Camp de Tarragona

Com ja s'ha comentat en anteriors apartats l'Estació del Camp de Tarragona es troba situada entre dos municipis: la Secuita i Perafort. Cadascun d'ells ha desenvolupat un model territorial concret i ha buscat aprofitar les oportunitats que donava l'arribada d'Alta Velocitat Ferroviària. Abans d'entrar en matèria de planejament cal fer una breu introducció a la història i característiques d'aquests dos casos.

**La Secuita** és un municipi amb una superfície de 17,8km<sup>2</sup> i una població de 1.635 habitants a l'any 2013. Es troba situat al nord de la comarca de Tarragonès, delimitant amb el segon cas d'aquest apartat: **Perafort**, que compta amb una superfície 9,5km<sup>2</sup> i una població de 1.278 habitants també per l'any 2013. En els dos casos el terme municipal inclou altres nuclis urbans a més de la capçalera municipal: l'Argilaga, Vistabella i les Gunyoles en el cas de la Secuita i Puigdelfí en el cas de Perafort. El sector terciari és la principal font d'ocupació a la Secuita, mentre que a Perafort el sector més important és el industrial, a causa de l'elevada importància que tenen el polígon petroquímic nord i el polígon industrial del Morell.

**Figura 3.1: Localització de la Secuita i Perafort dins de la comarca del Tarragonès**

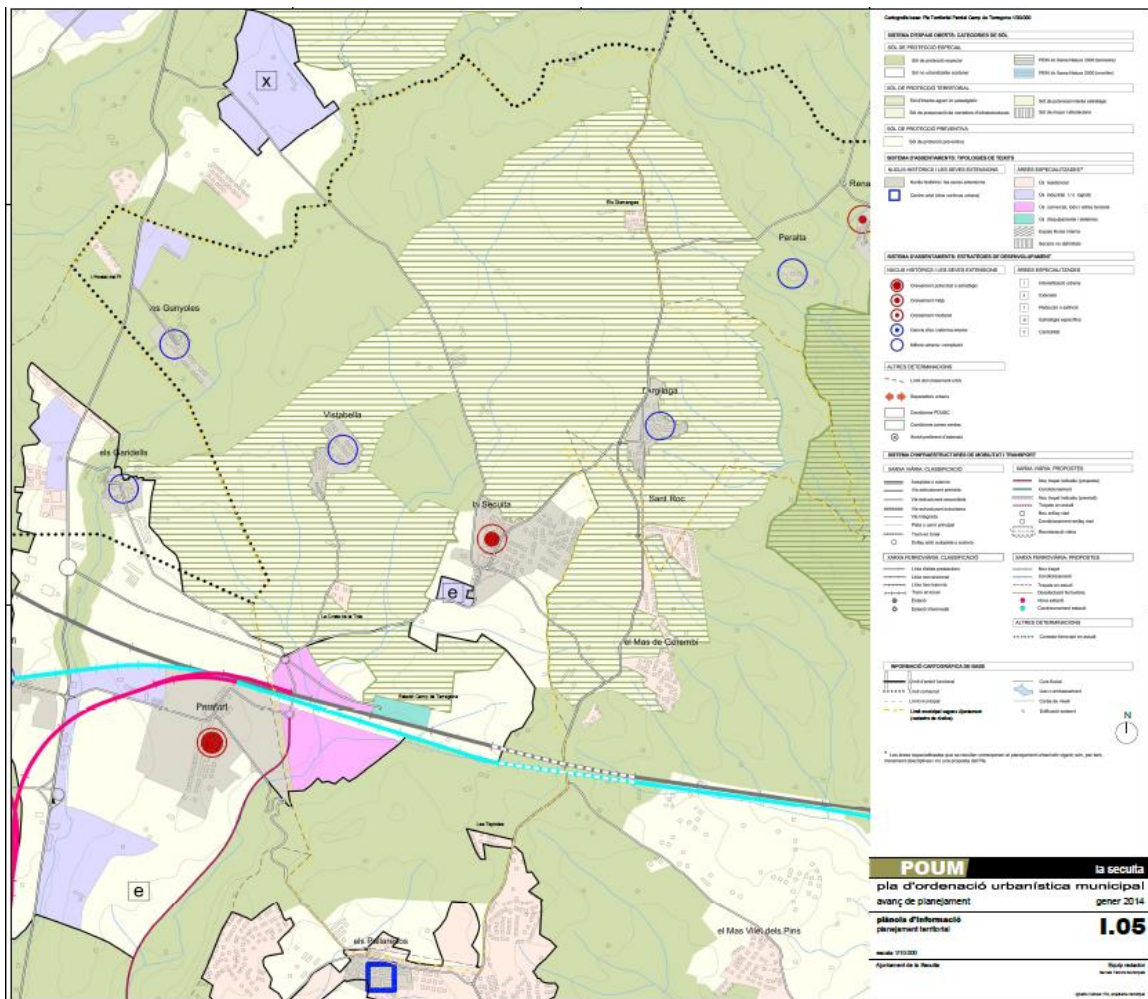


Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a la planificació d'usos a l'entorn de l'estació, el Pla Parcial del Camp de Tarragona ja realitzà la primera aproximació general. En aquest document es recullen diferents elements de gran interès vinculats amb la planificació territorial que desenvolupa la Generalitat de Catalunya, a més també es troba representada l'estratègia de desenvolupament que determina el mateix organisme.

En la següent figura s'observa una mostra d'aquest document fent un zoom especial al cas dels municipis de la Secuita i Perafort:

**Figura 3.2: Avanç del POUM de la Secuita (I)**



Font: Ajuntament de la Secuita, Regidoria d'Urbanisme

Analitzant bàsicament les estratègies que es determinen per als dos casos s'observen dos tipologies diferents de creixement. Perafort es classifica com un àrea susceptible de desenvolupar un **creixement potent i estratègic**, fet que es comentarà més endavant en l'apartat propi d'aquest cas, mentre que la Secuita rep un **creixement moderat**. Per tant, abans

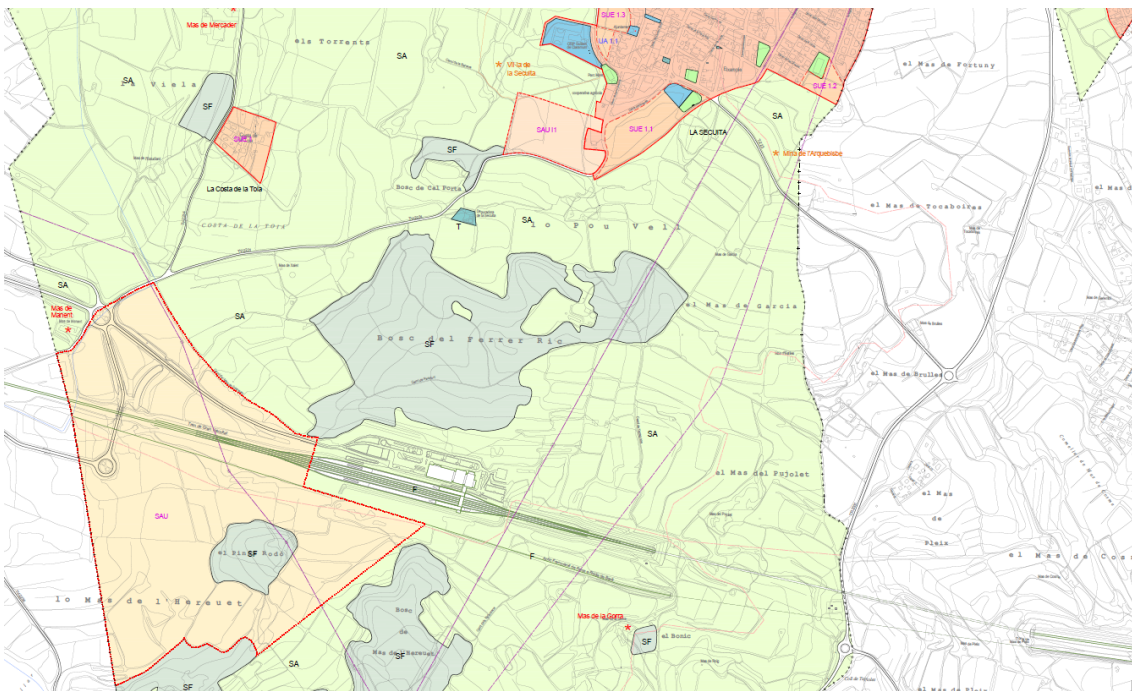
d'observar, avaluar i analitzar les propostes desenvolupades en matèria de planificació urbanística pels dos casos cal tenir en compte que es contempla que els dos tenen característiques i aspectes que podrien generar un creixement.

Amb la arribada ferroviària de l'AVF es van planificar unes propostes concretes per a cada casuística en concret, per tal d'entendre i analitzar-les millor dins d'aquest mateix capítol es desenvolupen dos apartats que tracten cadascuna d'elles.

### 3.1 La Secuita

El planejament de la Secuita, com també el de Perafort, gaudeix d'unes característiques i mesures concretes que van tenir un resultat determinat. Les propostes que van arribar al seu ajuntament amb la posada en funcionament l'AVF es van vincular amb una estratègia relacionada amb la construcció. Es parlava de desenvolupar un model territorial extensiu que aprofités la nova estació per arribar, en uns anys, a tenir una població al voltant dels 20.000 habitants, fet que xocava molt amb la mida que tenia durant el procés de planificació i posada en marxa de l'estació amb 1.000 - 1.500 habitants. Les propostes es basaven un àmbit d'actuació delimitat en la següent figura:

**Figura 3.1.3: Avanç del POUM de la Secuita (II)**



Font: Ajuntament de la Secuita, Regidoria d'Urbanisme

Les accions es concentraven al costat de l'Estació del Camp de Tarragona, al Oest de la mateixa, on es trobava una tipologia de sòls rústics, agrícoles i naturals. Els propietaris d'aquests terrenys eren el Institut Català del Sòl (INCASÒL) i ADIF, convertir-se en els principals defensor d'impulsar la construcció a aquell espai per aprofitar les oportunitats que generava l'estació. L'Ajuntament de la Secuita tenia certs dubtes sobre la viabilitat d'aquestes propostes i van decidir no donar suport a aquest model mitjançant al suspensió de les llicències. En paraules del actual Alcalde, el Sr. Eudald Roca Gràcia, es creia que (Disponible al apartat d'annexos, Entrevista a Sr. Eudald Roca Gràcia, Alcalde de la Secuita):

*" Les iniciatives es centraven en desenvolupar un model de construcció que portés a la Secuita a passar d'uns 1.100 - 1.200 habitants fins arribar a l'indar propers als 20.000 habitants. Aquesta transformació és completament desorbitada i no lliga molt amb les característiques i la història del nostre municipi. Amb aquest motiu es va procedir a suspendre les llicències per a desenvolupar aquest model a causa de la seva elevada dimensió, de la seva ubicació en territori natural, i a les característiques que significaven una problemàtica com el recorregut d'un torrent i la inclusió en aquesta àrea residencial de zones inundables."*

El primer projecte que es tenia en ment per desenvolupar en aquest espai no va gaudir del suport del ajuntament del propi municipi. És llavors quan cal analitzar les propostes que es tenen des de la mateixa institució també per a aquest espai (Disponible al apartat d'annexos, Entrevista a Sr. Eudald Roca Gràcia, Alcalde de la Secuita):

*"Des del Ajuntament de la Secuita s'han realitzat diferents viatges a congressos sobre AVF i s'han fet visites a ciutats o regions on es troben estacions perifèriques similars al cas de Tarragona. En aquest línia, dins del procés de redacció actual del POUM de la Secuita, es busca establir un model territorial que aprofiti les proximitats de l'estació per desenvolupar un polígon tecnològic i de recerca com l'existent a Valence.*

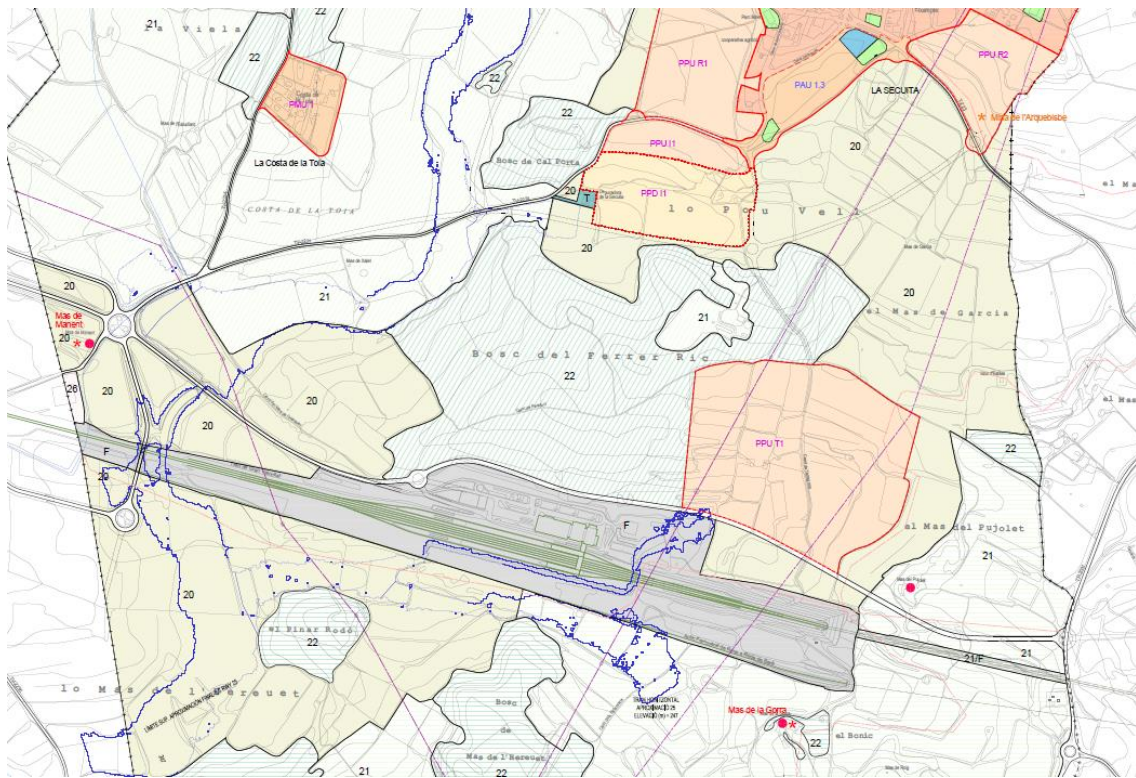
*Un cop observats els problemes que tenien les hectàrees d'ADIF i del INCASOL es va optar per canviar aquesta àrea a una zona més apte amb unes millors condicions sense problemes a causa de la tipologia de sòl, en referent a la protecció que es vol realitzar des d'aquest ajuntament pels territoris rústics, agrícoles i forestals ubicats en la localització inicial. Aquestes extensions s'ubiquen al nord-est de l'estació, les dimensions es corresponen a una tercera part del projecte inicial i busca aprofitar unes millors condicions de pendents, orientació i connexió amb l'estació."*

S'observa el canvi general de les característiques, deixant enrere un model de construcció per buscar un nou emplaçament vinculat amb la recerca i la tecnologia vinculada amb la facilitat

de connexió a causa de l'existència en les proximitats de l'Estació del Camp de Tarragona. Aquest projecte també té en compte l'àmbit acadèmic en matèria de facilitar espais per establir entitats vinculades amb el món universitari, com podria ser el cas de la pròpia Universitat Rovira i Virgili, centrant els objectius de les propostes en impulsar una estratègia coherent amb el propi municipi que permeti atorgar de cert dinamisme al territori.

Un dels aspectes importants d'aquesta proposta d'establiment tecnològic i de recerca és el nou emplaçament, tal es comenta anteriorment en la informació referent al Sr. Eudald Roca Gràcia, Alcalde de la Secuita, amb una nova localització que es pot observar en la següent figura:

**Figura 3.1.4: Avanç del POUM de la Secuita (III)**



Font: Ajuntament de la Secuita, Regidoria d'Urbanisme

A l'anterior figura es pot observar com es canvia la unitat d'acció per urbanitzar de la *Figura 3.2* per una nova localitzada al Nord-est, denominada al propi document com a PPU-T1 dins de la tipologia de sector urbanitzable delimitat. Les dimensions canvien fins a ser pràcticament una tercera part del projecte inicial residencial amb un emplaçament millor situat i sense alguns problemes anteriors vinculats amb la tipologia de sòl rústic, agrícola de valor i forestal de valor. La situació actual fa que aquest projecte tingui més sentit dins del model que busca el propi municipi, ja que les propostes anteriors de creixement actualment encara no semblen tenir una relació amb l'evolució lògica que desenvolupa el municipi, com es observar si

s'analitza el creixement des del 2008, any de posada en funcionament de l'Estació del Camp de Tarragona, amb 1.466 habitants i els 1.635 actuals que resideixen al 2013.

La planificació urbanística de la Secuita permet entendre la necessitat de valorar les propostes amb les característiques del municipi on es busquen implantar. La viabilitat de molts projectes territorials engloba certs aspectes dubtosos que fan que aquesta tingui que ser analitzada no únicament per les plusvàlues, el creixement que pot suposar o els beneficiaris d'aquests. L'aspecte més important es atendre l'encaix que aquesta acció pot tenir en el territori, observar si realment es troba relacionat amb les característiques històriques del entorn e incidir en les potencialitats que pot aportar en línia amb el model territorial més adient per a cada casuística concret. la Secuita trenca el model popular durant aquells anys, previs a la crisi econòmica actual, on es buscava impulsar el sector de la construcció amb grans urbanitzacions i un increment evident de la seva població.

L'ajuntament de la Secuita va deixar de banda el model de planejament més comú de l'època per buscar establir una estratègia menys directa amb el territori. Tenint en compte les característiques del sòl, buscant un menor impacte en matèria d'hectàrees e impulsant noves tipologies de propostes que s'adeqüin als escenaris futurs que es poden donar al municipi de la Secuita a partir de l'arribada i posada en funcionament de l'AVF. Van aprofitar les oportunitats que donava aquest servei per desenvolupar i millorar les vies de comunicació del seu terme municipal, però no es va voler continuar un suposat model extensiu de la taca urbana.

Per tant, a mode de petita conclusió, en aquest primer cas s'ha observat i analitzat un procés de planificació i canvis en les propostes per acabar produint una transformació del model inicial vinculat a la construcció per donar pas un nou centre tecnològic i de recerca a les proximitats de l'Estació del Camp de Tarragona. L'Ajuntament de la Secuita per tant, valora positivament les oportunitats que dona l'estació cap al seu municipi, però es contempla seguir un línia molt semblant al model de planificació que s'ha implantant en un cas que s'analitzarà en un capítol posterior d'aquest projecte, concretament el cas de Valence a França. Els terminis fixats encara no son exactes i no poden contemplar si les demandes que es donaven en el passat d'aquesta tipologia d'espais (dedicats a centres de recerca) encara és la mateixa actualment. En gran part, aquest clima d'incertesa en l'horitzó temporal de la planificació de la Secuita s'explica per la important inversió pública que requereix i les problemàtiques en aquesta matèria que es donen en el present.

