

Think is



ANNEX1 :

Estudi qualitatiu sobre la mobilitat als municipis impulsors de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona

FITXES MUNICIPALS

Setembre de 2026

Presentat a:



Associació per l'Impuls
Metropolità del Camp
de Tarragona

1.	CAMBRILS	3
2.	LA CANONJA	13
3.	CONSTANTÍ	23
4.	REUS	33
5.	SALOU	43
6.	TARRAGONA	53
7.	VALLS	63

1. CAMBRILS

DATA

16 de juny de 2026

DURADA

1 hora

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

3 representants tècnics

ENTREVISTADORS

2 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitants (2025, Idescat)

37.068

Municipi costaner de mida mitjana

Posició

Costa

Emissor (feina/estudis) i receptor (turisme)

Activitat principal

Turisme

Comerç i hostaleria

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

Cambrils és un **municipi costaner** amb doble perfil: emissor de mobilitat laboral i d'estudis cap a Reus i Tarragona, i receptor de turisme i oci, especialment a l'estiu ("efecte platja").

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Reus i Tarragona,
principals pols d'ocupació
de l'entorn.

Salut: centre bàsic propi;
derivacions
especialitzades a Reus.

Oci i compres: el propi
municipi, Reus,
Tarragona.

Tràmits: Reus i
Tarragona.

Estudis post-obligatori:
Reus, Tarragona i, en
part, Barcelona.

SERVEIS ACTUALS

Bus urbà de Cambrils

La mobilitat més comú és a peu o vehicle privat. Hi ha abonament de resident promocional (15€/any) consolidat des de fa anys.

Bus a demanda (primeres hores)

Connecta barris allunyats amb primers trens/busos de llarg recorregut (Barcelona) que no tenen cobertura amb el servei reglar en aquell horari; ús creixent.

"No l'hem plantejat com a servei regular perquè primer no sabíem si hi hauria prou demanda"

Línia express interurbana Cambrils–Reus–Tarragona

Connexió amb universitats, estació d'autobusos de Reus i hospital; freqüència limitada.

Nova estació de Renfe (2020) i d'autobusos

Al traslladar l'estació de tren ha quedat allunyada de l'estació d'autobusos i ha suposat una pèrdua d'intermodalitat respecte a l'anterior ubicació conjunta.

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

Manca d'informació en temps real a les estacions i parades de bus (pantalla offline).

Servei interurbà desajustat: buit en hores punta pròpies, sobreoferta en hores vall.

Connexió amb l'aeroport de Reus i l'estació de l'AVE del Camp de Tarragona molt deficient.

Pèrdua d'intermodalitat tren–bus per la separació física de les dues estacions.

Manca de validació ràpida i d'integració tarifària (targetes de crèdit) als bitllets turístics.

Vehicle Privat

mode dominant en desplaçaments
cap a fora del municipi

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

A Cambrils el trànsit intern **no presenta grans problemes de congestió fora de la temporada alta**. No obstant, la forma urbana, molt estirada i enganxada a la costa, fa que les obres simultànies en diferents punts obliguin a desviaments importants, sense vies alternatives clares.

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Congestió de trànsit al passeig marítim a l'estiu

Sobretot tardes de divendres i dissabte als eixos centrals.

Cruïlles sense regulació semafòrica

Passos de vianants sense semàfor generen embussos en hores punta.

Manca de passos alternatius sobre la riera

La zona nord (estació de tren) queda mal connectada.

Aparcament dissuasiu insuficient

Ampliació progressiva, però encara amb punts tensats en temporada alta.

*"Ens passa una riera pel mig
i tenim pocs passos."*

Bicicleta

Xarxa ciclista extensa i molt utilitzada, també per visitants.

Futura Via Verda.

Vehicle elèctric i aparcaments

4 punts de recàrrega pública, gratuïts actualment.

Demanda molt superior a l'oferta disponible.

"S'utilitzarien tants com n'hi haguessin."

6 places noves previstes properament al parc del Pescador.

Vianants

Pla de Mobilitat Urbana (PMU) amb prioritització dels vianants

Segons el PMU els habitants del municipi es desplacen majoritàriament caminant.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Reus (feina, estudis, hospital)	✓✓	✓	Línia exprés; connexió raonable.
Tarragona (tràmits, estudis)	✓✓	✓	Bona connexió amb exprés i universitats.
Aeroport de Reus	✓✓	~	Ruta turística; freqüència molt limitada.
Estació AVE Camp de Tarragona	✓✓	✗	Sense connexió eficaç; horaris no coordinats.
Port de Tarragona (zona química)	✓	~	Només una línia parcial, horari limitat.
Port Aventura / atraccions	✓✓	~	Connexió indirecta; en revisió amb el futur tramvia.
Barcelona (estudis, feina)	✓	~	Oferta ferroviària percebuda a la baixa.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular ✗ Feble

TRAMVIA COSTA DAURADA

Fase 1 fins a Vila-seca–Salou–Cambrils; fase 2 (fins a Tarragona) encara sense data. **Ha de millorar substancialment la intermodalitat a la zona costanera.**

PLA D'APARCAMENTS MUNICIPAL

En elaboració: **ampliació de zones regulades i de nous espais dissuasius** al llarg del municipi, amb èmfasi al centre.

INFORMACIÓ EN TEMPS REAL

Necessitat de pantalles i informació de pas a les estacions de tren i bus, i a parades clau, per **reforçar la confiança** en el transport públic.

*“Tenim una pantalla però es offline. Aniria molt bé tenir-ne a les estacions de tren i de bus per poder tenir tota la informació en temps real ...
Seria genial”*

Cambrils reclama un tractament equitatiu entre municipis grans i petits dins la governança metropolitana, defensant que la veu dels municipis amb menys recursos tingui el mateix pes que la de Reus i Tarragona.

Posició sobre l'AMCT

Ha de fer de coordinador, com a **entitat supramunicipal**, amb un rol de planificació alineat amb tots els municipis, no només els grans; ha d'actuar com a “paraigua” i interlocutor davant la Generalitat.

Posició sobre l'ATM

Rol de **planificació, estructuració de línies i coordinació pressupostària**; cal desenvolupar les seves competències de forma explícita i col·laborativa, amb una integració tarifària més àgil.

Posició sobre la Generalitat

La **normativa de taxis es considera obsoleta** per a l'àmbit metropolità (no es pot recollir passatgers fora del municipi d'origen); cal una nova regulació catalana del transport a nivell metropolità.

PROBLEMÀTIQUES CLAU

Pèrdua d'intermodalitat entre l'estació de tren i la d'autobusos.

Connexió deficient amb l'aeroport de Reus i l'estació de l'AVE.

Manca d'informació en temps real del transport públic.

Congestió de trànsit als eixos centrals i al passeig marítim durant l'estiu.

Normativa de taxis obsoleta per a l'àmbit metropolitana.

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1** Reforçar la intermodalitat tren–bus i millorar la informació en temps real a les estacions.
- 2** Impulsar connexions eficients amb l'aeroport de Reus i l'estació de l'AVE del Camp de Tarragona.
- 3** Ajustar el servei interurbà a la demanda real per hores, evitant buits i sobreoferta.
- 4** Avançar el desplegament del tramvia i la seva integració amb la xarxa de bus urbà.
- 5** Actualitzar la normativa de taxis metropolitana per permetre la recollida entre municipis.

2. LA CANONJA

DATA

26 de maig de 2026

DURADA

1 hora

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

1 representant polític

1 representant tècnic

ENTREVISTADORS

2 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitants (2025, Idescat)

5.993

Nucli urbà compacte

Posició

Central

Cor de l'AMCTgn

Activitat principal

Química

Polígon Químic Sud

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

La Canonja és un **municipi de pas i de trànsit intens**, situat al cor geogràfic de l'àrea metropolitana. Travessada per infraestructures viàries de primer ordre (C-31, A-7, T-11, N-340, dos ramals de ferrocarril), incorpora en el seu terme municipal part d'un dels **pols industrials més importants** del territori: el Polígon Químic Sud. Els seus residents es desplacen principalment cap a **Tarragona i Reus**, que concentren els serveis, l'oci i l'activitat comercial de la ciutadania canongina.