### 3.2 Perafort

Perafort parteix d'una situació molt semblant a la de la Secuita en un primer moment. Tot i que durant el final dels anys 90 i principis de la dècada del 2.000 la població municipal es trobava en valors pròxims 500-700 habitants, valors que suposaven la meitat que en el cas de la Secuita, es torna a observar una tipologia de municipi petit basat en un nucli important històric. Les seves característiques s'expliquen avaluant el paisatge que acompanya al terme municipal, amb molta presència de territori agrícola, on únicament es trenca aquesta tipologia en les ubicacions on és visible el complex petroquímic i en la pròpia estació/instal·lacions d'alta velocitat ferroviària.

**Figura 3.2.1: Visió aèria del nucli de Perafort**



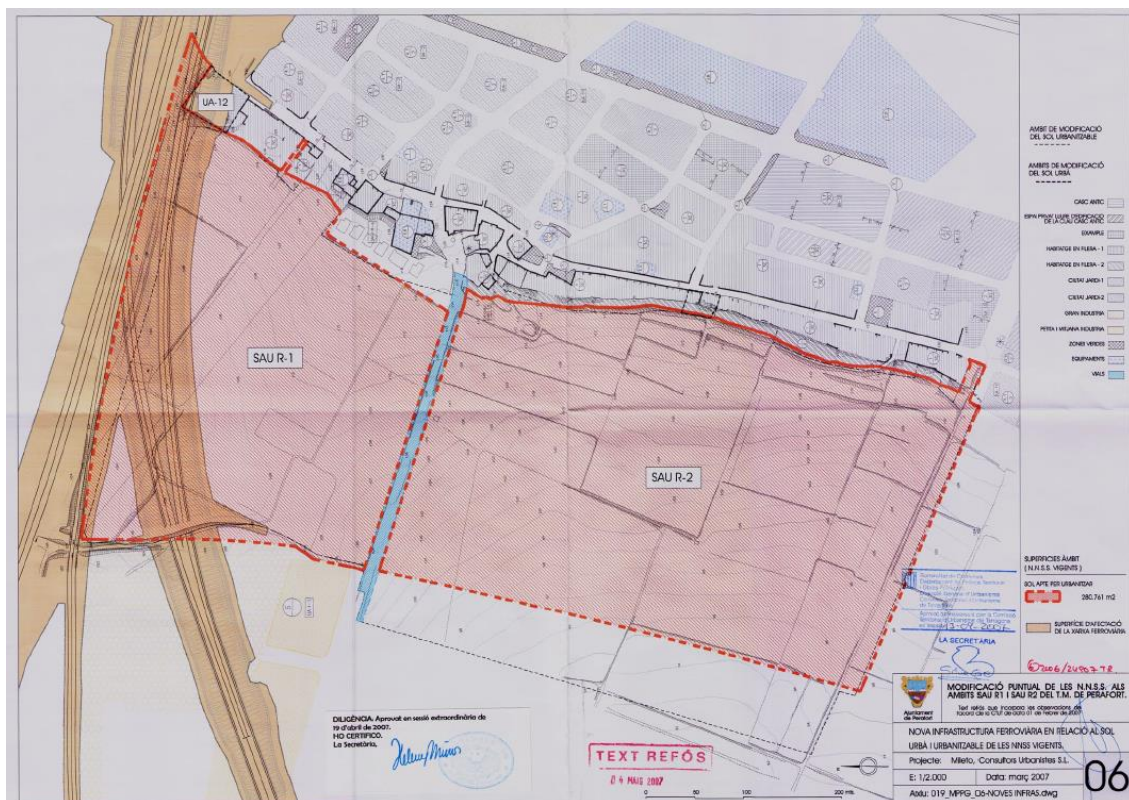
Font: Ajuntament de Perafort i Puigdelfí

Els projectes base que es van proposar amb la posada en marxa de l'Estació del Camp de Tarragona es centraven en potenciar el nucli central del municipi, *Figura 3.5*, i impulsar un model de construcció d'habitatges en territoris pròxims a les instal·lacions de la nova estació. Es creia i confiava en aquest model de desenvolupament territorial basat en el creixement de la població, com es recull en les paraules del Sr. Joan Martí Pla i Pla, Alcalde de Perafort i Puigdelfí (Disponible al apartat d'annexos):

"Des de la mateixa Generalitat es creia que Perafort era un municipi susceptible de patir un elevat creixement a causa d'aquesta decisió de localitzar l'estació, fet que surt representat en els documents de planejament territorial. En aquesta línia es buscava augmentar un població, que es trobava al voltant dels 900 habitants per tal d'arribar als 6.000-8.000 en un futur. Actualment hi ha 1.300."

La classificació com municipi susceptible de patir un creixement important portava associada l'assignació d'una Àrea Residencial Estratègica (ARE) de 30 hectàrees. L'ajuntament va entendre que aquesta oportunitat era el moment idoni per reactivar les unitats d'acció que s'observen a continuació:

**Figura 3.2.2: Planejament territorial de Perafort: Unitats d'acció**



Font: Registre de planejament urbanístic (*Modificació puntual de les Normes subsidiàries pel que fa als àmbits SAU-R 1, SAU-R 2, unitats d'actuació UA-1.2 i UA-2.2. 7 d'abril del 2007*).

Es volia remarcar la diferent naturalesa de model territorial entre dos àrees del propi municipi: les unitats d'acció anteriors i el nucli històric de Perafort. Es tenia en compte la història i les característiques de la zona, motiu pel qual es va decidir centrar les propostes en (Disponible al apartat d'annexos, Entrevista a Sr. Joan Martí Pla i Pla, Alcalde de Perafort i Puigdelví):

"La previsió va ser aprofitar aquesta oportunitat per desenvolupar un creixement en les àrees al voltant de l'estació, les 30ha anteriors, e impulsar el creixement intern del propi nucli sense

*deixar de banda la tipologia típica d'habitatge de Perafort: Planta Baixa+1+Dúplex o Planta Baixa +1+Golfa."*

No es va produir un gestió com en el cas de la Secuita on s'ha pogut observar la suspensió de llicències i la redefinició de la planificació pertinent a aquestes àrees. El punt en comú es troba en adequar i millorar les seves vies de comunicació, però les característiques pròpies del projecte que s'engega arran l'arribada de l'AVF és totalment diferent entre els dos municipis. Buscant més informació sobre la tipologia d'habitatges plantejada per a les 30ha on s'ubiquen les dos unitats d'acció, propietat de dos empreses i un particular, es pot analitzar el model concret que es buscava implantar en la següent figura:

**Figura 3.2.3: Esquema indicatiu de la proposta d'ordenació volumètrica**



S'observa una urbanització molt elevada basada en edificacions plurifamiliars vinculades a unes densitats marcades per habitatges Planta Baixa + 3 i altres de Planta Baixa +1 o +2 en segons quins casos. Aquesta tipologia trenca el model comentat anteriorment vigent del nucli històric de Perafort, representant el canvi cap a un sistema més dirigit a aprofitar les externalitats que deixa l'Estació del Camp de Tarragona. En aquest apartat torna a agafar pes la voluntat de l'ajuntament per mantenir el mateix model de compacitat i estructura comú del

nucli, però és evident que aquesta nova tipologia definida per a l'àrea pròxima a l'estació trenca el model conjunt.

L'actualitat mostra que cap proposta vinculada a aquestes 30ha s'ha desenvolupat durant els darrers anys. La situació econòmica actual ha incidit en gran mesura, lògicament a causa de la seva relació, amb el sector immobiliari. Les característiques del projecte planificat per a aquesta zona es vinculen amb les tendències prèvies la consecució de la recessió econòmica a Espanya, donant com a resultat una proposta clara aturada a dia d'avui. El cas que ha gaudit d'una millor acollida, analitzant la situació actual, ha estat el planejament centrat en millorar i potenciar el nucli històric de Perafort. Les millores i la reforma dels habitatges d'aquesta àrea han permès al municipi millorar aquesta zona compacte amb una millor reestructuració actual. Seria incoherent declarar que aquest fet no s'ha vist ajudat per l'existència del servei d'alta velocitat ferroviària en les proximitats, però també s'ha de tenir en compte la proximitat d'un potent sector petroquímic i la possibilitat d'una connexió ràpida amb els centres de Tarragona o Valls.

En aquest cas, es pot apreciar les diferències de dos models diferents de planificació, el ubicat al nucli central de Perafort i el referent al projecte urbanístic de l'estació, i les idees que es vinculen a cadascun dels mateixos. Però és molt important tenir en compte les voluntats del Ajuntament de Perafort i Puigdelfí (Disponible al apartat d'annexos, Entrevista a Sr. Joan Martí Pla i Pla, Alcalde de Perafort i Puigdelfí) :

*"Des del nostre propi ajuntament es realitza una valoració positiva de la planificació ja que es van deixar els aspectes relacionats amb la especulació i construcció desmesurada que es lligada amb l'augment de població comentat anteriorment. El nucli de Perafort ha gaudit d'un creixement intern defensant les característiques urbanes històriques mitjançant una planificació que buscava reocupar i reestructurar la seva part central. Sintetitzant les accions i les propostes que es varen impulsar es van deslligar del objectiu inicial de creixement desorbitat d'aquestes 30ha inicials per buscar aprofitar el impuls de l'estació vertebrant el nucli."*

La situació actual porta pensar que les propostes urbanístiques ubicades en entre les dos unitats d'acció, referents a les 30ha del projecte immobiliari, no es duran a terme en un futur proper. La visió de Ajuntament de Perafort i Puigdelfí es continuar la línia de desenvolupament intern lligat a la història del seu municipi i les necessitats que tenen el seus habitants. Les competències en matèries de serveis o activitats per al seva població es relaciona amb una cooperació intramunicipal amb altres ajuntament com ara el de la Secuita, amb els que

defineix serveis o propostes conjuntes que permetin complementar les seves capacitats amb l'ajuda de l'altre municipi.

- **Conclusions del capítol**

Després d'observar les dos tipologies de planificació urbanística desenvolupades en base a l'arribada del servei de l'AVF produeix que destaca per sobre de la resta: no s'ha desenvolupat cap proposta concreta en aquelles àrees pròximes a l'estació dels dos municipis, fet que indica que les previsions de creixement i atracció de residents (Perafort) o noves activitats (la Secuita), previstes pel planejament urbà i territorial eren sobredimensionades. Malgrat això, cal destacar que tant la Secuita, com Perafort, han aprofitat aquesta oportunitat per millorar diferents aspectes del seu nucli històric i les vies de comunicacions que el connecten amb el territori. Aquest fet s'observa en la forta pressió que s'ha fet des dels dos ajuntaments en aquesta línia amb exemples com la TV-2231 que els connecta. Deixant de banda l'aspecte de millora anterior i previ pas a analitzar el model de planificació que s'ha donat per aquelles zones pròximes a l'estació, cal destacar el desenvolupament que ha realitzat del seu nucli intern el municipi de Perafort. Les dades de població evidencien un creixement notori durant mitjans i finals de la primera dècada dels 2000, fet que té una forta relació amb les mesures de potenciació del nucli històric amb la voluntat de no alterar la tipologia d'habitatge base del propi municipi.

Dins del fet que no s'ha hagut desenvolupat cap proposta concreta entre les dos àrees d'acció planificades no aboleix la importància de ressaltar les importants diferències que es donen entre els dos models. El cas de Perafort es vincula amb un fort creixement basat en un impuls urbanístic a una àrea de 30ha amb la catalogació d'Àrea Residencial Estratègica (ARE). Mentre que el municipi de la Secuita va optar per canviar l'emplaçament de la proposta inicial al Sud-oest de l'estació, per una millor localització del seu centre tecnològic i de recerca. La visió sintètica porta a vincular l'arribada del servei d'alta velocitat ferroviària amb dos formes d'aprofitar-ho: construir per rebre nous habitants atrets per les connexions i les noves dinàmiques territorials que exerceix l'estació, o desenvolupar una proposta que no afecti directament a la població sinó que busqui realitzar petits canvis urbans per buscar un marc més qualitatiu que quantitatiu. La viabilitat de les dos propostes presenten en el mateix clima d'incertesa a causa de la manca de consecució de cap d'aquestes, però el model comparatiu que pretén realitzar en aquest projecte es troba molt relacionat amb una tipologia concreta de les dos comentades en aquest apartat.

És francament impossible no parlar dels dos projectes sense tenir en compte la sobredimensió inicial que els envolta. Atenent a les característiques dels dos municipis ja quedava clar en un primer moment que la viabilitat de les seves propostes inicials era bastant qüestionable. Encara que es podia observar una demanda d'habitatges i de centres de recerca durant els anys de posada en funcionament de l'AVF els lindars sobre els quals es planificava podien ser identificats com a susceptibles de debat. Realitzar actualment aquesta tasca és realment complicat a causa dels evidents impactes de la crisi econòmica espanyola, però es pot deduir analitzant altres casuístiques que els resultats d'implantar aquestes propostes inicials podrien haver-hi tingut un resultat negatiu. Les similituds del planejament urbà i territorial plantejats inicialment pels municipis de la Secuita i Perafort, basats en el model immobiliari, amb altres casos espanyols com a l'estació perifèrica de Guadalajara-Yebes indiquen les evidències comuns que podrien portar a Tarragona a tenir un projecte de característiques similars al cas de Ciudad Valdeluz, encara que les magnituds d'aquesta proposta sobrepassen les del cas tarragoní.

El futur d'aquests territoris en base al seu planejament urbà i territorial realitzat no és del tot clar a causa del canvi de les dinàmiques socioeconòmiques establert en l'actualitat. Al passat es podien identificar les propostes típiques vinculades amb el moment alcista del mercat immobiliari, especialment al cas de Perafort, on els ajuntaments petits trobaven en la construcció una via estratègica per ampliar els seus recursos. En l'actualitat no es pot assegurar la realització de les propostes realitzades a causa de les incerteses que envolten els dos models a causa de l'aportació de capital públic i/o privat, permetent fins i tot la cerca de noves tipologies de planejament basats en altres propostes per a aquests espais.

#### 4. L'estació de Valence TGV

La ciutat de Valence, cas propi d'aquest segon apartat d'anàlisi d'estacions perifèriques, es troba a la regió de Rhone-Alpes (Figura 4.1), les altres ciutats principals de la regió són Saint-Etienne o Annecy, però en destaca especialment Lió, la segona ciutat francesa.

Figura 4.1: La regió de Rhone-Alpes



Font: [www.france-pub.com](http://www.france-pub.com)

El model radial de l'alta velocitat ferroviària francesa establert s'ha centrat en connectar la capital estatal, París, amb els territoris més dinàmics de la resta de França. Al any 1990 es trenca aquesta idea per donar pas a una nova vessant que busqués implantar les estacions en aquelles àrees que, en l'àmbit local, tinguessin una importància especial. Deixant pas així, en matèria d'accessibilitat i transport públic, a un model que deixes de banda la centralització passada afavorint la connexió entre diferents regions en un sistema menys jeràrquic (Leheis, 2009). On es comença a avaluar les necessitats de connexió de certes regions entre elles deixant de banda únicament els aspectes històrics de relació directa amb París, és a dir, avaluant cada cas per si mateix i buscant que tot el territori pugui fer ús d'aquesta servei.

En relació a l'estació de Valence, en primer terme cal destacar que es troba a la línia d'alta velocitat entre París – Lyon, dins de la qual es va realitzar una ampliació fins a Valence a l'any 2001. El creixement fins a aquesta nova ubicació responia a la proximitat que es tenia amb el

centre de Lyon, motivació que es va afegir amb les característiques idònies del entorn en matèria de població i accessibilitat fins a produir l'arribada d'aquest servei en una nova ubicació externa a la infraestructura històrica de Valence. Finalment, cal apuntar que Valence es troba en un emplaçament interessant dins de la xarxa de TGV francesa. En primer lloc, a la LGV Méditerranée (París-Marsella) i, en segon lloc, en un posició intermèdia dins del corredor Lyon-Marsella.

L'estació de Valence es troba dins de l'àrea d'influència del districte de Valence al departament de Drôme. En aquesta figura administrativa es troben al voltant 308.450 habitant, segons dades de l'any 2011, entre els quals les principals poblacions són les següents:

**Taula 4.1: Divisió de la població dins del Arrondissement o Districte de Valence**

<b>Districte/ Cantó</b>	<b>Població</b>
<b>Bourg-de-Péage</b>	30.921
<b>Bourg-lès-Valence</b>	24.532
<b>Chabeuil</b>	21.631
<b>Grand-Serre</b>	10.699
<b>Loriol-sur-Drôme</b>	17.922
<b>Portes-lès-Valence</b>	21.563
<b>Romans-sur-Isère-1</b>	30.027
<b>Romans-sur-Isère-2</b>	20.373
<b>Saint-Donat-sur-l'Herbasse</b>	8.928
<b>Saint-Jean-en-Royans</b>	7.500
<b>Saint-Vallier</b>	28.426
<b>Tain-l'Hermitage</b>	22.416
<b>Valence</b>	63.148
<b>Total</b>	308.086

Font: Elaboració pròpia en base a les dades del *Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)* 2011.

Com es pot apreciar en l'anterior taula el centre més important que té l'estació és la ciutat de Valence. La seva importància massa crítica de població fa que es tingui que tenir en compte el caràcter jerarquitzador que podrà realitzar l'estació en aquesta regió francesa, atenint també evidentment a les majors quantitats de necessitats d'aquest servei d'alta velocitat en aquesta àrea amb una major demografia. No obstant això, un fet rellevant és que aquest nucli principal només concreta el 20% de la població del seu àmbit funcional (aspecte que es pot assimilar al cas de Tarragona ciutat)

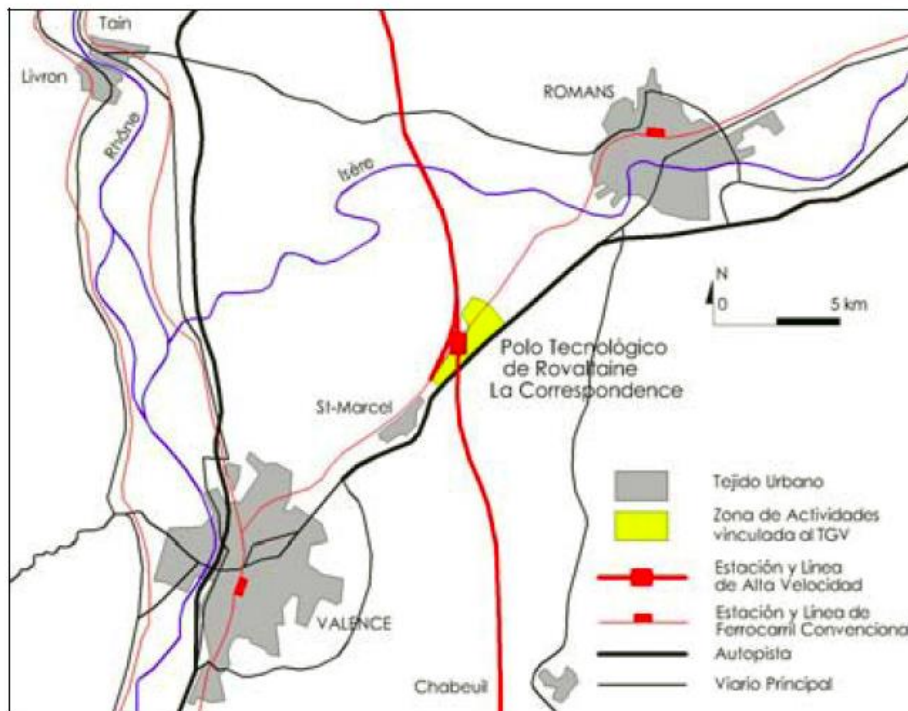
La implantació d'una nova estació perifèrica d'AVF en aquest territori implicarà unes noves característiques del sistema ferroviari i unes noves estratègies de planificació territorial.

Aquestes seran avaluades en els següents apartats seguint una estructura similar a la del cas de Tarragona. Aquest fet es vincula amb els aspectes similars que es poden intuir entre les dos casuístiques a estudi en aquest projecte. Tot i que el pas final de comparació entre aquestes dos realitats es desenvoluparà un cop s'hagi finalitzat l'anàlisi complet de totes les dinàmiques i aspectes rellevants per la casuística de Valence.

#### 4.1 Emplaçament de l'estació

Aquesta estació es troba situada a una distància de 10 km respecte el centre urbà de la ciutat de Valence. El següent mapa en dona els principals detalls:

**Figura 4.1.1: Emplaçament de l'estació d'alta velocitat ferroviària de Valence**



Font: (Ribalaygua, 2005)

L'estació es troba envoltada per un entorn agrícola que es barreja amb les zones urbanes de Saint Marcel i els dos centres urbans de Valence i Romans. Com es pot observar en l'anterior figura, la seva situació es troba ubicada en un entramat complet de diferents vies de comunicació, com ara autovia i xarxes bàsiques de carreteres que connecten, els municipis d'aquest entorn. En un àrea relativament pròxima –també a l'est de la ciutat- es troba l'aeroport de Valence-Chabeuil, encara que aquest no es troba directament connectat amb l'AVF.

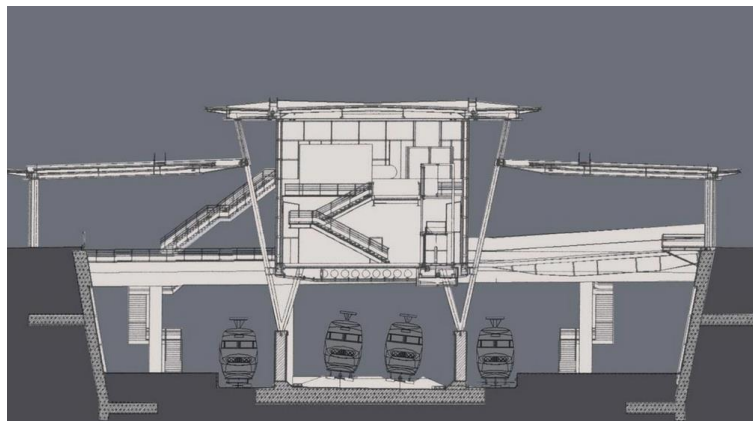
D'alta banda, l'estació de ferrocarril convencional, l'estació històrica de Valence continua estant situada en el centre del teixit urbà amb una línia de connexió amb l'estació d'alta velocitat ferroviària. La visualització prèvia indica i evidencia els reptes bàsics que s'esperen per a qualsevol estació d'aquesta tipologia en matèria d'accessibilitat relacionada amb el transport públic i les vies vinculades amb transport privat. Complementàriament a aquest emplaçament de l'estació també es pot observar la situació concreta sobre la qual s'estableix el planejament urbanístic desenvolupat en base a la infraestructura (en groc en la *Figura 4.1.1*) que serveix de preàmbul per a els possibles comentaris i anàlisis posteriors.

## 4.2 Característiques de l'estació

Per analitzar les característiques pròpies de l'estació d'alta velocitat ferroviària de Valence, s'ha de tenir en compte l'existència d'un altra estació de ferrocarril convencional en el centre de la mateixa ciutat. Per tant, Valence es troba caracteritzada per tenir dos serveis ferroviaris: TGV (Train à Grande Vitesse) com a alta velocitat ferroviària i TER (Transport express regional) en matèria de transport regional convencional. La dualitat de trens que circulen en aquest cas fa que es trobin sis vies concretes dividides entre quatre pel servei TGV i dos pel servei TER.

L'estació en si mateixa es troba envoltada per un complex tecnològic anomenat *La Correspondance* impulsat pels agents locals del territori, les característiques pròpies d'aquest espai es comentaran properament en l'apartat de planejament urbanístic de Valence. L'estació s'estructura en un complex central amb accés per dos zones diferents en una mateixa estructura amb una arquitectura impressionant (*Figura 4.2.1*).

**Figura 4.2.1: Plànol de l'estructura de l'estació de Valence-TGV**



Font: [www.are.fr](http://www.are.fr)

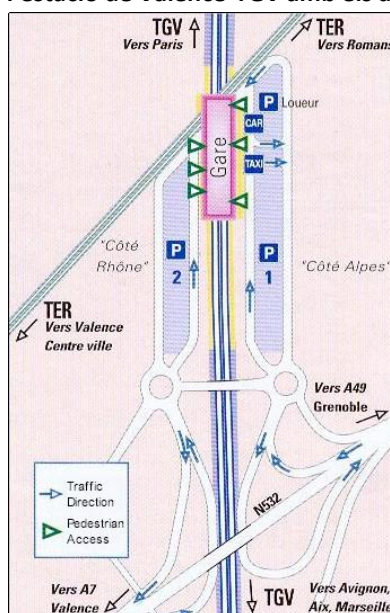
L'estructura centra els serveis a l'element central de l'estació, dins del qual es poden observar els següents:

- Serveis de restauració
- Venta d'aliments
- Serveis de recollida estàndards i per persones discapacitades
- Equipaments per persones discapacitades
- Sala d'espera per viatgers
- Maquines distribuïdores
- Fotografies de carnet
- Lavabos
- Infermeria
- Espais de venda de bitllets automàtica o amb atenció personal
- Aparcament

L'oferta de serveis engloba totes les activitats i els comerços estàndards establerts en les estacions d'alta velocitat ferroviària.. Els serveis de restauració es fonamenten en una oferta bàsica pels viatgers complementada amb certes maquines distribuïdes disposades per la pròpia estació, generant amb la inclusió de les zones de compra de bitllets i espera dels trens una totalitat de serveis afins a les necessitats que poden tenir els usuaris de l'alta velocitat ferroviària. A banda i banda de l'edifici central de l'estació es disposen dos aparcaments diferenciats, com també els equipaments necessaris per accedir a ella per a persones discapacitades.

- Aparcament

**Figura 4.2.2: Plànol de l'estació de Valence-TGV amb els aparcaments disponibles**



Font: [www.bonjourslafrance.com](http://www.bonjourslafrance.com)

L'oferta d'aparcament representa un total de 812 places distribuïdes entre les zones anteriors (Figura 4.2.2) amb dos nivells de planta. Les característiques de preu de tot el servei de pàrquing són les mateixes, englobant unes tarifes determinades per a certes franges horàries concretes per l'empresa gestora (Resaplace):

**Taula 4.2.1: Règim tarifari del servei d'aparcament de l'estació de Valence**

Franges	Tarifes
0 a 30 min	1,50 EUR
30 a 60 min	2,00 EUR
60 min a 2 hora	3,40 EUR
2 a 4 hores	5,50 EUR
4 a 6 hores	6,50 EUR
6 a 9 hores	7,50 EUR
9 a 12 hores	9,50 EUR
12 a 24 hores	11,50 EUR
<b>Forfait Cap de setmana ( Divendres 12.00 a Dilluns 12.00)</b>	20,00 EUR
<b>Forfait 5 dies</b>	45,00 EUR
<b>Forfait 10 dies</b>	80,00 EUR
<b>Mensual</b>	71,00 EUR

Font: Elaboració pròpia en base a les dades de Resaplace

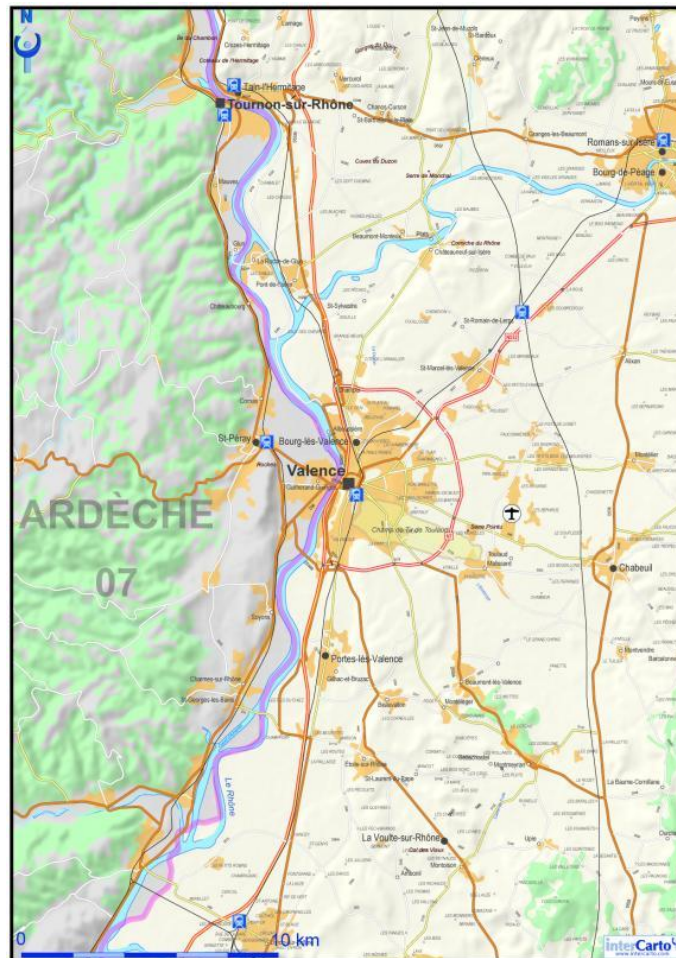
L'oferta completa de tarifes establertes al cas de Valence, Taula 4.2.1, elabora diferents quantitats de pagament en base a la duració de l'estacionament del vehicle. S'observa de forma inicial que l'abonament a realitzar es fonamenta en oferir preus més reduïts en base a una major durada, tenint en compte els preus base establerts per aquelles franges més reduïdes vinculades a la recollida de viatgers per una persona externa (0 a 30 min). El pagament màxim que s'observa en les tarifes es dona en 11,50 euros com a import màxim diari, basant-se en oferir també diferents modalitats de forfait per a diverses durades en base a cap de setmana, 5 dies o 10 dies. Aquest producte es vincula a usuaris no quotidians que realitzen un ús determinat durant uns dies concrets dels serveis de l'estació, ja que el model més enfocat als usuaris rutinaris es fonamenta en l'oferta d'abonament mensual de 71 euros.

Per tant, en el cas del aparcament disponible entre les diferents zones de l'estació de Valence es pot apreciar la intenció de l'empresa gestora de garantir tenir un servei d'acord a les necessitats de viatgers diferents. El model de pagament és favorable per a l'estacionament de llarga durada, també és important apreciar el preu assequible per a les petites durades.

### 4.3 Accessibilitat

La connexió de l'estació de Valence amb la resta del territori es basa en aprofitar la xarxa establerta de la pròpia ciutat francesa amb l'entorn al seu voltant. La localització ja comentada anteriorment del aeroport de Valence-Chabeuil impulsa unes vies concretes que el connecten amb els entorns urbans pròxims. El resultat d'aquestes necessitats d'unió de ciutats, municipis, servei d'alta velocitat ferroviària i l'aeroport genera una xarxa concreta:

**Figura 4.3.1: Vies de comunicació principals amb l'estació de Valence TGV**



Font: [www.intercarto.com](http://www.intercarto.com)

Les vies principals que s'observen corresponen a l'autopista **A7**, també anomenada *Autoroute du Soleil*, que connecta les ciutats de Lyon i Marsella passant per la pròpia ciutat de Valence. La proximitat d'aquesta via permet un accés ràpid que únicament pateix alguns problemes de congestió durant el transcurs del desplaçament pel centre urbà. També es pot accedir des de la zona pertinent a Romans en base a l'autovia **A-49** que connecta el municipi anterior amb Grenoble. Les dos tipologies de vies de velocitat elevada es deriven en diferents tipologies de carreteres regionals i municipals establertes entre les zones urbanes del entorn, dins d'aquest

conjunt es podria parlar del cas de **E-713** de caràcter regional o els exemples de **D-101**, **D-196** o **D-533**, aquestes dos últimes connectades a la primera per arribar a les instal·lacions de l'estació. Es podria parlar de el volum més important es basa en la via de classe B francesa **E-713** de dos carrils per a cada sentit.

La situació actual de les vies de comunicacions per automòbils presenta un cert monopoli de passatgers tot i l'existència de diferents modalitats de carreteres (autopistes, autovies, regionals, municipals). La problemàtica d'aquesta casuística es basa en el fet de que totes les anteriors vies acaben donant a una en concret, **E-713**, la qual pot patir un cert grau de congestió en certes hores en base als usuaris de la pròpia estació o els desplaçaments que es realitzen entre els nuclis urbans pròxims. La visió en general mostra unes característiques vinculades a la previsió i cerca d'una bona connexió de l'estació amb l'entorn basant-se en les vies de comunicació existent. No és parlar en aquest apartat de que la xarxa sigui un problema de gran mida pels usuaris del servei d'alta velocitat ferroviària, ja que encara cal aprofundir en els següents apartats en matèries vinculades amb la intermodalitat existent en el cas de Valence.

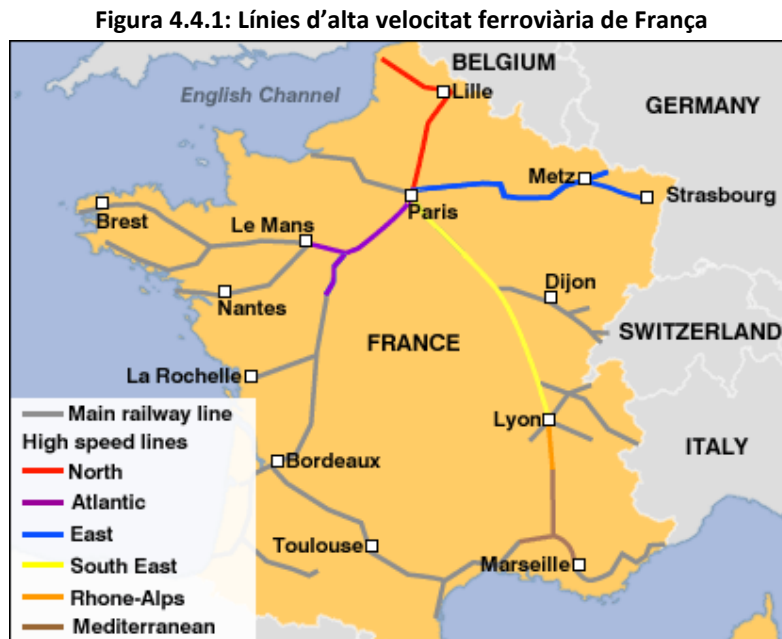
#### **4.4 Connexions i línies establertes**

Les potencialitats de l'estació de Valence es basen en la seva proximitat, mitjançant l'alta velocitat, amb tres de les ciutats més importants de França: París, Lyon i Marsella. La connexió mitjançant aquest servei permet que el desplaçament entre Valence i la capital estatal es realitzi en 130min (535km), mentre que el pertinent amb el Lyon es realitza en 30 min (Ribalaygua, 2005). L'opció de viatjar aquests centres urbans es basa en l'existència i arribada de la línia entre del sud-est francès entre París i Lyon, en acabar aquest punt es produeix l'ampliació comentada anteriorment dins de zona coneguda com Rhone-Alpes, punt on es troba Valence, per acabar unint-se al apartat anomenat com la línia del mediterrani en el seu transcurs cap a Marsella (a una hora més o menys de distància amb Valence en TGV).

En síntesis, per entendre la tipologia i ciutats connectades amb Valence es tindria que parlar de les següents (*Figura 4.4.1*):

- LGV Sudest: París i Lyon, inaugurada al 1981.
- LGV Rhône-Alpes: extensió de l'anterior fins a Valence a l'any 1994.

- LGV Méditerranée: extensió de la línia Rhône-Alpes fins a Marsella passant per Avignon o Aix-en-Provence.



Font: BBC

La freqüència de trens des de Valence vers centres més importants connectats amb la línia varia en cada cas. No es possible confirmar uns valors concrets ja que cada dia es modifiquen el nombre de serveis que s'ofereixen, però en general es pot parlar de la següent distribució:

- **Valence – París**

Les freqüències es donen entre uns límits marcats entre un mínim de quatre trens amb destí a la capital francesa i un màxim observat de 20 en certs dies. Els temps de viatge varia en base al número concret que es dona per a cada dia, sent intervals d'un mínim de 15 minuts i un màxim d'una hora. Els preus observats d'aquest servei oscil·len entre els 30-50 euros entre tots els serveis, observant una petita menor freqüència des de París cap a Valence en valors propers a dos viatges menys que en el primer cas.

- **Valence – Lyon**

S'observen valors que es comprenen bàsicament entre quatre serveis com a mínim cada dia fins a oferir set en algunes dates concretes. El sentit contrari del viatge, de Lyon a Valence, també contempla la mateixa quantitat de trens que el cas d'anada amb uns intervals de temps entre cadascun dels productes que es dona entre uns 15 minuts i fins a 6 hores quan s'observen serveis que passen de les primeres tandes de matí fins a la tarda.

- **Valence – Marsella**

Els valors mínims que s'observen entre els viatges amb destinació a Marsella es donen en base a quatre serveis en un dia. Tot i això, les freqüències generals acostumen a ser de set o vuit productes disponibles diàriament, arribant a un màxim en certs dies de 15 viatges d'un durada al voltant de dos hores i mitja. El sentit invers amb Valence com a destí pateix una petita reducció del nombre de trens disponibles per realitzar aquest viatge dins del seu servei TGV. Els intervals entre cadascun dels productes existents per a cadascun dels dos destins es dona entre els 15 minuts a les primeres hores del matí, amb valors més elevats en aquells dies on també existeix la possibilitat de desplaçar-se per la tarda, on es poden donar gairebé cinc hores de diferència entre el darrer transport de les 12 el migdia i les 5 de la tarda.

En general, en forma de molt breu conclusió d'aquest apartat, es pot observar que el cas de Valence mostra les oportunitats que pot tenir una estació amb un connexió amb tres grans punts econòmics del seu país. Tot i tenir únicament accés a una línia d'alta velocitat, TGV en francès, aquest via permet el desplaçament amb centres molt importants com París, Lyon o Marseilla, destinacions que en el seu conjunt atorguen a Valence un dinamisme molt evident a causa de la seva possibilitat de connexió amb elles.

#### **4.5 Intermodalitat**

L'estació de Valence disposa d'una oferta variada de transport públic complementari a la pròpia alta velocitat ferroviària, qüestió que indica la preocupació dels seus planificadors per superar els obstacles d'accessibilitat històrics que afecten a les localitzacions perifèriques. Les claus del seu model de connexió amb el territori es fonamenten en dos aspectes clau: connexió amb el ferrocarril convencional i una xarxa d'autobusos interurbans pertinents al transport públic.

L'accessibilitat, especialment en transport públic, és un dels aspectes més importants de les estacions perifèriques. L'estació de Valence disposa de diferents línies de transport urbà e interurbà que connecten la seva pròpia infraestructura de TGV amb els usuaris potencials. El punt en comú d'aquesta població amb el servei d'alta velocitat permet que les relacions que es produeixen entre les dues generin un producte de gran interès per cadascuna de les dos parts, i és amb aquest motiu mitjançant el qual es pot determinar que l'acció dels agents locals i les autoritats del territori han buscat un resultat comú que potencii i aprofiti totes les oportunitats que es generen amb l'arribada d'aquest servei.