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Feina: Polígon Químic Sud, Tarragona, Reus

Salut: CAP La Granja (Tarragona), HUAV Joan XXIII

Compres: Gavarres, centres urbans de Tarragona i Reus

Platges: Vila-seca, Tarragona

Estudis i oci: Tarragona, Reus

SERVEIS ACTUALS

Línia 3 (EMT Tarragona)

600.000 viatgers/any | 35,8% de La Canonja.

Línia 30 (EMT Tarragona)

379.000 viatgers/any | 54,5% de La Canonja.

Línia interurbana de la Generalitat

Parada a la T-11 (La Florida – CIM el Camp) | Connexió cap a Reus | Accés a peu: 15-20 min.

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

Connexió directa a Reus via TP només es pot fer a través d'una parada a 15-20 min al nord (La Florida - CIM el Camp) o fent múltiples transbords d'autobús.

Les línies interurbanes per anar a altres municipis (excepte Tarragona) que passen per la N-340 al sud del municipi no penetren al nucli, el que les fa poc accessibles.

Cost del servei EMT desorbitant: increment de 560.000€/any a 1.600.000€ el 2026. El municipi ho considera excessiu.

Les parades d'autobús sovint no disposen de sistemes d'informació en temps real o no funcionen.

Digitalització de les línies concessionades per la Generalitat a Google Maps i apps: incerta o inexistent, sí les línies de la EMT que compten amb una App (Moovit).

~3.500

vehicles/dia passen pel
mig del nucli urbà

(Polígon Químic Sud)

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

La Canonja té molt **bona accessibilitat per carretera**: Tarragona a 10 minuts, Reus a 10 minuts i Vila-seca a 4 minuts. Aquesta facilitat, combinada amb la ineficiència del transport públic, consolida el vehicle privat com a opció gairebé única. Pagar aparcament a Tarragona o Reus és acceptable per als residents, que perceben que el cotxe és molt més eficient en temps. Solen utilitzar el MOT quan es desplacen a aquestes ciutats.

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Trànsit de pas intensiu

3.500 vehicles/dia al nucli urbà en hores punta (8-9h i 17-18h) per accedir al Polígon Químic Sud. La mesures de pacificació han reduït la velocitat però no la intensitat.

N-340: connector de vehicles, no de persones

L'eix Tarragona-La Canonja-Vila-seca hauria de ser un eix metropolità però avui és una via rodada sense qualitats per als vianants ni ciclistes.

Manca de connexió nord-sud interna

S'està projectant un vial que uneixi l'A-7 amb la N-340 passant entre la Canonja i Bonavista per alleugerir el trànsit del nucli. Termini estimat: 15-20 anys.

Dificultats intermodals per a desplaçaments externs

Per anar a Barcelona en tren, molts residents es desplacen amb cotxe fins a Vila-seca per accedir a l'estació. No hi ha alternativa de transport públic per fer aquest primer trajecte.

Bicicleta

Carril bici existent però poc utilitzat.

'Anella verda': circuit esportiu perimetral, no de connectivitat.

Bicicletes de lloguer (EMT TGN) apareixen abandonades al límit del terme.

Vehicle elèctric i aparcaments

4 punts de recàrrega (2 ubicacions), avaluats com a suficients per al moment.

Aparcaments dissuasius ben resoltos al perímetre del casc antic.

Zona blava: no necessària (espai d'aparcament suficient).

"No hi ha problemes d'aparcament a la ciutat"

Vianants

Zona antiga del municipi amb plataforma única: prioritat vianant.

Ús mixt: residents i vehicles en trànsit per la N-340 / T-11 no ben resolt.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Tarragona (centre urbà, serveis)	✓✓	✓	Línies 3 i 30 amb bones freqüències. El cotxe és molt més ràpid.
Reus (centre urbà, serveis)	✓✓	✗	Transport públic pràcticament inexistent. Cal caminar 20 min fins la parada de la Florida (CIM el Camp).
Polígon Químic Sud (treball)	✓✓	✗	3.500 vehicles/dia travessen el nucli urbà. Cap alternativa pública directa.
Aeroport de Reus	✓✓	~	Molt còmode en vehicle privat. Transport públic sense connexió directa.
PortAventura / Vila-seca	✓✓	✗	En TP: bus fins Colón + caminar fins estació de trens + tren. Molt complex.
Les Gavarres (oci, comerç)	✓✓	✗	Cap autobús. Destí exclusiu en vehicle privat.
Hospitals (Joan XXIII, Viamed Nou)	✓✓	~	Accessible per TP cap a Tarragona, però el centre mèdic Viamed no té connexió clara.
Barcelona (tren)	~	✗	Cal desplaçar-se amb cotxe fins a Vila-seca per agafar el tren cap a Barcelona.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular ✗ Feble

TRAMVIA – FASE 2 (N-340)

La Fase 1 del tramvia ja ha iniciat el seu recorregut. La Canonja centra les seves expectatives en la **Fase 2 per la N-340**, que considera transformadora per a la mobilitat i l'urbanisme del territori.

L'Ajuntament ha presentat al·legacions perquè el tramvia **penetri més en el nucli urbà** i no s'aturi a la N-340. Sense penetrar al municipi, els residents preferiran el cotxe. La Canonja i Bonavista sumen 16.000 persones que podrien donar massa crítica al sistema.

RECUPERACIÓ DEL BAIXADOR FERROVIARI

L'antiga estació (línia Reus-Lleida-Barcelona) tenia un baixador a La Canonja que va ser enderrocant. **Recuperar-ne la parada permetria connexió directa amb Barcelona i accés ferroviari al Polígon Químic Sud.** L'Ajuntament ho considera un projecte estratègic. Es mantenen les vies però no l'estació que, tot i ser patrimoni, va se enderrocada.

VIAL NORD-SUD

Projecte d'un **vial entre La Canonja i Bonavista que connecti l'A-7 amb la N-340**. Alliberaria el nucli urbà del trànsit de pas. Termini estimat: 15-20 anys.

N-340: L'EIX METROPOLITÀ

La **N-340 hauria de ser el gran eix metropolità que uneix Tarragona-La Canonja-Vila-seca**. Cal una remodelació que la faci amigable per a vianants i ciclistes, aprofitant la infraestructura existent.

La relació entre La Canonja i l'EMT de Tarragona es troba actualment en un moment de revisió i negociació, arran de l'increment del cost del servei, que ha passat de 560.000 € anuals a 1.600.000 €. Aquest nou escenari ha comportat ajustos en les freqüències del servei i condiona la planificació de la mobilitat local a curt termini.

Posició sobre l'AMCT

La Canonja se suma al projecte metropolità i subratlla que la mobilitat és el tema central i que cal una visió metropolitana.

"Hem de posar coses en valor i planificar des d'un prisma metropolità"

Posició sobre l'ATM

Favorable al rol de l'ATM en la gestió metropolitana, però es demana planificació tècnica i generositat entre municipis. Alerta que sense consens i equilibri entre actors, no s'aconseguirà l'àrea metropolitana.

Posició sobre la Generalitat

Frustració per les traves burocràtiques. L'Ajuntament vol crear noves línies de bus però la Generalitat exigeix estudis previs i autoritzacions que retarden l'acció.

"El transport és interurbà, necessitem autonomia per licitar"

PROBLEMÀTIQUES CLAU

Connexió amb Reus en TP: pràcticament inexistent.

Cost del servei EMT: en disputa activa amb Tarragona.

Trànsit de pas pel nucli urbà (Polígon Químic): 3.500 vehicles/dia.

Manca d'integració del tramvia i baixador ferroviari al nucli.

Digitalització de les parades i apps: deficient.

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1** Millorar freqüències i penetració de línies d'autobús al nucli (especialment connexió directa amb Reus).
- 2** Aconseguir que el tramvia (Fase 2) penetri en el nucli urbà de La Canonja i Bonavista.
- 3** Transformar la N-340 en un eix metropolità: amigable per a vianants i ciclistes.
- 4** Recuperar el baixador ferroviari per connectar el Polígon Químic amb la xarxa de rodalies.
- 5** Governança: generositat entre municipis i planificació tècnica equilibrada en l'ATM.

3. CONSTANTÍ

DATA

12 de juny de 2026

DURADA

1 hora

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

1 representant polític

1 representant tècnic

ENTREVISTADORS

2 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitants (2025, Idescat)

7.155

Municipi petit amb terme molt gran

Rol predominant

Dormitori

Emissor residencial + receptor laboral

Activitat principal

Logística

Pol. Constantí-Reus (un dels més grans de Cat.)