- **Connexió amb el ferrocarril regional**

L'objectiu d'aquest servei es satisfer les necessitats dels habitants de les localitats més importants de l'entorn en la seva connexió cap a l'estació de Valence. Aquesta connexió és possible a través dels serveis ferrocarrils convencionals directes amb Valence i Romans.

El servei directe existent entre l'estació històrica de Valence i la d'alta velocitat ferroviària, inaugurada al 2001, es basa en un nombre constant de viatges directes diari que comença a les 05.25 de la matinada i que finalitza a les 22.15 de la nit. Les freqüències entre aquests viatges es donen entre uns 30 min i augmenten en segons quines franges de menor ús. El preu és estàndard de 2,70 euros i es mantenen totes les característiques anteriors si es parla del viatge des de la central TGV fins al centre de la ciutat (on es triga uns 10 min).

La segona ciutat de major importància del entorn de l'estació és Romans, motiu pel qual també s'observen un seguit de viatges diaris que busquen connectar el municipi amb el servei d'alta velocitat ferroviària. Les temporalitats són les mateixes que en el cas anterior, únicament es poden observar alguns pocs viatges menys que a Valence, però es pot interpretar que la connexió amb aquest punt també és la idònia i permet vincular l'estació amb ella.

- **Connexió amb servei d'autobusos**

El servei regular d'autobusos busca complementar l'oferta de connexió amb l'estació central TGV de Valence amb el ferrocarril convencional. Els interessos es centren en oferir serveis afins a les necessitats dels habitants dels nuclis propers sense deixar de banda un element molt important del territori proper: l'Aeroport de Valence – Chabeuil. No s'estableix una línia directa des de la pròpia estació amb l'aeroport existent, motiu pel qual es busca sobreposar-se aquest defecte amb una xarxa d'autobusos directes des del propi aeroport fins a l'estació central d'autobusos de Valence. Aquest línia anomenada *Ligne 20 Montélier / Chabeuil/ Malissard (Zone du Guimand) /Valence Pôle Bus* ofereix un bus cada 30 min en les hores del dia amb puntes (07.30 del matí fins a les 19.30 de la tarda).

L'eix principal de connexió mitjançant el bus és la línia existent directament entre els dos eixos territorials del entorn de l'estació, es parla per tant de la línia d'autobusos públics de Romans i Valence (*Figura 4.5.1*). Amb 32 serveis diàries es connecten un total 14 de punts importants del àrea d'incidència a estudi. Les freqüències, basades en sortides de busos pràcticament cada 15 min, busquen oferir un servei directe a mode de llançadora des de qualsevol part del territori amb l'estació central TGV de Valence.

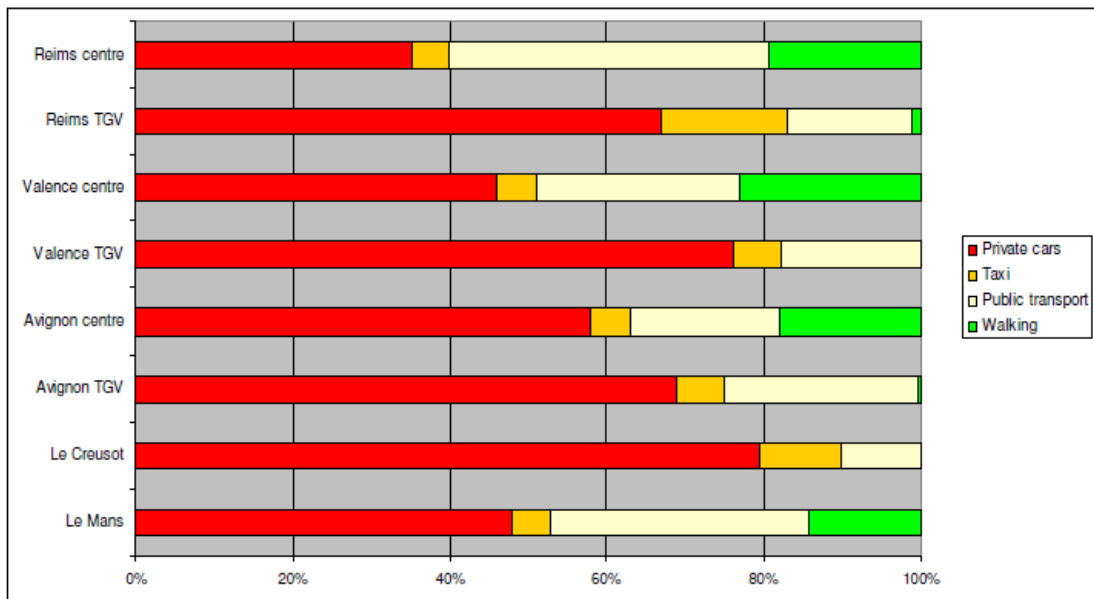
**Figura 4.5.1: Línies de bus entre Romans i Valence**

Font: valenceromansdeplacements.fr

Les franges horàries es donen des de les 06:25 de la matinada fins a les 21.20 de la nit. El servei permet complementar la resta de productes de transport del territori. Atorgant a aquest d'un important dinamisme que fa que aprofiti la seva pròpia intermodalitat com un eix sobre el qual potenciar i ajudar a la pròpia infraestructura, com també a les activitats planificades a l'entorn de l'estació de TGV. Així, tot i no tenir un relació directa d'horaris entre els trens i els autobusos (Ribalaygua, 2005), la mentalitat i la gestió dels agents locals simbolitza la cerca d'aprofitament de tots els elements que poden contribuir a implantar les millores de la mateixa estació en tot el territori. Aquesta casuística reflecteix la voluntat comú d'implicar tot l'entorn amb la pròpia estació, i és llavors on es comencen a produir les externalitats pertinents a aquelles zones connectades. Localitzacions i àrees que senten que l'estació, no inclosa dins del seu propi municipi, forma part del territori diàriament en ocasions puntuals vinculades a les seves necessitats. En aquest punt és on cal avaluar l'ús que fan els usuaris d'aquesta infraestructura e incidir en quines polítiques o rutines són les més comuns entre els seus viatgers.

Malgrat que aquesta oferta de transport públic podria indicar que l'accés a l'estació es realitza prioritàriament per aquest mitjà, en el seu estudi sobre l'accessibilitat a diverses estacions de TGV franceses Facchinetti-Mannone (2009), *Figura 4.5.2*, mostra com el cas de l'estació perifèrica de Valence es troba entre les que l'accés amb vehicle privat té un més significatiu.

**Figura 4.5.2: Mitjà de transport dels usuaris de l'estació de Valence TGV**



Font: Facchinetti-Mannone, 2009

En l'anterior figura es poden observar les distribucions del transport privat, el taxi, el transport públic i caminant per a vuit estacions franceses, cal destacar però que no totes aquestes ofereixen un servei d'alta velocitat ferroviària. Els casos catalogats com a TGV, tres de l'anterior, mostren un clara tendència de predomini del transport privat a causa de la bona connexió que es té amb l'estació i al preu o despesa que suposa l'aparcament. En el cas de Valence es pot apreciar com els valors gairebé arriben al 75% del total d'usuaris, un fet que no sembla molt estrany a causa del preu assequible del seu servei d'aparcament, deixant al taxi al voltant del 10%. En aquest cas es pot analitzar la importància de tenir una connexió directe amb el servei de ferrocarrils regionals i una bona línia d'autobusos públics.

## 5. Planejament urbà al voltant de l'Estació de Valence TGV

Per estudiar el planejament urbanístic que s'ha desenvolupat al voltant de l'estació d'alta velocitat ferroviària implica tenir present la unió de diferents municipis conjuntament en un mateix sindicat anomenat *Rovaltain*. Dins d'aquest grup es troben ciutats i municipis dels territoris de Valence, Romans i Bourg-de-Péage sumant un total de 46 entitats que representen al voltant dels 165.000 habitants. L'acció de *Rovaltain* s'exerceix directament en un àrea de 330 ha als voltants de la nova estació d'alta velocitat, el pla té una clara voluntat supramunicipal, expressament declarada en la presentació del projecte (Ribalaygua, 2005).

Aquest cas mostra com les estratègies de desenvolupament estan centrades en l'entorn de l'estació, buscant transformar-la en un centre econòmic regional (Facchinetti-Mannone, 2009). El projecte en si mateix es divideix en tres àrees diferenciades, cadascuna d'aquestes s'emmarca del objectiu central de desenvolupar un eco parc. La planificació que es va realitzar sostenia els següents projectes (Ribalaygua, 2005):

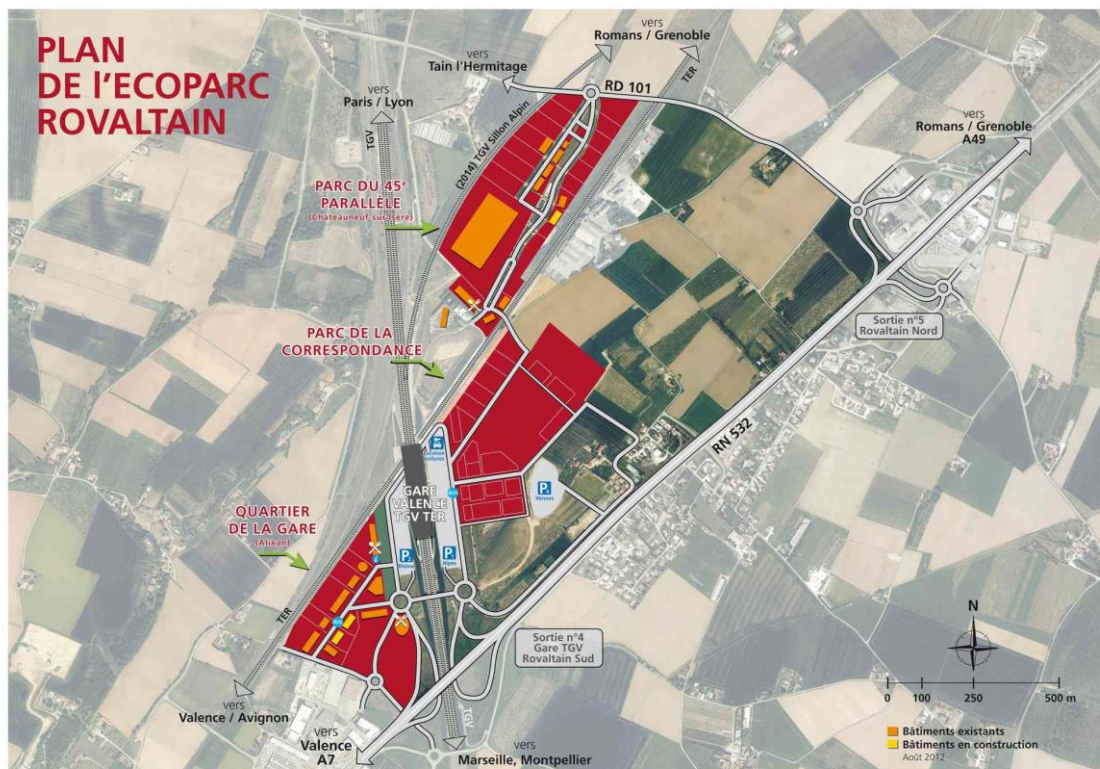
- **Pol terciari "Quartier de la Gare"**: dedicat a formació, investigació i desenvolupament de tecnologies sostenibles. Implanta oficines, serveis, hotels, restaurants i una delegació de la Càmera de Comerç e Indústria per l'orientació, innovació, transformació tecnològica i formació local (10 ha).
- La part nord de l'àrea de planificació està ocupada pel "**45è Paral·lel**", un parc empresarial d'aproximadament 20ha amb possibilitat d'ampliació. El seu objectiu és l'establiment d'empreses industrials petites i activitats terciàries.
- La zona est rep la planificació d'un **parc econòmic i científic** dedicat a alta tecnologia i sostenibilitat amb 100 ha.

Les tres accions diferenciades anteriorment permeten observar la voluntat d'aprofitar les oportunitats que dona l'arribada d'aquest servei per desenvolupar un model empresarial tecnològic que pugui aprofitar les millores de comunicació establertes. L'impacte que aquesta planificació pot tenir en els municipis del voltant es tradueix en l'arribada de 50 companyies amb un total de 700 lloc de treball (Facchinetti-Mannone, 2009).

La distribució de tots els anteriors projectes (*Figura 5.1*), mostra que la ocupació planejada inicialment de 330ha únicament s'ha vist ocupada en uns valors que com a molt representen 160ha, per tant, resta molt de marge a causa del cert grau conservador que s'ha emprat en aquesta gestió. El fet de disposar de més sòl de reserva permet desenvolupar estratègies que

ajudin a les empreses que s'estableixen en aquests terrenys, ja que les seves necessitats podran ser avaluades per *Rovaltain* en cas de requerir alguna extensió de superfície en les proximitats. També s'ha de tenir en compte que la implicació de diferents municipis pot representar un debat profitós sobre buscar noves formes d'aprofitar les immediacions de l'estació, traduint en modificacions dels projectes actuals o desenvolupament de nous.

**Figura 5.1: Planificació desenvolupada per *Rovaltain* dels territoris annexes a l'estació de Valence**



Font: rbe.annuaire-eco.fr

L'objectiu de la planificació realitzada és aprofitar l'oferta que representa l'arribada del servei d'alta velocitat per desenvolupar un model tecnològic que no sigui aïllat a la pròpia estació. En aquest sentit cal entendre que es busca utilitzar les oportunitats que es donen en matèria econòmica per assentar un model territorial que sigui atractiu pel sector empresarial, però també es té clar la necessitat de complementar els serveis bàsics pels viatgers en el propi entorn de la infraestructura. En aquest sentit es pot observar com les propostes inclouen comerços i serveis bàsics relacionats amb els usuaris de l'estació (*Figura 5.1*) amb un ampli ventall de noves ofertes vinculades a aprofitar la població potencial que es pot trobar en el territori.

Un cop observats quins projectes ofereixen les entitats territorials és lògic buscar altres aspectes que puguin explicar la planificació desenvolupada i el suport que pot produir l'entorn

cap a les noves empreses que es vulguin establir en el ecoparc *Rovaltain*. Deixant els aspectes anteriors vinculats a les característiques de les tres accions territorials planificades cal entendre que els municipis i les ciutats propers poden ajudar i nodrir el sector tecnològic. A mode de síntesis, en base a la pròpia informació que aporta *Rovaltain* a la seva web, es poden analitzar els següents aspectes:

- **Qualitat de vida**

Unió dels efectes d'una localització que rep l'impacte del clima mediterrani i el clima continental. Amb 2500 hores anuals de sol es pot complementar la suavitat de les seves temperatures amb un entorn ric en una oferta cultural, turística i gastronòmica molt típica de la pròpia regió. Elements com l'existència de més de 100 castells (Grignan, Suze-la-Rousse i Adhémar), 50 museus (amb el Museu de Valence), 4 regions guardonades amb la distinció "*pobles més atractius de França*" (La Garde Adhémar, Le Poët Laval, Mirmande, Montbrun-les-Bains), 2 escoles nacionals de música i dansa (Valence i Roamans) i amplia oferta de festivals culturals de diferents característiques vinculades al territori on es realitzen.

- **Entorn econòmic dinàmic**

Deixant de banda el comerç derivat de les dos zones urbanes més importants, Valence i Romans, es poden trobar multitud d'empreses de diversos sectors establides al territori. Una llista bàsica resum d'aquestes, també incloses en la mateixa font d'informació d'aquest apartat (*Ecoparc Rovaltain*), és la següent:

- **Electrònica aeronàutica:** Sagem, Thalès, Ascodi industrie, Cari électronique, Ingénico.
- **Indústria alimentària:** Appétit de France (Nutrixo), Fruival (Andros), Charles et Alice, Pasquier, Valrhona (Groupe Bongrain), St Jean, Jaillance.
- **Equipaments d'automoció:** Crouzet automatismes, Fabricom, Solystic, Vignal Artru, MGI Coutier.
- **Indústria química:** Alphaform, Baule, Courbis, Rhodia.
- **Embalatges:** Autajon, Emin Leydier, Iggesund, Spinnler.
- **Energia:** FBFC, Areva, Cogema, EURODIF.
- **Transport i logística:** Norbert Dentressangle, Mazet, Skipper Logistique.
- **Construccions:** SFS, Spit, Würth, Gerflor.
- **Salut:** Millet innovation, Laboratoires Richard, Biomet, HM Clause, Haupt Pharma, INRA, Sanoflore (groupe L'Oréal)
- **Productes ecològics i orgànics:** Markal, Naturecos, Bulle verte, Sanoflore, Nateva.

- **Logística:** Amazon, Leroy Merlin, Daimler Chrysler

A més d'un sector laboral molt diversificat, com es aprecia en les característiques del entorn de la pròpia estació, amb una distribució que segons el INSEE al 2006 era de:

- **Agricultura:** 5.4% de la població activa
- **Indústria:** 19.4% de la població activa
- **Construcció:** 7.3% de la població activa
- **Serveis:** 67.8% de la població activa

- **Formació acadèmica**

La base de formació es fonamenta en (en escala territorial del Departament del Drôme):

- 52 escoles primàries
- 25 escoles secundàries
- 14 centres de formació professional
- Diversos centres d'investigació
- El primer pol universitari descentralitzat: Pierre Mendès-France University gestionada per l'Acadèmia de Grenoble
- Oferta de 150 cursos de formació post batxillerat per a 9.000 estudiants
- Programa de formació en xarxes d'excel·lència en temàtiques com els sistemes avançats d'enginyeria

Per tant, es pot observar que la pròpia regió esdevé un suport important que pot ajudar a nodrir-se a les pròpies empreses ubicades en el *Ecoparc Rovaltain*. La situació es pot comparar amb l'existència dels diferents campus del cas tarragoní sent impossible no buscar més aspectes similars únicament en aquesta característica.

En general, es pot apreciar que el model de desenvolupament planificat té un vincle amb el territori buscant implantar unes estratègies basades en tres propostes claus sobre la mateixa estació. La complementaritat dels agents locals i del sector econòmic sobre el paper esdevé simple i gaudeix d'una relació comú en matèria de planejament i gestió atractives pel sector comercial. Els resultats de les accions plantejades indiquen l'èxit del model tecnològic i sostenible del *Ecoparc Rovaltain* en base a diferents aspectes (informació extreta de la web de *Ecoparc Rovaltain*):

- Existència de **4 clústers competitius de desenvolupament, finançament i ajuda a projectes innovadors:**
  - **Minalogic:** Microelectrònica, nano tecnologia i software integrat
  - **Tenerdis:** Energies renovables

- **Trimatec:** Procediments específic e innovadors basats en tecnologies ecològiques
- **Plastipolis:** Indústria de plàstics



- **2 clústers de suport i creixement mitjançant nous mercats per a empreses:**
  - Rhône-Alpes Organics Cluster
  - Rhône-Alpes Eco energies
- **8 empreses de reputació nacional establertes:**
  - **IT & C (Informació i tecnologia):**
    - Aplicacions digitals
    - INEED CCI
    - RhôneAlley
  - **Sector de desenvolupament sostenible**
    - Néopolis
    - Institut Négawatt
    - IFS
    - Cosmébio
    - Corabio

A mode de **breu conclusió** d'aquest capítol, es pot analitzar el grau d'èxit que ha tingut un model de planificació determinat basat en aprofitar totes les potencialitats que es poden derivar de les estacions perifèriques. D'un dels principals problemes o reptes d'aquestes tipologies de localització, l'accessibilitat, s'ha aconseguit obtenir una sèrie de beneficis que es poden vincular clarament al encert per part dels agents locals en aprofitar la connexió amb el transport ferrocarril convencional, l'oferta de autobusos públics i unes instal·lacions idònies en base al territori on es situa. Tot plegat, ha convertit l'entorn de l'estació en un dels nodes millor connectats de la regió urbana, en comptes de ser un lloc poc accessible. D'altra banda, la línia d'alta velocitat, connecta amb centres importants com París, Lyon o Marsella garanteix una connectivitat exterior que permet desenvolupar uns propostes són molt atractives pel sector empresarial.