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

Constantí és un **municipi dormitori** on la majoria de residents treballen fora - principalment a les indústries químiques, logístiques i serveis de Tarragona i Reus - mentre que el seu **polígon industrial** (un dels més grans de Catalunya) actua com a **gran pol receptor de mobilitat laboral** procedent de tot el Camp de Tarragona. El terme municipal és molt extens i inclou part de la pista de l'aeroport de Reus, el polígon i diversos camins rurals amb intensa circulació de vehicles pesats.

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Feina: polígon Constantí-Reus, indústria química (Repsol, BASF), Tarragona i Reus.

Salut: Hospital Universitari Joan XXIII.

Oci i compres: Reus, Tarragona i les Gavarres (en cotxe)

Tràmits: Tarragona.

Estudis post-obligatori: Tarragona (principal) i Reus (URV).

SERVEIS ACTUALS

Línia Constantí -Tarragona

Connexió principal. Acceptable en freqüència però amb recorregut llarg per les moltes parades internes. 5-6 parades dintre del nucli. Saturació en hores punta d'estudiants.

Línia Morell - Constantí - Reus

Freqüència de aprox. 2 hores. Completament inadequada per a l'ús laboral i universitari. Considerada pràcticament inservible per als usuaris habituals.

Transport adaptat (conveni Consell Comarcal)

Recentment reestructurat. Cobertura limitada per a persones amb mobilitat reduïda. Demanda pendent de resolució adequada.

AVE (Camp de Tarragona)

Existeix un bus però amb freqüències baixes i mal coordinades amb els horaris dels trens. La gent opta pel cotxe privat.

*"Manca de
sincronisme
entre operadors"*

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

Connexió Constantí - Reus pràcticament inexistent en termes útils.

Per anar a la URV de Reus, cal fer Constantí - Tarragona i Tarragona - Reus.

*"Dos
transbords i
molt de
temps"*

El polígon industrial té molt poques parades i l'autobús no penetra prou.

*"Els treballadors
han de caminar
fins a 3 km"*

Recorregut intern excessiu: el bus fa massa parades al nucli i triga molt a sortir del municipi.

La T-16 gratuïta no és vàlida dins de l'AMCTgn: els joves de Constantí paguen zones extra per anar a Tarragona.

Freqüències inadequades i horaris no coordinats amb l'AVE.

Vehicle Privat

Mode quasi exclusiu per al polígon
i desplaçaments intermunicipals

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

Constantí és un municipi on el **vehicle privat és l'opció pràcticament única per als desplaçaments intermunicipals i per accedir al polígon industrial**. La manca d'alternatives de transport públic adequades (especialment cap a Reus) i la dispersió del polígon sobre 3-4 km de superfície fan que la majoria de treballadors arribin en cotxe. L'aparcament al nucli urbà és escàs i la proliferació de vehicles ha superat la capacitat dels espais existents.

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Congestió a les entrades del polígon

A l'inici i final de jornada es formen llargues cues. La nova rotonda d'accés des de la carretera de l'aeroport ha reduït sinistralitat però no la congestió.

Pont C-422: punt perillós

Convivència perillosa entre camions, tractors, ciclistes i vianants. La via és estreta i compartida.

"S'ha hagut d'implicar els Mossos"

Camins rurals usats com a drecera

Camins agrícoles asfaltats s'usen com a vies ràpides per camions i cotxes que eviten el nucli. Risc per a pagesos i ciclistes.

Manca de sortida cap a l'A27

No hi ha connexió directa amb l'A27. Els residents del nucli antic han de creuar tot el poble per anar cap a Tarragona. Es reivindica una nova via de sortida.

Bicicleta

No hi ha carrils bici ni rutes marcades oficials. El terme disposa de camins asfaltats però sense senyalització per a ciclistes.

S'han vist ciclistes i patinets elèctrics anant al polígon des de Reus per la carretera de l'aeroport.

Es detecta interès en connectar el nucli amb el polígon en bicicleta, especialment per als treballadors.

La convivència amb camions als ponts i camins fa que la percepció de seguretat sigui molt baixa.

Vehicle elèctric i aparcaments

6 punts de recàrrega al municipi: 2 ràpids i 4 semi-ràpids. Gratuïts per als residents.

Els ràpids estan reservats a residents per evitar saturació.

"Altres municipis han tingut incidents per la gratuïtat"

Es considera una dotació adequada per a la mida del municipi, molt per sobre de la mitjana.

Possible revisió futura del model de gratuïtat en funció de l'ús.

Transport a demanda

No hi ha servei de transport a demanda propi. S'observa com a necessitat real, especialment cap a Reus.

"Es visualitza com un minibus que connecti el nucli amb punts de connexió de TP a Reus o Tarragona."

Demanda específica per a persones amb mobilitat reduïda, sobretot per a desplaçaments intermunicipals.

Proposta: aprofitar la xarxa EMT Tarragona amb una parada a l'entrada del polígon de Constantí des de Riudar.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Tarragona (serveis, salut, estudis)	✓✓	✓	Connexió acceptable. El servei interurbà fa el recorregut però amb moltes parades i lentitud.
Reus (URV, serveis, compres)	✓✓	✗	Freqüència cada 2 hores. Inservible per a estudiants i treballadors. Gran dèficit.
Polígon Constantí-Reus (treball)	✓✓	~	Molt poques parades. L'autobús no penetra prou. Els treballadors van en cotxe.
Polígon Riuclar (Tarragona)	✓✓	✗	Cap connexió directa. Proposta: parada EMT Tarragona a l'entrada del polígon..
Aeroport de Reus	~	✗	Cap connexió directa des de Constantí. Cal anar primer a Reus.
Estació AVE Camp de Tarragona	~	~	Hi ha autobús però les freqüències no estan coordinades amb els trens.
Les Gavarres (oci, comerç)	✓✓	✗	Cap connexió en TP. Destí exclusiu en vehicle privat.
Barcelona (treball i estudis)	~	~	Via AVE (cotxe fins a l'estació) o bus Tarragona - Barcelona. Molt laboriós.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular ✗ Feble

Més que projectes de futur ja previstos Constantí destaca propostes per millorar la mobilitat en el futur:

POLÍGON CONSTANTÍ-REUS

És un dels polígons més grans de Catalunya, en constant expansió logística. Avingudes Europa i de les Punes en paral·lel: 3-4 km de longitud. Molt poca penetració del TP. Amazon i altres grans operadors logístics generen milers de sortides de furgonetes en hores punta. Es proposa **ampliar ruta del bus o crear parades internes que cobreixin ambdues avingudes.**

CONNEXIÓ POL. CONSTANTÍ-REUS I RIUCLAR

Els dos grans polígons de l'àrea (Constantí-Reus i Riurclar-Tarragona) estan físicament molt propers però sense connexió de TP. Molts treballadors comparteixen origen. **Es proposa una parada de la xarxa EMT Tarragona a l'entrada de Constantí.**

"Crear una connexió entre polígons aprofitant infraestructura existent"

NOVA SORTIDA CAP A L'A27 (camí de Sencelles)

El nucli antic no té accés directe a l'A27. El camí de Sencelles (asfaltat, amb monument romà i activitats culturals) es fa servir com a drecera però és perillós. Es proposa **habilitar una connexió viària ordenada que permeti sortida al poble sense creuar el centre.**

TRAMVIA METROPOLITÀ I INTERMODALITAT

El tramvia no arribarà a Constantí en cap fase prevista. L'Ajuntament reclama que es **dissenyi una connexió llançadora que permeti als residents accedir al tramvia** (a Reus o Tarragona). La integració tarifària és clau: la T-16 hauria de ser vàlida per a tot l'àmbit metropolità.

Constantí és un municipi petit sense capacitat tècnica ni de personal per planificar la mobilitat de manera autònoma. La principal demanda política és disposar d'un organisme metropolità de referència (equivalent a l'ATM de Barcelona) que planifiqui, coordini i financii el transport públic de l'àmbit. L'Ajuntament reclama ser tingut en compte pels municipis grans i que els fluxos de residents que van a Reus o Tarragona es tradueixin en millores de servei.