Si a l'anterior oferta comentada de serveis i possibilitats s'inclou el potencial del entorn, amb unes característiques que poden donar suport a l'activitat empresarial, es suma l'existència del

Aeroport de Valence-Chabeuil a un distància pròxima de l'estació es pot entendre la relació directa que s'esdevé entre tot el territori i la seva xarxa de comunicacions que l'articula. Els problemes que es poden extreure generalment a aquest cas es vinculen a possibles congestions de tràfics en les hores de major afluència de vehicles per la via principal d'accés a l'estació. Tot i això, es pot entendre que aquest possible inconvenient es pot atenuar amb les condicions de preu del aparcament i les característiques del servei d'alta velocitat amb altres àrees urbanes.

En general el cas de Valence és molt interessant d'analitzar dins de la matèria pròpia de les estacions perifèriques. Es poden apreciar les particularitats que tenen aquestes casuístiques i com l'entorn dels municipis i ciutats propers busquen aprofitar la implantació d'aquest servei per desenvolupar millores urbanes. El model de planejament impulsat per un sindicat o unió territorial, *Rovaltain*, és un exemple de tot el ventall de possibilitats que es poden obtenir a partir d'una estació d'alta velocitat ferroviària i els possibles espais de col·laboració entre agents públics i privats. El resultat permet comparar aquest cas amb altres realitats territorials, així com també poder avaluar la idoneïtat de les propostes que es van impulsar i buscar aspectes rellevants que l'han permès convertir-se en un entorn dinàmic basat en la seva infraestructura TGV, l'Ecoparc Rovaltain i tot l'entorn regional.

Les potencialitats i els defectes s'han determinat durant aquest apartat d'anàlisi central del cas de Valence, però cal avaluar-los externament amb el cas de l'estació del Camp de Tarragona. Ja que com s'ha observat en diferents camps d'aquest estudi, s'han observat moltes línies i aspectes similars que permeten enfocar i desenvolupar un tasca de definició de reptes i millores mitjançant la comparació directe del següent capítol: Tarragona i Valence.

## **6. Comparació entre l'estació del Camp de Tarragona i l'estació de Valence**

Un cop realitzats els corresponents estudis de les dos casuístiques que engloben aquest treball pretén ara desenvolupar una anàlisi comparada de les dos. La selecció de Valence com a segon cas d'estudi, tal i com es comenta en apartats anteriors, es fonamenta en la seva localització perifèrica amb certes similituds inicials amb el context territorial de Tarragona. Es creu que la millor forma d'enfocar aquest apartat, també pel propi lector, es desenvolupar un anàlisi crític per a cadascun dels subapartats inclosos dins del estudi de cadascun dels dos exemples. Per tant, l'estructura central següent té el mateix ordre i temàtiques que les tractades en els anteriors capítols.

### **6.1 Emplaçament de l'estació**

Ambdues estacions es troben situades en unes localitzacions concretes que les fan ser catalogables com a estacions perifèriques. Bàsicament, pel fet de no estar ubicades en l'àrea urbana de les ciutats principals a les que es vinculen, Tarragona i Valence respectivament. No obstant, la distància física, però també en temps d'accés, és superior en el cas tarragoní a causa dunes majors distàncies respecte els tres nuclis principals del seu territori (Tarragona, Reus i la Costa Daurada)

Un punt en comú entre els dos casos es troba en l'existència d'un aeroport pròxim a la seva estació d'AVF, la distància és més elevada en el cas català, a més de que les característiques de connexió són totalment diferents. La connexió en el cas del Camp de Tarragona és molt més deficitària (sense oferta de transport públic estable durant tot l'any).

Un aspecte diferencial clau és el volum demogràfic dels entorns urbans pròxims, ja que el cas tarragoní es poden observar dos ciutats amb més de 100.000 habitants (Tarragona i Reus) en una regió urbana de 500.000 habitants, mentre que en el cas francès el valor més elevat es dona a Valence amb 63.148 habitants dins dels 300.000 habitants del districte. Aquest fet permet diferenciar els dos casos d'estudi en base a una major població potencial vinculada a l'estació en el cas tarragoní a causa del important gruix pròxim que representen les tres àrees urbanes més importants pròximes (Tarragona, Reus i la Costa Daurada), mentre que en el cas de Valence es donen valors més reduïts que pateixen un cert increment de les dades a causa de la inclusió de tot el departament regional.

## **6.2 Característiques de l'estació**

Les característiques pròpies de les estacions representen un dels aspectes menys rellevants de la comparació a causa de l'elevat grau de similituds. Aquesta idea es basa en el fet de que les diferències concretes de la pròpia infraestructura implantada no s'identifiquen com les claus que expliquen les variàncies finals de la seva implantació en el territori.

Tot i això, es poden observar com els aspectes elementals de serveis i activitat comercial interna en l'estació són pràcticament idèntics entre els dos casos. L'aparcament és un dels aspectes més importants a comparar a causa del gran debat existent en el cas de Tarragona a causa de les problemàtiques que s'observen sobre el preu del seu servei. Un signe clar de que la gestió d'un pàrquing no és la correcta és observar aglomeracions de vehicles estacions en espais no reglats a les proximitats d'aquests –situació molt notòria a l'estació del Camp de Tarragona-.

A Valence el preu de l'aparcament resulta més assequible. A més, inclou altres modalitats de productes forfait vinculats a estàncies més llargues que les diàries. Si bé el preu vinculat a les persones que porten o recullen als viatgers, bàsicament els conductors dels vehicles que no viatgen, es més barat a Tarragona a causa d'un preu per 30 minuts pròxim a un euro. L'aparcament de Valence permet diferents modalitats de pagaments que es donen per a certes franges horàries (més flexibilitat i més reduït que en el cas de Tarragona), a més el preu màxim d'un dia de és 11,50 en el cas francès i 14 euros al cas tarragoní.

## **6.3 Accessibilitat**

Identificat com un dels reptes per excel·lència de totes les estacions perifèriques, s'observen unes característiques molt marcades per la gran diferència que té Valence a causa de la seva connexió amb el ferrocarril convencional. S'observa com els dos casos disposen d'una autopista relativament propera. L'autopista AP-7, en el cas tarragoní, i l'autopista A7 (*Autoroute du Soleil*) a Valence tenen un recorregut indirecte que connecten les seves estacions amb ciutats i municipis del propi entorn pròxim. Es podria parlar del fet de que aquestes dues vies permeten el desplaçament cap a centres urbans de gran dimensió com Barcelona, Lyon o Marsella, però no es creu que aquest estigui lligat a l'arribada d'usuari

d'alta velocitat des d'aquestes procedències a causa de l'existència d'estacions TAV i TGV també en aquestes ciutats.

Un segon aspecte semblant és el pas d'una autovia dins d'uns intervals de distàncies més pròxims que els detectats per les autopistes, es parla per tant de A-7 catalana i A-49 francesa. Es poden arribar a les principals vies de comunicació amb les estacions mitjançant aquestes dues variants territorials, però no s'observa cap connexió directe d'aquestes amb l'alta velocitat ferroviària.

Els dèficits o problemàtiques es poden fonamentar en la concreció d'una única via accés directe en els dos casos. N-240 tarragonina i E-713 francesa són les dos vies principals que comuniquen el territori amb la seva estació. Les dos vies engloben diferents problemàtiques vinculades amb possibles fenòmens de congestió en les hores puntes de tràfic, motiu pel qual es cal avaluar el pes que tenen aquestes vies entre els seus usuaris per analitzar si la connexió que s'ofereix és la correcta.

En el cas de Tarragona s'observa una diferència concreta basada en la manca de connexió que té aquesta via amb el territori provincial. El principal accés es regeix arribar a Tarragona i allà utilitzar les diferents vies que porten a l'estació. El debat es presenta a causa de la manca de connexió directe que tenen dos àrees de gran pes com són Reus i la Costa Daurada amb l'estació central de Tarragona.

En general, aquest apartat permet observar dos models pràcticament idèntics en base a les principals vies de comunicacions referents a les dos estacions. Com ja s'ha comentat, les característiques són pràcticament idèntiques en base a l'existència d'autopista, autovia i carretera directe, però és pot observar una major relació e implicació de la via principal de Valence, E-713, amb l'entorn pròxim. Aquesta idea es pot veure distorsionada a causa de l'elevat polinuclearisme patent a la província de Tarragona, ja que en el cas francès els principals nuclis estant connectats a aquesta. En aquest projecte es creu que el fet de tenir diferents àrees urbanes de grans dimensions demogràfiques no ha de ser una excusa per justificar les problemàtiques de connexió amb el tot territori, sinó una base sobre la qual estructurar tot el model de comunicació de la seva pròpia estació amb el seu entorn. Si no s'encaixa correctament l'estació és pràcticament impossible parlar d'evolucions positives del desenvolupament d'aquestes.

## 6.4 Connexions i línies establertes

Les estacions de Valence TGV i la del Camp de Tarragona gaudeixen del pas d'una única línia d'alta velocitat. S'ha de tenir en compte que el nombre de línies que circulen no son sinònim d'un major o menor servei, sinó que s'ha de tenir en compte les ciutats principals connectades mitjançant aquestes i les freqüències. Les dos casuístiques tenen una estructura pràcticament idèntica en matèria de ciutats connectades amb els municipis on es localitzen.

La línia Madrid – Barcelona – Frontera francesa, basada en el model radial espanyol, recorre la península passant per l'estació de Tarragona durant el seu trajecte cap a Barcelona. El model francès de Valence, també radial, s'aprofita de la necessitat de connexió històrica de París amb Lyon. En aquest cas la línia que circula per la seva estació es basa en la unió diferents trams catalogats amb una pròpia denominació. Així s'observa com la línia Sud-est (París-Lyon), Rhône-Alpes (Lyon-Valence) i Méditerranée (Valence-Marsella).

**Figura 6.4.1: Comparació de línies LAV Madrid-Barcelona-França i París-Lyon-Marsella**



Font: ADIF i Holypirates.com

Tot i observar diferents línies incloses d'un mateix recorregut en el cas francès és evident que les característiques de les dos casuístiques són prou similars. Es connecten amb les capitals estatals i amb regions d'escala nacional primer ordre com Barcelona, Lyon i Marsella. Les ciutats englobades també dins de la resta de parades que realitza aquesta línia tenen un caràcter similar amb àrees conegudes com Zaragoza, Lleida, Avignon o Aix-en-Provence. Per tant, aquest subapartat permet avaluar l'elevat grau de similitud entre els casos d'estudi en base a l'existència d'una única línia en funcionament, tot i que en el cas de Valence s'observen

diferents denominacions per a cada tram, que connecta les dos estacions amb els principals territoris nacionals del seu territori.

## **6.5 Intermodalitat**

La intermodalitat és un dels aspectes claus, molt vinculat a l'apartat d'accessibilitat tot i que en aquest treball s'ha considerat oportú aïllar-ho pel seu anàlisi particular, i és en aquest àmbit on es poden identificar les divergències entre Tarragona i Valence.

La base resideix en l'existència d'una connexió directa amb el ferrocarril convencional en el cas francès, on es pot observar l'arribada directa dels trens regionals provinents de l'estació històrica situada al centre de la ciutat de Valence. El cas tarragoní mostra les problemàtiques fruit d'aquesta mancança, causada en gran part pels obstacles i la manca de pressió per buscar unificar l'estació d'alta velocitat amb el model estàndard de ferrocarrils. Les oportunitats que genera l'arribada d'aquest servei a les estacions TAV i TGV es vinculen amb la possibilitat de connexió directe amb les poblacions dels entorns regionals de cadascuna de les dos casuístiques. En aquest escenari es poden tornar a identificar els problemes de connexió directe amb les àrees urbanes pròximes de la ciutat de Tarragona, així com també les dificultats per certs territoris com Torredembarra per arribar a fer ús d'aquest servei.

La xarxa de transport públic és molt similar entre els dos casos, es creu que l'eficiència d'aquestes té un grau igual entre cadascuna però que en el cas de Tarragona els problemes es perceben de major mesura a causa de la manca d'una connexió amb el tren regional i els dèficits d'accessibilitats i aparcaments existents. Però també la feble connexió amb autobusos interurbans amb la resta del Camp de Tarragona. La línia Valls-estació del Camp-Tarragona és la principal línia, restant al marge les connexions directes amb Reus, Vila-seca, Salou i Cambrils (aquests disposen de connexions a l'estiu. Falten, també serveis de connexió amb l'aeroport.

És important que el cas tarragoní busqui mesures de millora basant-se en promoure l'arribada del ferrocarril convencional o l'establiment d'un ramal d'alta velocitat fins a la ciutat de Tarragona des de la pròpia estació del Camp de Tarragona, com també ho poden ser les variables relacionades amb la gestió i planificació de la iniciativa TRAMCAMP, tot i que encara sembla que no es desenvoluparà en els propers anys a causa de la seva important despesa associada per l'elevada extensió del territori que es pretén connectar.

## **6.6 Planejament urbanístic al voltant de l'Estació de Valence TGV i l'Estació del Camp de Tarragona**

La comparació dels dos models de planejaments als entorns immediats d'ambdues estacions és complicada bàsicament per la manca d'execució de les propostes en el cas català. Mentre que l'Ecoparc *Rovaltain* és una realitat amb una extensa xarxa d'empreses i projectes estratègics vinculats, la situació a la Secuita i Perafort no fa pensar que, a curt termini, es desenvolupi cap de les accions inicialment previstes.

Les similituds dels dos casos resideixen dins del planejament que es va realitzar per part del Ajuntament de la Secuita. En aquest cas, tal i com s'ha comentat anteriorment, es van modificar les propostes inicials de construcció d'habitatges mitjançant la suspensió de llicències per acabar modificant l'emplaçament en les proximitats de l'estació del Camp de Tarragona. Les característiques bàsiques que es pretenen desenvolupar dins d'aquest planejament urbanístic permeten identificar la voluntat d'impulsar un model similar al cas de Valence, encara que el municipi de Perafort es deslliga d'aquesta línia amb un model que aposta per l'habitatge. La valoració d'aquest és complicada a causa de la manca de consecució del projecte, però en general és apreciar la implicació del municipi en buscar implantar un zona d'activitat empresarial basada en la tecnologia e innovació.

Finalment cal destacar el paper del consorci *Rovaltain*, que implica la col·laboració de diferents agents en el marc d'una línia de treball comuna. Aquest fet divergeix totalment de la situació actual del planejament urbanístic a l'estació del Camp de Tarragona a causa de la manca d'implicació d'agents de manera conjunta per tal de buscar un model de gestió i estratègies enfocades al benefici comú. És molt evident que dins de la província de Tarragona cal desenvolupar un sistema de treball que impliqui a les entitats i agents més importants del territori conjuntament amb els municipis del entorn de la pròpia estació.

## **7. Reptes de l'estació del Camp de Tarragona en base a l'anàlisi i comparació de les dos casuístiques**

Mitjançant els anteriors capítols desenvolupats dins d'aquest projecte s'han elaborat un seguit de reptes o línies estratègiques que es creuen de gran importància pel futur de l'estació del Camp de Tarragona. Les característiques i les temàtiques que es tracten es vinculen a apartats analitzats mitjançant el propi estudi de cadascuna de les dos estacions i a la pròpia comparació desenvolupada en aquest marc. Dins de totes les idees i percepcions que s'han exportat durant el treball s'han definit com les més importants les següents:

- **Millorar el servei d'aparcaments propi de l'estació del Camp de Tarragona**

El debat generat a tota la província reflexa la necessitat d'avaluar el grau d'eficiència que té aquest servei pels usuaris de l'estació. Observant en primera persona les instal·lacions és impossible no veure multitud de vehicles estacionats en l'entorn de la via que dona accés al complex, definint aquest fet com un aspecte clar de les possibles deficiències del aparcament. Durant l'anàlisi realitzat de la pròpia estació i les entrevistes desenvolupades a cadascun dels alcaldes, disponibles al apartat d'annexos, es parla sobre la necessitat d'impulsar alguna forma complementària que satisfaci als usuaris, encara que actualment l'única opció disponible és el pàrquing de les instal·lacions.

En base a tots els apartats del estudi ha quedat clar que un dels reptes més evidents que té que realitzar l'estació del Camp de Tarragona és avaluar la qualitat del seu servei d'aparcament. El preàmbul fa indicar que possiblement les característiques d'aquest no siguin les més adients pels usuaris de la mateixa, en base principalment al preu, motiu pel qual es requereixen diferents activitats de les autoritats locals per determinar si cal implantar un nou espai que complementi l'oferta existent. Les percepcions i les idees que s'han adquirit durant aquest projecte fan pensar que la millor opció és buscar un punt en comú entre els dos ajuntaments per establir un espai d'aparcament amb un menor preu a les immediacions de l'estació.

És evident que la seguretat inclosa dins del preu del aparcament propi de l'estació és un element molt important pels usuaris que utilitzen el servei d'alta velocitat ferroviària, però també és interessant complementar aquesta oferta amb un altre producte més barat que doni l'opció als viatgers de deixar el seu vehicle en espais més allunyats però sense ocupar els espais annexos a la carretera. Els problemes de seguretat viària que genera aquesta pràctica

comuna de molta població són molts evidents, però no s'ha d'identificar aquest aspecte com l'element principal per buscar noves accions o propostes ja que principalment aquest pes recau sobre la possibilitat de facilitar noves formes d'aparcament amb preus més assequibles.

- **Connectar l'estació amb el territori mitjançant accions vinculades a la intermodalitat**

La manca d'una connexió directe amb les principals estacions convencionals de ferrocarrils del territori és un dels aspectes distintius de l'estació del Camp de Tarragona. Les oportunitats que es deixen d'obtenir per aquest fet són enormes, com també ho són els problemes per arribar a la pròpia estació per a la població dels entorns no connectats directament. L'aspecte clau és buscar la forma de connectar l'estació amb els principals nuclis de la província, des d'aquest projecte es creu que els més interessants serien la ciutat de Tarragona, Reus i la Costa Daurada, però els problemes per desenvolupar aquestes propostes són evidents en matèria de la despesa inicial que aquestes representen.

Es parla sovint dels problemes del transport públic en base a les línies existents, les freqüències d'aquestes i el temps que es triga en arribar a l'estació. És evident que en aquest àmbit cal realitzar accions que impliquin a les operadores conjuntament amb les entitats i els agents locals de la província. Les dos parts s'han d'implicar per millorar el servei. Durant els darrers s'estan buscant noves fórmules que ajudin a incrementar la qualitat del transport però encara resta a molt a realitzar en aquesta línia.

Un dels aspectes claus que poden afectar a la comunicació e intermodalitat de l'estació del Camp de Tarragona són les noves lògiques territorials que es deriven de la nova implantació de l'estació central del Aeroport de Reus i el corredor del mediterrani. Unir les dos línies mitjançant el transport públic i el ferrocarril convencional esdevé l'aspecte clau pel futur de l'alta velocitat ferroviària a la província. Durant els apartats del projecte es tracten aquestes temàtiques en les entrevistes amb els alcaldes dels municipis de Perafort i Puigdelfí i la Secuita. L'existència d'una connexió ja establerta, mitjançant la línia de Reus – Roda de Barà, és un opció molt adient a les necessitats que s'estan produint a l'estació del Camp de Tarragona. Tot i que aquesta fa tancar el seu trànsit de passatgers al 1992, es requereixen accions administratives que avaluïn la possibilitat d'aprofitar aquestes instal·lacions per connectar Reus amb l'estació TAV actual. Els riscos es centren en la proximitat del complex petroquímic del entorn, però s'han de buscar formes que puguin facilitar el transport de viatgers des

d'aquest punt, molt important per connectar tot l'entorn del Baix Camp, amb els serveis centrals d'alta velocitat de la província de Tarragona.

- **Potenciar la xarxa de comunicacions que connecta directament l'estació amb el territori**

Tot i disposar d'una xarxa molt completa de vies de comunicacions la província de Tarragona no té una lògica directe de connexió amb la seva estació d'alta velocitat ferroviària. És molt important ressaltar l'existència en el territori de vies de diferents tipologies com autopistes (AP-7), autovies (A-7) i carreteres nacionals (N-240 i N-340) dins del àrea tarragonina. Però no aprofitar aquestes per encaixar la seva estació TAV és un problema i representa la pèrdua d'oportunitats i potencialitats pel seu servei.

Tot el tràfic dirigit cap a l'estació del Camp de Tarragona es comprèn dins de carretera nacional N-240 que connecta Tarragona i Valls. Les característiques d'aquesta via històricament podrien ser idònies per complir el seu objectiu principal de connectar els dos nuclis tarragonins, però amb la implantació de l'estació aquestes lògiques territorials van canviar radicalment. La problemàtica es regeix en dos aspectes evidents, el primer, la suma de vehicles i usuaris als volums quotidians històrics d'aquesta via amb la posada en funcionament de l'estació. El segon, l'accés directe inexistent de municipis com Reus, Vila-seca, Salou o Cambrils dins de la xarxa actual de connexió amb les instal·lacions de la Secuita i Perafort. Dins de tot el recorregut que fa aquesta via, cal tenir en compte que connecta Tarragona amb Bilbao, el tram de Tarragona i Valls rep a la meitat del seu recorregut la implantació de l'estació. Punts com Reus, la Costa Daurada central, el Vendrell o Torredembarra no tenen un accés directe a aquest trajecte que no sigui desplaçar-se fins al mateix nucli de Tarragona o a les proximitats mitjançant l'autopista o l'autovia del mediterrani, per unir-se a la N-240 posteriorment.

Per tant inicialment ja es pot observar com la connexió mitjançant el vehicle privat es redueix a utilitzar la nacional N-240. En aquest punt es crea el primer dèficit de la xarxa de connexió tarragonina en base a la manca d'accés directe o a les problemàtiques que es generen a una bona part de la població. El segon aspecte essencial negatiu d'aquesta es basa en els problemes de congestió de la via en les hores de màxima afluència. Fent una suma bàsica entre els usuaris que es desplacen diàriament mitjançant aquesta carretera amb els nous viatgers que es volen dirigir a l'estació dona com a resulta uns volums actuals que no eren els contemplats inicialment durant els primers anys de la via. Aquesta deficiència genera la necessitat de buscar noves formes de millora en matèria de connexió amb la carretera N-240,

algunes possibilitats serien ampliar els carrils d'aquesta via, però les competències en matèria d'aquesta resideixen a nivell estatal. Una segona opció seria millorar la xarxa actual provincial mitjançant nous trams comarcals que donen accés a aquesta via, però les polítiques d'austeritat actuals no semblen donar una viabilitat a aquestes propostes.

Per tant en referència al repte de la comunicació de l'estació del Camp de Tarragona amb el propi entorn provincial és essencial buscar noves formes o propostes que permetin eliminar les problemàtiques actuals en matèria de connexió territorial amb certs nuclis i els problemes de congestió. Es creu en aquest projecte és essencial que els agents locals treballassin de manera conjunta per fer pressió en favor de millores en aquesta matèria, ja que sense la implicació de tot un territori és pràcticament impossible realitzar propostes que gaudeixin en un futur d'un èxit.

- **Definir i avaluar el paper de l'estació dins del nou model territorial futur tenint en compte l'estació central del Aeroport de Reus i el Corredor del Mediterrani**

Les noves dinàmiques territorials vinculades a la localització d'una nova estació d'alta velocitat ferroviària al Aeroport de Reus i el recorregut del Corredor del Mediterrani són dos elements que poden afectar directament a l'estació del Camp de Tarragona. Dins de la planificació i les propostes que es va definir al Pla Director Urbanístic del àmbit central del Camp de Tarragona es concreta la localització de l'estació TAV de Reus així com la construcció de nous traçats viaris i el recorregut final TramCamp. Dins de tot aquest contingut, actualment no disponible en les fonts oficials, no es té del tot clar el paper que jugarà l'estació actual dins de tot el model.

Definir i analitzar com afectaran les noves lògiques territorials a l'estació del Camp de Tarragona és un procés totalment necessari per buscar aprofitar i adaptar-se a totes les oportunitats i escenaris que es puguin produir. La connexió amb l'estació central intermodal del Reus és una variable clau per buscar unir les dos instal·lacions mitjançant el traçat ferroviari actual o nous recorreguts. Les potencialitats que es generen d'aquest fet permetran eliminar molts problemes històrics de l'estació en matèria de connexió amb el ferrocarril convencional, millorant enormement l'accés que té gran part de la població mitjançant l'estació de Reus.

La redefinició del sistema d'infraestructures de mobilitat que recull aquest planejament urbanístic mostra la cerca de millores en matèria de connectivitat en tot l'entorn central de la

província. Algunes variables publicades parlen d'un nou tram d'AVF fins a la ciutat de Tarragona, altres casos interessants seria la connexió amb la nova estació de Cambrils mitjançant la qual es podria connectar l'estació del Camp de Tarragona directament amb la Costa Daurada. Aquestes accions serien molt positives, motiu pel qual s'han de definir les dates i les voluntats per desenvolupar-les. En base a les propostes que es vulguin impulsar es podrà afectar en major o menor mesura a les característiques del servei d'alta velocitat, permetent canviar a millor el punt actual.

- **Implicar a tot el territori mitjançant els agents locals i les entitats pertinents en matèria de planificació de l'estació del Camp de Tarragona**

Un dels aspectes que es va observar inicialment als primers apartats del estudi va ser la manca de pressió que van realitzar les entitats i els agents locals durant els primers anys de definició i planificació de la localització de l'estació del Camp de Tarragona. El resultat final escenifica una ubicació determinada molt vinculada amb l'eficiència de la xarxa en matèria de recorregut i velocitat. Mai es podrà saber si un canvi en la situació geogràfica de l'estació podria haver sigut millor o pitjor en matèria de volums d'usuaris i connexions territorials, però es pot pensar clarament que fa faltar una certa col·laboració entre els diferents actors de la província de Tarragona.

La situació actual continua evidenciant la manca de treball en comú en molts aspectes relacionats amb la pròpia estació, ja que en gran part existeix el debat històric que es centra en definir qui ha de fer-se càrrec de les responsabilitats que genera aquest servei a Tarragona. El resultat de tot això és un servei important que dona accés a volums elevats d'usuaris amb uns problemes i dèficits sobradament coneguts per gran part del territori. La línia que es proposa dins d'aquest apartat és la del treball en comú per part dels agents territorials de la província, ja que l'èxit o fracàs d'aquesta estació no depèn únicament d'una entitat o organisme.

L'aspecte clau que s'identifica com a resultat del actual treball és la necessitat real d'involucrar a diferents parts del territori dins d'un grup de treball comú. Deixar de banda dels conflictes històrics és un pas que s'ha de donar del tot per tal de continuar desenvolupant i planificant molts aspectes vitals pel correcte funcionament de l'estació del Camp de Tarragona. Tots els elements i dinàmiques passades mai es podran canviar, però és totalment necessari impulsar un organisme o entitat on participin càrrecs dels ajuntaments i els agents locals de la província per tal de planificar en grup, un model territorial que tingui en compte totes les percepcions possibles per tal de millorar l'actualitat. Vincular aquesta infraestructura amb l'entorn

territorial és un aspecte clau que es pot observar en altres estacions com ara el cas de Valence amb el consorci de *Rovaltain*, on el conjunt s'ha involucrat en buscar desenvolupar una planificació d'acord amb les característiques del territori i amb la participació de tot l'entorn.

- **Planificació urbanística conjunta entre els municipis de la Secuita i Perafort i Puigdelfí**

Tot i que és tenen compte totes les dificultats que representa únicament desenvolupar un planejament urbanístic municipal, es creu que una variable interessant i adient al cas de Tarragona seria buscar el treball en comú entre les dos entitats. En base a les diferents reunions que es van realitzar amb els dos ajuntaments es va poder apreciar clarament la col·laboració existent en moltes temàtiques entre les dos entitats actualment, però no hi havia cap aspecte que tractés aquesta possible col·laboració en matèria de planejament.

Atenent al grau de consecució de les propostes de planejament urbanístic desenvolupades pels dos ajuntaments, cap actualment, es pot pensar que encara es podrien aplicar nous mecanismes i accions pel futur. El que es proposa des d'aquest projecte és realitzar reunions i treballs en conjunt per tal de buscar el punt en comú dels dos models de planejaments actuals, un basat en reactivar certes unitats d'acció per impulsar habitatges i un altre en establir un polígon tecnològic i de recerca. Seria molt interessant buscar un consens entre els dos ajuntaments per tal de complementar les seves dos propostes amb l'altre, o fins i tot modificar els seus models actuals en base a noves dinàmiques plantejades mitjançant el treball en conjunt.

Des d'aquest estudi es creu que el model d'aprofitament de l'estació basat en establir certes empreses en un entorn tecnològic pot ser una bona acció per aprofitar les potencialitats que genera l'arribada de l'alta velocitat ferroviària a Tarragona. Si a aquesta idea es pogués afegir un àrea complementària de terrenys municipals de Perafort es podrien desenvolupar un seguit d'estratègies comuns entre els dos ajuntaments per tal de donar a com a resultat un polígon separat en dos àrees que complementés les activitats de l'altre. Aquesta estructura podria permetre establir un espai d'una major qualitat amb uns serveis més elevats ajudin i donin suport a empreses per establir-se i aprofitar-se de totes les potencialitats que dona la província, un model en certa mida semblant al de Valence però adequat a les dinàmiques i característiques de Tarragona.

- **Trencar la mentalitat històrica envers de l'estació per buscar una nova realitat en la percepció de la població tarragonina**

La darrera de les propostes que s'han derivat del estudi realitzat es pot vincular a caires més filosòfics i de mentalitat territorial que els anteriors. Aquest apartat busca fer ressò de les percepcions històriques que es tenen dins de la província de la Tarragona sobre l'estació del Camp de Tarragona. Sovint es parla únicament de tots els problemes que es perceben sobre aquesta instal·lació, com ara d'accessibilitat dolenta, localització estranya, preu elevat del pàrquing, transport públic deficient o simplement el temps que es triga en arribar. S'ha de tenir clar que aquests aspectes són molt importants de cara a les entitats territorials implicades o afectades per la pròpia estació, ja que serveix de *feedback* per buscar millorar les característiques del model territorial i dels serveis actuals.

Les potencialitats que s'han comentat anteriorment permeten entendre que buscar els problemes d'un servei pot ser una acció que derivi en una millora d'aquest, però no s'ha de centrar la població tarragonina en continuar sempre pensant únicament els aspectes negatius que troben a la seva estació. La localització d'aquesta ja està realitzada, no canviarà mai i és feina del territori buscar encaixar-la lo millor possible amb tota la província. La seva ubicació correspon a la manca de pressió inicial de certes autoritats i agents territorials durant els anys de planificació de la implantació d'aquesta, per tant, actualment ens trobem en el moment en el qual s'han de buscar noves formes per impulsar l'estació dins de Tarragona.

És important deixar tots els costums passats de buscar els problemes per unir tot el territori i totes les autoritats corresponents dins d'un mateix grup que busqui millorar i aprofitar totes les potencialitats que genera l'activitat d'aquest servei en qualsevol lloc. Aquest procés passa per deixar de banda totes les afirmacions i debats sobre de qui és aquesta estació, ja que és tota la província. S'ha de trencar la dinàmica de crítica basada en si arriba o no el servei al seu propi municipi per buscar connectar i donar suport a les instal·lacions actuals amb l'objectiu de connectar-la amb tot el territori. Si es continua buscant únicament els problemes o els dèficits és impossible millorar i realitzar accions que permetin potenciar el servei que s'ofereix actualment. Està en les mans de les autoritats provincials, entitats comarcals, ajuntaments, agents locals i en la mateixa població buscar i donar suport a la seva estació, ja que com el seu propi indica és l'ESTACIÓ DEL CAMP DE TARRAGONA, no de Perafort, la Secuita, Tarragona ciutat o Valls, és tot el territori provincial.

## Conclusions

L'estació del Camp de Tarragona representa una casuística de gran singularitat dins de la tipologia d'estacions perifèriques. L'anàlisi de les seves característiques conjuntament amb la posterior comparació amb Valence han permès identificar perfectament un seguit d'aspectes que han completat l'estudi. La millor forma per entendre aquests elements és dividir els resultats en les dos línies de treball d'aquest estudi: com a *node* i com a *lloc*.

La primera escala, *node*, engloba tots els aspectes relacionats amb l'accessibilitat, les instal·lacions, la intermodalitat i el seu paper dins de la xarxa. Aquesta aproximació ha permès observar els importants problemes que té aquesta estació en matèria de connexions mitjançant els seus serveis de transport públic i les vies de comunicació que l'envolten. El primer dèficit que s'ha identificat, molt evident a Tarragona, són els seus problemes en matèria d'accessibilitat. Catalogat prèviament com un dels principals reptes per a totes les estacions perifèriques, el cas del Camp de Tarragona apropa les realitats vinculades a una manca d'accés directe a les seves instal·lacions per a una gran part del seu territori. Aquesta àrea engloba una gran dimensió de població situada en tres grans conjunts: Tarragona, Reus i la Costa Dorada. Tret del primer cas, la ciutat de Tarragona, els restants tenen unes importants mancances de connexió a causa dels obstacles que pateixen els seus habitants en els desplaçaments a l'estació.

La xarxa actual de comunicacions entre el territori i les instal·lacions de la Secuita i Perafort es centra pràcticament en una via concreta, la carretera nacional N-240, la qual uneix els municipis de Tarragona i Valls. Aquest recorregut engloba en si mateix la falta de connexió directe amb un gran volum de la població provincial, la qual ha de realitzar un desplaçament obligatori cap a les immediacions de la ciutat tarragonina per posteriorment unir-se a la via directe entre aquesta i la seva estació. Aquesta casuística ha escenificat un dels dèficits històrics d'aquesta infraestructura, i és que des de la seva posada en funcionament no s'ha produït cap millora en aquesta matèria fins a l'actualitat.

Per tant en aquest aspecte ja s'ha pogut observar un dels principals problemes de l'estació del Camp de Tarragona: la seva problemàtica accessibilitat per a gran part del territori mitjançant les vies de comunicacions existents. Aquest fet no té perquè ser entès com un aspecte determinant que condemni l'estació al fracàs, ja que s'han identificat i analitzat altres elements complementaris durant l'estudi que poden desenvolupar una funció directe de

connexió que minimitzi els aspectes negatius del cas en qüestió. En aquesta línia guanya una elevada importància el grau d'intermodalitat del qual disposa l'estació.

El cas de Tarragona mostra com la manca d'existència d'una connexió directe amb el ferrocarril convencional és un problema molt determinant per a les estacions perifèriques. La línia de ferrocarril convencional arriba a la ciutat de Tarragona però no té una connexió directe amb la seva estació d'AVF. Aquest fet propicia la impossibilitat d'impulsar trens llançadora que comuniquin directament el tren d'alta velocitat amb el tot el territori provincial. Sumant aquests dos aspectes s'obté com a resultat un evident agreujament dels problemes anteriors, els comentats en matèria d'accessibilitat, per a gran part del territori. Aquest fenomen en altres casos no té tanta importància com en Tarragona, on el seu entorn s'estructura en un territori singular polinuclear de valors superiors als 500.000 habitants. D'aquest total, la ciutat de Tarragona únicament representa 133.545 habitants, deixant més 65% de la població potencial sense una connexió directe en ferrocarril, amb greus problemes de comunicacions mitjançant les principals vies d'accés i amb unes distàncies més elevades de desplaçament.

A aquests aspectes negatius s'ha d'afegir un altre cas molt conegut pels habitants tarragonins, es tracta doncs del seu servei d'aparcament. Amb uns obstacles inicials identificats en els anteriors apartats, la població de la província en arribar a les instal·lacions de l'AVF es troba amb un servei d'aparcament que genera una despesa addicional. Les problemàtiques en el preu són evidents i generen un efecte indirecte basat en l'estacionament de vehicles en les immediacions de l'estació en espais no adequats per tal. Aquestes aglomeracions són un element identificador del Camp de Tarragona simbolitzant les problemàtiques de gran part de la població per a fer front al pagament del servei de pàrquing.

Únicament analitzant aquesta estació en una dimensió com a *node* s'han identificat diferents aspectes negatius relacionats amb les seves instal·lacions. Aquests aspectes representen la base sobre la qual establir gran part dels reptes que té aquest territori per millorar l'encaix de l'AVF en el seu entorn provincial. Les propostes que s'han exposat en aquest treball tenen moltes similituds amb els objectius del planejament publicat dins del Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona, ja que els dos documents engloben les importants deficiències existents actualment en l'estació del Camp de Tarragona i busquen elaborar propostes per a reduir-les mitjançant certes accions.

Les línies clau actualment en aquesta escala es centren en buscar formes per fer arribar al ferrocarril convencional a l'estació de la Secuita i Perafort. S'han elaborat diferents propostes com la possible connexió mitjançant la nova estació central intermodal de Reus, la creació d'un

ramal que faci arribar l'AVF a la ciutat de Tarragona, millorar les vies de comunicacions que connecten l'estació amb el territori o buscar noves formes de millora pel servei d'autobusos. El resultat previsible significaria un increment en accessibilitat i connectivitat per a l'estació, però els terminis i les dates concretes de consecució d'aquests projectes tenen al seu voltant una gran incertesa a causa de la situació econòmica actual. Aquesta manca de finançament no ha de ser entesa com a una variable que impossibilita realitzar cap acció en aquest àmbit, ja que com s'ha observat durant l'estudi la importància d'aquests dèficits és un dels principals obstacles que està afrontant la província de Tarragona.