Posició sobre l'AMCT

Constantí se suma al projecte metropolità amb entusiasme però des d'una posició de municipi petit: demana que **les decisions no les prenguin únicament els municipis grans i que la veu dels municipis menors sigui real.**

“Que siguin en compte amb tot el que es fa, que no es mirin el melic com a municipis grans”

Posició sobre l'ATM

Demanda clara d'un organisme de referència territorial per a la mobilitat: un **“interlocutor únic”** que coordini operadors, planifiqui línies i doni resposta als ajuntaments petits.

“Avui, per qualsevol incidència o millora cal negociar directament amb Plana o la Generalitat sense suport”

Posició sobre la Generalitat

Les línies passen per Constantí però no responen a les necessitats reals del municipi. La connexió Constantí–Reus és el principal dèficit. La T-16 gratuïta no cobreix les zones tarifàries necessàries per als joves. Es demana integració tarifària real i extensió dels beneficis de la gratuïtat al conjunt de l'AMCTgn'.

PROBLEMÀTIQUES CLAU

Connexió Constantí–Reus en TP: Aprox. 2 hores de freqüència, pràcticament inservible.

Polígon industrial sense cobertura adequada de TP: treballadors han de caminar fins a 3 km.

Cap connexió directa entre polígon Constantí-Reus i polígon Riuciar (Tarragona).

Punt perillós C-422: camions, tractors i vianants compartint pont estret.

T-16 no vàlida per a tot l'àmbit: joves de Constantí paguen zones extra cap a Tarragona.

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1 Millorar la connexió Constantí–Reus: freqüència horària mínima, horaris ajustats a estudiants i treballadors.
- 2 Ampliar la ruta del bus al polígon Constantí-Reus: cobertura de l'Avinguda de les Puntes i parades internes.
- 3 Crear connexió entre polígon Constantí i polígon Riuciar: parada EMT Tarragona a l'entrada de Constantí.
- 4 Resoldre el punt perillós del pont C-422: separació de fluxos, senyalització i mesures de seguretat viària.
- 5 Integrar la T-16 gratuïta per a tot l'àmbit metropolità: eliminar barreres tarifàries per a joves.

4. REUS

DATA

4 de juny de 2026

DURADA

1 hora i 15 minuts

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

1 representant polític

1 representant tècnic

ENTREVISTADORS

3 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitants (2025, Idescat)

111.911

2a ciutat de l'AMCTgn

Posició

Pol urbà

Mobilitat intensa

Activitat principal

Comerç i indústria

Capital comarcal del Baix Camp

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

Reus és el **segon pol urbà de l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona**, amb un paper de centralitat comercial, de serveis i educativa de primer ordre. Genera i rep intensos fluxos quotidians: la ciutat actua tant com a destinació (pels que hi treballen, hi estudien i hi consumeixen) com a origen, especialment cap a Tarragona i Barcelona. Reus compta amb un **sistema de transport urbà propi** (Reus Transport) i és un **referent en gestió de l'aparcament** (sistema MOT) i **en transport a la demanda** (Bus per Tu).

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Feina: Polígons industrials de Reus, Tarragona, Salou/Costa Daurada

Salut: Hospital Universitari Sant Joan de Reus (HUSJR), Hospital Viamed (sense TP directe)

Oci i compres: centre urbà i Costa Daurada

Tràmits: el propi municipi

Estudis: Universitat Rovira i Virgili (URV), escoles i instituts del municipi

SERVEIS ACTUALS

Reus Transport (urbà)

Xarxa d'autobusos urbans. Rècord anual el 2025: prop de 4M de viatges (vs 2,7M el 2019). Flota en renovació amb 4 nous vehicles.

Bus per Tu (demanda)

Servei a la demanda pioner a Catalunya que connecta nuclis disseminats, en expansió a zones nord-est i sud de la ciutat. Referent per a altres municipis.

Autobús interurbà (Generalitat)

Línies Reus - Tarragona i Reus - Salou: acceptable. Reus - Valls, Reus - Cambrils i connexions amb pobles: molt deficients o inexistents.

AVE (Camp de Tarragona)

Estació allunyada del nucli; accessible quasi exclusivament en vehicle privat. Fiabilitat deteriorada en els darrers anys.