La situació idònia o desitjada si es parlés d'escenaris futurs per l'estació del Camp de Tarragona es fonamentaria bàsicament en presentar unes instal·lacions connectades amb el servei de ferrocarril convencional, facilitant els trens llançadora, amb una millora de la seva xarxa de vies de comunicacions permetent l'arribada i connexió directe amb tota la província, i amb un servei complementari d'aparcament que possibilités a la població a tenir accés a dos tipologies de producte de pàrquing amb un preu diferent però amb uns serveis majors o menors. Les accions per a cadascuna de les anteriors variables problemàtiques poden ser diverses, com ara tornar a obrir al tràfic de passatgers la línia Reus – Roda de Barà per connectar l'estació amb la capital del Baix Camp, buscar nous traçats ferroviaris entre aquestes localitzacions, augmentar la xarxa de vies d'AVF arribant a la mateixa ciutat de Tarragona i la Costa Daurada, o buscant consorcis territorials per impulsar propostes. El punt de partida ja està definit, i engloba en si mateix uns inconvenients inicials que es poden modificar sempre i quan el territori i els agents implicats tinguin la voluntat de millorar les característiques de la seva estació deixant de banda els debats històrics sobre la mateixa. El cas de Valence, en aquest sentit, és un exemple on, malgrat els molts problemes inicials en matèria d'accessibilitat, intermodalitat o aparcament, s'ha aconseguit afrontar favorablement aquests dèficits amb accions que han connectat tot l'entorn amb el ferrocarril convencional, una xarxa constant de transport públic i un servei d'aparcament adient a les necessitats dels seus usuaris.

Canviant d'escala, com a *lloc*, l'estudi ha buscat analitzar totes les propostes en matèria de planejament territorial i urbà desenvolupades als dos municipis implicats: la Secuita i Perafort. Els aspectes identificats mostren dos models totalment diferents basats en la promoció d'un projecte de parc tecnològic i de recerca a la Secuita, i un altre més vinculat a propostes de promoció d'habitatges pel municipi de Perafort. L'estudi ha mostrat les problemàtiques relacionades amb les dimensions inicials dels dos projectes conjuntament amb els obstacles patits a causa de la situació econòmica dels darrers anys.

Els dos casos presenten una manca total de realització de les propostes establertes pels seus terrenys al voltant de l'estació del Camp de Tarragona. Tot i haver desenvolupat millores urbanes en matèria de xarxa viària i creixement intern de la població, no s'ha pogut observar cap resultat actual dels dos models plantejats prèviament per aquestes àrees. La viabilitat dels dos projectes pot ser entesa de diferent forma per a cada persona, però des d'aquest estudi es creu que optar per un model de creixement urbà basat en la promoció d'habitatge és una selecció errònia molt marcada per les tendències prèvies a la crisi econòmica actual en matèria de promoció immobiliària.

Analitzant tots els factors que poden afectar als entorns de l'estació del Camp de Tarragona s'identifica el planejament urbanístic de la Secuita com la selecció més lògica a causa de la possibilitat de complementar l'oferta empresarial e industrial de Tarragona amb un entorn diferent basat en innovació i recerca que aprofiti les oportunitats que dona tenir a les seves proximitats l'AVF. Actualment no és pot garantir que cap projecte dels dos presents tingui uns terminis d'execució determinats que permetin garantir la seva realització, ja que la conjuntura econòmica actual fa dubtar sobre la possibilitat d'enfocar el finançament cap a aquests àmbits.

La manca de realització de les propostes de planejament torna a ser un aspecte que pot tenir una doble visió. No s'ha d'entendre la seva aturada o fracàs inicial com un factor negatiu que implica la pèrdua d'una oportunitat per canviar el desenvolupament del territori. Tot el contrari, les noves dinàmiques socioeconòmiques i els nous projectes, com pel exemple el Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona, donen l'oportunitat al dos municipis de plantejar-se noves formes de planificació que puguin aprofitar les noves estructures i els nous elements del territori relacionats amb la seva estació en el futur. La implicació de diferents agents escenifica l'assimilació de gran part del territori de la necessitat de potenciar aquesta instal·lació i unificar esforços i voluntats per a realitzar-ho. Aquest aspecte en el passat no era una característica molt extensa a Tarragona, encara que actualment sembla que les voluntats i les percepcions han canviat positivament.

El cas de Valence és un clar exemple de la importància de la total implicació del territori per a fer front als reptes i els problemes que tenen les estacions perifèriques. Sense una unió total dels agents locals del entorn amb els mateixos objectius, com en el cas del consorci *Rovaltain*, és impossible realitzar accions que puguin permetre deixar enrere els dèficits inicials fins a produir a mig o llarg termini un millor encaix territorial d'aquestes estacions en el territori.

Aquest fet és dels elements més importants que s'han identificat en el cas del Camp de Tarragona. El paper dels agents locals (públics i privats) és un aspecte clau per a desenvolupar accions complementàries a la pròpia estació, ja que la importància no es fonamenta només en si arriba o no el tren, sinó com s'integra aquesta infraestructura al territori. En aquest aspecte Tarragona encara té molta feina a realitzar, tot i que en l'actualitat sembla que els agents locals han entès la necessitat de començar a treballar en aquesta matèria.

No es pot afirmar ni recolzar que cap proposta de les planificades durant els darrers anys serà la clau per canviar la situació actual d'una estació amb uns problemes molt evidents en accessibilitat, intermodalitat e instal·lacions. Però sí que es pot entendre que ara és el moment de canviar el discurs històric de crítica a l'estació per a donar pas a noves idees que busquin connectar e implicar a tot el territori de Tarragona amb la seva estació d'AVF. El futur dirà si les propostes que es realitzin seran les millors o no, però un aspecte està molt clar, l'estació depèn de que el seu territori la faci seva buscant totes les oportunitats que puguin aprofitar per a millorar-la. Sense aquesta mentalitat el cas de Tarragona es troba sentenciat a tenir un servei ferroviari correcte, ja que no és pot parlar de que sigui negatiu a causa dels importants volums que engloba, però sense tenir la sensació de poder millorar a causa de la manca d'implicació del seu territori en las tasques relacionades amb la seva potenciació i encaix territorial.

## **Bibliografía**

BELLET, C., ESCOLANO, s. y Ureña, J. M<sup>a</sup>. (2009). "Las infraestructuras de transporte en el proceso de reestructuración socioterritorial reciente. Reflexiones sobre el tren de alta velocidad en España". Pillet, F., Cañizares, M<sup>a</sup>. C. y Ruiz, Á. R. (Coord.): *Geografía, Territorio y Paisaje...el estado de la cuestión. Actas del XXI congreso de Geógrafos Españoles* (Ciudad Real, 27-29 de octubre de 2009), Ediciones de la Univ. de Castilla-La Mancha.

BELLET, C.; ALONSO, P.; CASELLAS, A. (2010). "Infraestructuras de transporte y territorio. los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad a España", a *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 52, pp.143-163.

BELLET, C.; CASELLAS, A.; ALONSO, P. (2011), "Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad", a *Eria, Revista de Geografía de la Universidad de Oviedo*, Universidad de Oviedo, núm. 84-85, pp. 159-172.

BELLET, C.; GUTIÉRREZ, A (2011), "Ciudad y ferrocarril en la España del siglo xxi. la integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano", a *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm.55 Enero-Marzo de 2011, pp.251-279.

BELLET, C.; ALONSO, P.; GUTIÉRREZ, A. (2012) "The high speed rail in Spanish cities. Urban integration and local strategies for socioeconomic development", a Ureña, J.M. (Coord), *Territorial implications of high speed rail in Spain*, Aldershoot, Ashgate.

BERTOLINI, L.(1996). "Nodes and Places: complexities of railway station redevelopment" *European Planning Studies* 4, 331–346.

BERTOLINI, L. (1999). "Spatial development patterns and public transport: the application of an analytical model in the Netherlands". *Planning Practice and Research*, 14(2), 199-210.

FACCHINETTI-MANNONE, V. (2009). "Location of high speed rail stations in French medium-size city and their mobility and territorial implications". *City futures* 09.

GUTIÉRREZ; A. (2009). "Alta velocidad ferroviaria en España y estaciones periféricas: retos y oportunidades a la luz del caso del camp de Tarragona" En *Geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión: actas del XXI congreso de geógrafos españoles, Ciudad Real 27-29 de octubre de 2009*. Universidad de Castilla-La Mancha, 2009. p. 383-400.

LEHEIS, S. (2012). "High-speed train planning in France: Lessons from the Mediterranean TGV-line" *Transport Policy*, 21, 37-44.

RIBALAYGUA BATALLA, C. (2005). "Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas" *Cuadernos de Investigación Urbanística*, (44).

SANTOS GANGES, L.(2007). "Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas". Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

UREÑA, J. M., GARMENDIA, M., RIBALAYGUA, C., LEAL, J., & CORONADO, J. M. (2008). "Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high speed train". *European urban and regional studies*, 15(3), 249-264.

## Fonts d'informació

- Administrador de Infraestructures Ferroviàries d'Espanya (ADIF): [www.adif.es](http://www.adif.es)
- Ajuntament de la Secuita : [www.lasecuitaajuntament.cat](http://www.lasecuitaajuntament.cat)
- Ajuntament de Perafort: [www.perafort.com](http://www.perafort.com)
- Association pour le Retournement des Entreprises: [www.are.fr](http://www.are.fr)
- Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona: [www.atmcamptarragona.cat](http://www.atmcamptarragona.cat)
- Bonjour la France: [www.bonjourlafrance.com](http://www.bonjourlafrance.com)
- British Broadcasting Corporation (BBC): [www.bbc.co.uk/](http://www.bbc.co.uk/)
- Consell Comarcal del Tarragonès: <http://tarragones.cat/>
- Diari el Periódico: [www.elperiodico.com](http://www.elperiodico.com)
- Diari el Punt Avui: [www.elpuntavui.cat](http://www.elpuntavui.cat)
- Ecoparc Rovaltain: [www.ecoparc-rovaltain.com](http://www.ecoparc-rovaltain.com)
- Enquesta de viatgers de la Cambra de Tarragona i el Consell Comarcal del Tarragonès
- France Pub: [www.france-pub.com](http://www.france-pub.com)
- Gares en mouvement: <http://www.gares-en-mouvement.com/>
- Generalitat de Catalunya: [www.gencat.cat](http://www.gencat.cat)
- Intercarto: [www.intercarto.com](http://www.intercarto.com)
- Institut Estadístic de Catalunya: [www.idescat.cat](http://www.idescat.cat)
- Institut Nacional de Estadística: [www.ine.es](http://www.ine.es)
- Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE): [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- Plataforma per la Defensa d'un Ferrocarril Públic i de Qualitat, Camp de Tarragona: [www.pdfcamp.org](http://www.pdfcamp.org)
- Registre de Planejament Urbanístic: [www.ptop.gencat.cat/rpucportal](http://www.ptop.gencat.cat/rpucportal)
- Resaplace: <https://www.resaplace.com>
- Societat Catalana d'Ordenació del Territori: [www.scot.cat](http://www.scot.cat)
- Valence Romans Déplacements: [www.valenceromansdeplacements.fr](http://www.valenceromansdeplacements.fr)
- Vía Libre la Revista del ferrocarril: <http://www.vialibre-ffe.com/>

## Índex de figures i taules

- **Figures**

Figura 1.3.1: Ciutats amb estació TAV a las que s'amplia i reforça el Àrea Metropolitana de Madrid...	18
Figura 1.3.2: Estat i previsió de l'alta velocitat ferroviària a Espanya a partir del Pla Estratègic d'Infraestructures del Transports (PEIT) 2005-2020.....	20
Figura 1.3.3: Plànol de l'estació de Sants a Barcelona.....	24
Figura 1.3.4: Plànol d'estructura urbana de la província de Toledo (2007).....	26
Figura 1.3.5: Mapa de la localització de l'estació perifèrica del TAV a Guadalajara – Valdeluz.....	28
Figura 2.1.1: Estació del Camp de Tarragona, localització i proximitat amb altres nuclis.....	37
Figura 2.2.1: Estació del Camp de Tarragona: secció transversal i dades generals.....	38
Figura 2.2.2: Estació del Camp de Tarragona.....	38
Figura 2.3.1: Estació del Camp de Tarragona: Emplaçament i vies de comunicació.....	41
Figura 2.4.1: Recorregut de la LAV Madrid – Barcelona – Frontera Francesa.....	43
Figura 2.5.1: Ruta de la línia Tarragona – Estació del Camp de Tarragona.....	46
Figura 2.5.2: Ruta de la línia Valls – Estació del Camp de Tarragona.....	49
Figura 2.6.1: Nombre de viatgers anuals de l'Estació del Camp de Tarragona (2008-2011).....	53
Figura 2.6.2: Viatgers segons origen i destí de l'estació del Camp de Tarragona.....	55
Figura 2.6.3: Espai d'estacionament dels usuaris que aparquen a l'estació del Camp de Tarragona.....	56
Figura 2.7.1: Proposta del Ministeri de Foment en la xarxa de ferrocarril catalana pel 2015.....	61
Figura 2.7.2: La reordenació ferroviària al centre de la Costa Daurada segons el Pla Territorial.....	62
Figura 2.7.3: Recorregut del servei TramCamp planificat inicialment.....	63
Figura 2.7.4: Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona.....	64
Figura 2.7.5: Recorregut del nou ramal que connecta el centre de Tarragona amb l'estació del Camp de Tarragona.....	66

<b>Figura 3.2: Localització de la Secuita i Perafort dins de la comarca del Tarragonès.....</b>	<b>67</b>
<b>Figura 3.2: Avanç del POUM de la Secuita (I).....</b>	<b>68</b>
<b>Figura 3.1.3: Avanç del POUM de la Secuita (II).....</b>	<b>69</b>
<b>Figura 3.1.4: Avanç del POUM de la Secuita (III).....</b>	<b>71</b>
<b>Figura 3.2.1: Visió aèria del nucli de Perafort.....</b>	<b>73</b>
<b>Figura 3.2.2: Planejament territorial de Perafort: Unitats d'acció.....</b>	<b>74</b>
<b>Figura 3.2.3: Esquema indicatiu de la proposta d'ordenació volumètrica.....</b>	<b>75</b>
<b>Figura 4.1: La regió de Rhone-Alpes.....</b>	<b>79</b>
<b>Figura 4.1.1: Emplaçament de l'estació d'alta velocitat ferroviària de Valence.....</b>	<b>81</b>
<b>Figura 4.2.1: Plànol de l'estructura de l'estació de Valence-TGV.....</b>	<b>82</b>
<b>Figura 4.2.2: Plànol de l'estació de Valence-TGV amb els aparcaments disponibles.....</b>	<b>83</b>
<b>Figura 4.3.1: Vies de comunicació principals amb l'estació de Valence TGV.....</b>	<b>85</b>
<b>Figura 4.4.1: Línies d'alta velocitat ferroviària de França.....</b>	<b>87</b>
<b>Figura 4.5.1: Línies de bus entre Romans i Valence.....</b>	<b>90</b>
<b>Figura 4.5.2: Mitjà de transport dels usuaris de l'estació de Valence TGV.....</b>	<b>91</b>
<b>Figura 5.1: Planificació desenvolupada per <i>Rovaltain</i> dels territoris annexes a l'estació de Valence....</b>	<b>93</b>
<b>Figura 6.4.1: Comparació de línies LAV Madrid-Barcelona-França i París-Lyon-Marsella.....</b>	<b>101</b>

- **Taules**

<b>Taula 2.1 Població dels principals municipis de la província de Tarragona.....</b>	<b>35</b>
<b>Taula 2.2.1 Modalitats de preus de l'Estació del Camp de Tarragona.....</b>	<b>39</b>
<b>Taula 2.6.1: Viatgers entre les principals estacions espanyoles (2011) .....</b>	<b>52</b>
<b>Taula 4.1: Divisió de la població dins del Arrondissement o Districte de Valence.....</b>	<b>80</b>
<b>Taula 4.2.1: Règim tarifari del servei d'aparcament de l'estació de Valence.....</b>	<b>84</b>

## Annexos

### Entrevista a Eudald Roca Gràcia, Alcalde de la Secuita

#### ENTREVISTA

##### Sr. Eudald Roca Gràcia, Alcalde de la Secuita

**1. Que va significar pel seu municipi l'emplaçament de l'estació del Camp de Tarragona al seu terme municipal?**

*Inicialment va suposar una notícia positiva però que també generava molts dubtes a causa de la manca d'informació inicial. Els primers passos que comprenia la planificació contemplaven diferents opcions per ubicar l'Estació del Camp de Tarragona en algunes àrees idònies pel servei. Quan es va ratificar la selecció de la Secuita, l'ajuntament i els seus tècnics van començar un procés de informació e investigació de les característiques d'aquesta per adaptar-les i buscar l'encaix amb el municipi. Ja que el recorregut de la línia passa pel nostre terme municipal una de les prioritats era que el servei d'alta velocitat ferroviària tingués una parada aquí.*

**2. Quina percepció tenien vostès sobre aquesta infraestructura?**

*És un element que permet desenvolupar diverses accions i estratègies vinculades amb el planejament territorial i urbà. La part que ens tocava, el planejament urbanístic, comprenia avaluar les propostes que es donaven i avaluar la idoneïtat amb les característiques de la Secuita. També suposava una oportunitat única per eliminar els problemes i els dèficits de les vies de comunicació que connecten el nostre municipi, per tant, era un punt de partida molt rellevant pel nostre cas.*

**3. I en concret, de les estacions perifèriques?**

*Un cop es van realitzar les tasques d'investigació es va entendre que s'haurien d'avaluar les característiques de la pròpia estació i de les oportunitats que aquesta generava pel territori. En aquest sentit es va realitzar molta recerca i comparació amb altres casos d'estacions perifèriques semblants a aquesta, com seria per exemple el cas de Valence.*

**4. En relació amb aprofitar l'arribada d'aquesta, quina tipologia d'usos de sol tenien els seus terrenys al voltant?**

*Bàsicament es tracten de territoris catalogats com a rústics, agrícoles valor i forestal de valor (on es troba el Pinar Rodó).*

**5. Qui eren els propietaris?**

*Majoritàriament els propietaris eren el Institut Català del Sòl (INCASÒL) (amb 85ha ubicades en territori rústic) i ADIF.*

**6. Quina va ser la seva previsió?**

*La nostra previsió va ser avaluar les propostes que es donessin des d'aquestes entitats al mateix temps que es produïen tasques d'estudi de l'estació i el impacte que podia tenir aquesta en el nostre municipi.*

**7. Concretament, quines iniciatives o accions van escollir vostès per desenvolupar en aquell territori?**

*Les iniciatives es centraven en desenvolupar un model de construcció que portés a la Secuita a passar d'uns 1.100 - 1.200 habitants fins arribar a l'indar propers als 20.000 habitants. Aquesta transformació és completament desorbitada i no lliga molt amb les característiques i la història del nostre municipi. Amb aquest motiu es va procedir a suspendre les llicències per a desenvolupar aquest model a causa de la seva elevada dimensió, de la seva ubicació en territori natural, i a les característiques que significaven una problemàtica com el recorregut d'un torrent i la inclusió en aquesta àrea residencial en zones inundables.*

**8. Per tant, quines eres les seves expectatives?**

*No desenvolupar el model que es proposava externament de creixement i construcció per deixar pas a altres propostes de caire més lògic e interessants pel nostre municipi. Aquest fet es basava en l'estudi previ i actual que es realitza d'altres casuístiques d'estacions perifèriques, des d'on es va optar per donar suport a un model urbanístic basat en aprofitar aquestes àrees per desenvolupar un polígon tecnològic.*

**9. Passats uns anys, hi ha cap proposta que s'hagi desenvolupat?**

*De les propostes referents a construir habitatges residencials cap s'ha realitzat a causa de la supressió de llicències, s'han buscat millorar totes les vies de comunicació aprofitant l'arribada de l'estació deixant de banda els aspectes anteriors.*

**10. Quina és la seva valoració de la planificació van elaborar?**

*Personalment crec que les decisions que es van prendre des de l'ajuntament van ser les correctes a causa del escepticisme que envoltava al projecte de l'estació. Les dimensions que es plantejaven en matèria de creixement i les característiques dels espais on es volien concentrar no eren els correctes, i per tant, la decisió de suspendre llicències va ser la correcta.*

**11. Creu que l'èxit d'aquestes propostes s'ha pogut veure afectat negativament per l'estació?**

*Les característiques i la suspensió de llicències no es basaven en aspectes negatius o problemes derivats de la pròpia estació, crec que per tant no té cap incidència en la presa de decisions i el resultat actual. En tot cas, l'objectiu de millorar la xarxa de comunicacions de la Secuita s'ha vist afavorida per l'arribada d'aquest servei.*

**12. Quins problemes té aquesta infraestructura sota el seu punt de vista?**

*Els problemes de l'Estació de Camp de Tarragona es basen en aspectes deficients en matèria d'accessibilitat. La manca de connexions amb els rodalies i les freqüències dels autobusos encara tenen un llarg recorregut de millores per fer, com també el preu de servei de taxis i les problemàtiques que s'han anat produït durant els darrers anys entre diferents agrupacions municipals. L'aparcament de pagament de l'estació també representa un aspecte negatiu a causa de les condicions i del preu del servei, generant la necessitat de buscar millores o polítiques que afectin a aquest per tal d'evitar les imatges de cotxes ubicats als voltants de l'estació per estalviar-se'.*

**13. Quina valoració té vostè del aparcament de l'estació? Problemes, preus.**

*El fet de que l'aparcament sigui competència d'un empresa privada genera unes barreres de control del preu i del servei a les entitats implicades en aquesta estació. És complicat buscar noves mesures o propostes per dinamitzar aquest servei, ja que el preu actualment representa un obstacle per a gran part dels usuaris. Els abonaments i les modalitats de pagaments a les persones que paguen el servei AVE gamma alta obtenen les millors condicions, però encara resta molt a fer en aquest sentit per buscar afavorir a tots els viatgers.*

**14. Creu que el transport públic, en matèria d'accessibilitat, és un problema important?**

*És el problema més important actualment a causa de la manca de connexió amb el rodalies, fet que permetria implantar trens llançadora que connectessin l'Estació del Camp amb les*

*principals estacions de la província. En referent al transport públic d'autobusos s'han anat millorant les línies i el servei que es proporciona als usuaris de l'estació, però encara hi ha molta feina a fer en matèria de freqüències i eficiència.*

**15. Com es troba actualment la situació dels taxistes del seu municipi?**

*Després de diferents conflictes amb altres agrupacions de taxistes per tractar el servei i la recollida que aquests realitzen a l'Estació del Camp de Tarragona, es va acordar donar una preferència a les 9 llicències de la Secuita i a les 4 de Perafort i Puigdelfí per damunt de la resta de companyies que arribaven. Sempre que hi ha hagi un taxi dels nostres municipis aturat a l'estació haurà de tenir preferència per sobre de la resta, mentre que si no es troba cap en les instal·lacions el taxista extern podrà recollir al client. Aquest fet és el resultat dels debats i conflictes referents a les recollides que fan certes regions dels usuaris de l'alta velocitat ferroviària i a la negativa per part de la Generalitat per impulsar una àrea metropolitana d'aquest servei a Tarragona.*

**16. Els problemes que s'han comentat es podrien reduir de manera que permetessin redesarrollar un nou model de planificació territorial per part del seu municipi?**

*Actualment el nostre municipi es troba en el procés de redacció de POUM per part del ajuntament. És complicat avaluar la idoneïtat i la incidència que poden tenir segons quins aspectes en el nostre model de planejament, però actualment creiem que les propostes que s'està implantant en el POUM són accions lògiques que lliguen amb el nostre municipi. Per tant en aquest moment no crec que cap canvi afecti en gran mesura el model actual que s'està impulsant i divulgant a la població.*

**17. Com creu que s'han gestionat les polítiques públiques al camp de Tarragona un cop rebuda l'estació? (Que han fet els actors locals?)**

*No ha estat la correcta ja que gran part del territori no creia en el projecte de l'estació i actualment, no fa tot el necessari per millorar aquest servei i connectar-lo amb l'entorn. Encara a dia d'avui es continua el model de treball individual per potenciar el territori de cadascú, però les noves dinàmiques i les característiques de la nostra estació requereixen d'un treball en equip que deixi de banda els aspectes individuals per buscar el millor resultat possible pel conjunt. Buscar nous aspectes que reforcin l'estació, connectar amb nuclis importants, avaluar l'encaix territorial, infinitat d'aspectes que es podrien tractar conjuntament per potenciar aquest infraestructura a la província de Tarragona.*

**18. Com l'afectaran els canvis previstos a la xarxa ferroviària del camp de Tarragona, parlant del corredor del mediterrani i la nova estació planificació al aeroport de Reus.**

*Les propostes referents a les projectes esmentats únicament representen un reforçament i potenciació de l'Estació del Camp de Tarragona. La possible Estació Central del Aeroport de Reus representa una prioritat i oportunitat per impulsar trens llançadora aprofitant les noves propostes provincials del Pla Director Urbanístic de l'àmbit Central del Camp de Tarragona. S'ha de planificar bé amb treball en equip entre els diferents agents i les institucions pertinents per tal de buscar les formes i les propostes adequades. Una de les possibilitats es aprofitar el intercanviador de vies de la Secuïta per establir una connexió, molt necessària, amb Reus i els nuclis propers.*

*També hi ha altre variants que presenten trets d'interès per continuar amb aquesta línia de cerca de connectar l'Estació del Camp de Tarragona amb el territori de la província, com en els casos de la línia de Roda de Barà amb Reus, però les problemàtiques no generen una situació de partida idònia que permeti ser optimista amb la viabilitat d'aquest interessant projecte.*

**19. En l'actualitat, quines expectatives tenen per a aquests terrenys?**

*Des del Ajuntament de la Secuïta s'han realitzat diferents viatges a congressos sobre AVF i s'han fet visites a ciutats o regions on es troben estacions perifèriques similars al cas de Tarragona. En aquest línia, dins del procés de redacció actual del POUM de la Secuïta, es busca establir un model territorial que aprofiti les proximitats de l'estació per desenvolupar un polígon tecnològic i de recerca com l'existent a Valence.*

*Un cop observats els problemes que tenien les hectàrees d'ADIF i del INCASOL es va optar per canviar aquesta àrea a una zona més apte amb unes millors condicions sense problemes a causa de la tipologia de sòl, en referent a la protecció que es vol realitzar des d'aquest ajuntament pels territoris rústics, agrícoles i forestals ubicats en la localització inicial. Aquestes extensions s'ubiquen al nord-est de l'estació, les dimensions es corresponen a una tercera part del projecte inicial i busca aprofitar unes millors condicions de pendents, orientació i connexió amb l'estació.*

## **Entrevista a Joan Martí Pla i Pla, Alcalde de Perafort i Puigdelví**

### **ENTREVISTA**

**Sr. Joan Martí Pla i Pla, Alcalde de Perafort i Puigdelví**

**1. Que va significar pel seu municipi l'emplaçament de l'estació del Camp de Tarragona al seu terme municipal?**

*La selecció d'aquest emplaçament va ser una gran notícia ja que permetia al municipi convertir-se en un punt encara més estratègic, tenint en compte la indústria petroquímica ja existent, en el marc de la província de Tarragona. La notícia era una gran ocasió per connectar tot el territori tarragoní amb la resta del territori espanyol i la frontera francesa, per tant, va ser un moment clau pel desenvolupament de Perafort.*

**2. Quina percepció tenien vostès sobre aquesta infraestructura?**

*Les potencialitats d'aquesta eren i són molt importants per a qualsevol localització on s'estableixi. Encara que hi havia un cert clima d'incertesa inicial durant els primers anys de planificació, la implicació de dos termes municipals, Perafort i la Secuita, implicava el nou de punt de partida de polítiques conjuntes entre aquests dos per tal de buscar aprofitar conjuntament les oportunitats que es creaven sobre aquesta.*

**3. I en concret, de les estacions perifèriques?**

*Tenen els inconvenients evidents d'accessibilitat, per tant, des de el mateix ajuntament s'entenia que l'emplaçament requeria i requereix actualment d'un política conjunta entre diferents institucions i agents per tal d'encaixar correctament aquesta nova estació en el territori de Tarragona.*

**4. En relació amb aprofitar l'arribada d'aquesta, quina tipologia d'usos de sol tenien els seus terrenys al voltant?**

*Els usos del sol que es donaven en els territoris al voltant, pertinents al terme de Perafort, tenien un catalogació d'espais agrícoles. Al mateix temps, hi ha havia 30ha catalogades com a urbanitzables dins d'un espai Àrea Residencial Estratègica (ARE).*

**5. Qui eren els propietaris?**

*D'aquestes 30ha es donava una divisió entre dos empreses i un particular, aquest últim controlava una proporció al voltant del 18% del total. Els titulars de les empreses i dels terrenys no es tenen clars, ja que els canvis entre els propietaris d'aquests no es comuniquen al propi ajuntament.*

**6. Quina va ser la seva previsió?**

*La previsió va ser aprofitar aquesta oportunitat per desenvolupar un creixement en les àrees al voltant de l'estació, les 30ha anteriors, i impulsar el creixement intern del propi nucli sense deixar de banda la tipologia típica d'habitatge de Perafort: Planta Baixa+1+Dúplex o Planta Baixa+1+Golfa.*

**7. Concretament, quines iniciatives o accions van escollir vostès per desenvolupar en aquell territori?**

*Orientar el creixement a les 30ha anteriors, aprofitar i promoure el creixement del nucli, buscar la complementació de la gran indústria química amb petites o mitjanes indústries en el seu terme municipal. En aquest sentit no es desenvolupa cap canvi en la tipologia de sòl per aprofitar l'arribada de l'estació, sinó que s'activen unitats d'acció ja catalogades com a urbanitzables.*

**8. Per tant, quines eres les seves expectatives?**

*Des de la mateixa Generalitat de Catalunya es creia que Perafort era un municipi susceptible de patir un elevat creixement a causa d'aquesta decisió. En aquesta línia es buscava augmentar una població, que es trobava al voltant dels 900 habitants per tal d'arribar als 6.000-8.000 en un futur. Actualment hi ha 1.300.*

**9. Passats uns anys, hi ha cap proposta que s'hagi desenvolupat?**

*De les planificades per a aquestes 30ha no s'ha desenvolupat cap.*

**10. Quina és la seva valoració de la planificació van elaborar?**

*Des del nostre propi ajuntament es realitza una valoració positiva de la planificació ja que es van deixar de banda els aspectes relacionats amb la especulació i construcció desmesurada que es lliga amb l'augment de població comentat anteriorment. El nucli de Perafort ha gaudit d'un creixement intern defensant les característiques urbanes històriques mitjançant una planificació que buscava reocupar i reestructurar la seva part central. Sintetitzant les accions i les propostes que es varen impulsar es pot apreciar que l'objectiu inicial de creixement*

*desorbitat d'aquestes 30ha inicials es va aparcar per buscar aprofitar l'impuls de l'estació vertebrant el nucli urbà.*

**11. Creu que l'èxit d'aquestes propostes s'ha pogut veure afectat negativament per l'estació?**

*En general no es pot pensar que l'estació està afectant negativament les propostes que s'hagin planejat anteriorment ja que actualment s'està convivint amb la crisi econòmica. Pot ser que alguns aspectes tinguin relació però en general els principals problemes que puguin afectar a altres sectors o àrees segurament tenen més relació amb la manca d'integració territorial de l'estació en la província i els conflictes que s'han anat produint.*

**12. Quins problemes té aquesta infraestructura sota el seu punt de vista?**

*El tema més important seria els dèficits en accessibilitat evidents que es donen. Molta població continua encara a dia d'avui debatent la localització d'aquesta estació en el província de Tarragona, però s'ha de deixar de banda aquestes discussions per buscar com connectar-la amb tot el territori. Els principals problemes que s'identifiquen es trobarien relacionats amb el transport públic i l'aparcament. Sense tenir una connexió directa amb les línies ferroviàries principals del territori és important potenciar serveis de connexió que exerceixen la funció dels trens llançadora. Les línies de transport públic no compleixen sovint les necessitats dels seus usuaris, crec que s'hauria de fer un esforç encara més elevat per connectar de manera lògica i eficient l'estació amb el territori mitjançant el transport públic.*

**13. Quina valoració té vostè del aparcament de l'estació? Problemes, preus.**

*L'aparcament també es concep com un problema a causa del elevat preu que representa. S'han de buscar propostes o formes d'oferir un servei més assequible per la població, però el fet de que gestioni aquest servei una empresa privada no permet canviar aquesta línia. Si el nostre ajuntament tingués terrenys pròxims aptes per desenvolupar un nou aparcament públic, o almenys amb preu testimonial, buscaríem la forma d'impulsar-ho, però no disposem d'aquestes hectàrees a causa de la delimitació territorial.*

*És evident que per molta població externa als nostres municipis arribar i deixar el seu vehicle propi suposa un problema molt important. El preu d'aquestes instal·lacions fa que sigui lògic buscar noves mesures o propostes per convertir aquest problema en una oportunitat per ajudar a les persones que busquen fer ús del TAV. La situació actual ha portat a molta població a realitzar recorreguts puntuals que poden arribar a suposar desplaçar-se al municipi de Perafort*

*per deixar el seu vehicle en una zona urbana sense pagament i anar fins a la mateixa estació en taxi.*

**14. Creu que el transport públic, en matèria d'accessibilitat, és un problema important?**

*És un dels problemes més importats que creiem que té l'estació del Camp de Tarragona en base a la informació que s'obté dels usuaris d'aquestes línies. En general s'ha de potenciar aquest servei amb més campanyes d'informació i estudi que permetin donar resposta a totes les necessitats tenen els seus passatgers. En aquesta línia és important ajudar a aquests viatgers a solucionar els problemes d'accessibilitat i mobilitat de la nostra estació amb un model de treball que busqui contínuament potenciar el seu servei mitjançant polítiques continues d'avaluació del que s'estigui oferint.*

**15. Com es troba actualment la situació dels taxistes del seu municipi?**

*Es van produir conflictes inicials amb el servei de taxi per la falta de concreció de les llicències i el nombre que es donarien a cadascun dels dos municipis. El repartiment es va realitzar en 9 llicències per la Secuita, aspecte lògic que nosaltres defensem a causa de la ubicació de l'estació en el seu terme municipal, i 4 llicències pel municipi de Perafort i Puigdelfí.*

*S'han donat problemes i conflictes durant els darrers anys amb els serveis de taxis d'altres àrees urbanes como Tarragona, Reus o la Costada Daurada. Aquests es basaven en el fet de que els vehicles externs que venien deixaven als seus usuaris però també agafaven altres viatgers i els portaven a altres localitzacions. Els taxistes de la Secuita i Perafort i Puigdelfí rebien obstacles i conflictes quan procedien a fer el mateix als territoris d'aquestes agrupacions de taxistes, motiu que va generar la proposta comú de formalitzar una àrea metropolitana que marqui les mateixes condicions per tots aquests. Ràpidament es va denegar aquesta idea a causa de pressions externes i dels taxistes de les altres àrees, donant com a resultat la permissió per agafar usuaris de l'estació sempre i quan no hi hagi cap taxista de la Secuita o Perafort i Puigdelfí en servei a les instal·lacions.*

**16. Els problemes que s'han comentat es podrien reduir de manera que permetessin redesarrollar un nou model de planificació territorial per part del seu municipi?**

*La situació d'execució de les propostes que es van determinar pel nostre model territorial no es troben aturades únicament per problemes de l'estació, sinó que també la situació actual de recessió econòmica afecta a aquest creixement. Les accions que se'ns va proposar eren en molts aspectes exagerades i desmesurades, per aquest motiu tampoc es poc qüestionar i*

*debatre algun canvi en les característiques de l'estació per afectar positivament a les propostes. Des del nostre propi ajuntament es va procedir a reactivar les anteriors unitats d'acció (30ha) però ens vam centrar en un model de creixement compacte que vertebrés el nucli central i millorés les vies de comunicació que s'estableixen entre els nostres nuclis de Perafort i Puigdelví.*

**17. Com creu que s'han gestionat les polítiques públiques al camp de Tarragona un cop rebuda l'estació? (Que han fet els actors locals?)**

*Crec que les propostes i la implicació de moltes entitats i agents locals no ha estat la correcta. En molts casos s'ha deixat de banda buscar millorar l'encaix territorial de l'estació en favor de debatre de localització actual, oblidant que la posició ja està establerta i que mai es podrà canviar. Ara és el moment de buscar potenciar la connexió d'aquesta estació amb tot el territori tarragoní, però molts agents no estan centrats en buscar aquestes millores o estratègies a causa de la seva percepció de l'estació com un element extern a ells. Per tant, en l'actualitat ens trobem davant d'una ocasió immillorable per solucionar els problemes inicials vinculats amb les polítiques públiques, i establir vincles i encaixar l'estació amb tota la província.*

**18. Com l'afectaran els canvis previstos a la xarxa ferroviària del Camp de Tarragona, parlant del corredor del mediterrani i la nova estació planificació al aeroport de Reus.**

*Les mesures que s'han anat planificat no representen cap risc de pèrdua de centralitat o usuaris, sinó que precisament representen aspectes positius que poden millorar les característiques de l'estació actual. El moviment de passatgers és l'únic aspecte que pot afectar a aquesta, i és per aquest motiu on potser es podrien buscar formes per desenvolupar trens llançadora des de les àrees idònies.*

*El cas del corredor del mediterrani únicament representa una oportunitat de millora a escala provincial però no crec que afecti negativament a l'estació d'alta velocitat. Per una altra banda, la planificació realitzada referent a un possible nova estació central al aeroport de Reus tampoc genera un elevat grau d'afectació en el nostre cas, ja que el volum d'usuaris i la connexió amb Madrid, Zaragoza, Barcelona o la frontera francesa encara serà competència externa a Reus. En aquest cas seria interessant poder valorar si es pot aprofitar la línia Reus - Roda de Barà per connectar les dos estacions en base a la poca dificultat de transformació i construcció que es contempla, però les tensions amb el sector petroquímic podria fer que aquesta línia o servei no és potenciés a causa d'aspectes legislatius sobre la seguretat de les*

*mateixes instal·lacions i dels passatgers d'aquests trens. Personalment crec que aquesta opció és molt interessant per connectar l'estació amb un nucli molt important de la província, però mai acceptaren obrir un servei de passatgers que també contempli el pas de mercaderies perilloses pel nostres nuclis urbans.*

**19. En l'actualitat, quines expectatives tenen per a aquests terrenys?**

*Cap, actualment únicament es contempla continuar creixent de formar compacta i buscar desenvolupar polítiques municipals d'ajut als nostre habitants sense incidir en aquelles àrees planificades. No tenim constància de que s'estigui planificant alguna acció nova i per tant, no creiem que es produeixi cap canvi o proposta durant els pròxims anys.*