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

El 93% dels desplaçaments al Camp de Tarragona es fan en vehicle privat (EMQ 2020). Marge de millora immens però canvi estructural lent.

Transport interurbà dissenyat fa 50-60 anys: horaris obsolets que no s'adapten als fluxos laborals i educatius actuals.

Les línies d'autobús circulen per les mateixes vies que el cotxe, sense carril bus ni prioritat semafòrica. L'autobús arriba tard perquè comparteix cua.

Connexió amb l'AVE en vehicle privat quasi obligatòria. L'estació intermodal (futura) encara no és una realitat.

Les línies interurbanes no estan actualitzades a Google Maps ni a apps de planificació. GTFS en proves al transport urbà.

MOT

Sistema d'aparcament de referència i es planteja com a possible eina a escala metropolitana

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

Reus disposa d'una xarxa d'aparcaments públics sòlida i ben gestionada que fa molt còmode l'accés en vehicle privat. La filosofia adoptada durant anys ha estat que qui ve de fora estaciona el cotxe i no el mourà fins a la tornada, reduint així el trànsit intern..

"La nostra filosofia és: Deixa el cotxe i no el toquis"

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Congestió en hores punta

Hi ha rotondes congestionades en hores d'entrada i sortida. Trànsit de vehicle privat que no té alternativa per arribar o sortir de la ciutat.

Manca de prioritat al TP

Cap carril bus al centre urbà. La prioritització semafòrica és insuficient. El cotxe i l'autobús comparteixen temps d'espera.

Connectivitat interurbana en cotxe

Bona accessibilitat per a entrades a Reus (A-7, N-420, T-11). Però molts orígens externs no tenen alternativa que no sigui el cotxe per arribar-hi.

Bicicleta

Xarxa de carrils bici en expansió progressiva (+3 anys de creixement). Augment del ciclisme urbà constatable.

Carril bici Reus-Cambrils en construcció: potencial transformador per a la mobilitat interurbana sostenible.

Bicing Reus (Ganxeta): sistema de bicicleta pública amb potencial de creixement. Es planteja l'electrificació i la interoperabilitat metropolitana.

Percepció de seguretat: factor clau. Alguns trams de carril bici no generen prou confiança. Procés gradual i de maduresa social (10 anys més per normalitzar).

Vehicle elèctric i aparcaments

Extensa xarxa d'aparcaments públics de molt fàcil accés.

70 places de recàrrega elèctrica a la xarxa d'aparcaments de Reus Mobilitat i Serveis.

Vianants

Peatonalitzacions progressives en zones del centre.

Xarxa d'itineraris accessibles i segurs per als vianants, així com un bon nombre de camins escolars senyalitzats.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Tarragona (centre urbà, serveis)	✓✓	✓	Línia directa funcional. El cotxe segueix sent molt més ràpid i còmode.
Polígons industrials (Reus)	✓✓	~	Un polígon parcialment cobert. Empreses obligades a gestionar plans de mobilitat propis (>200 treballadors).
Salou / Costa Daurada	✓✓	✓	Línia Reus–Salou acceptable. Alta estacionalitat turística.
Valls i pobles del Camp	✓✓	✗	Transport públic pràcticament inexistent o amb horaris obsolets. Principal dèficit intermunicipal.
Hospital HUSJR (Reus)	✓✓	✓✓	Dues línies urbanes, freqüència de 20 minuts. Bon nivell d'accessibilitat.
Hospital Viamed (nou)	✓✓	✗	Cap connexió de TP directa. Equipament nou amb accessibilitat no planificada.
Aeroport de Reus	✓✓	~	Autobús Arllínia amb freqüència acceptable. Vehicle privat clarament dominant.
Estació AVE Camp de Tarragona	✓	✗	Estació allunyada; accés quasi exclusiu en cotxe privat.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular ✗ Feble

TRAMVIA (Reus–Tarragona)

La **gran aposta transformadora**. Reus considera que la integració urbana del tramvia és viable per la seva estructura concèntrica. Les parades urbanes alleugeriran part del trànsit intern. La connexió interurbana Reus–Tarragona serà el veritable canvi modal: donarà fiabilitat horària als desplaçaments, fent el TP més competitiu que el cotxe.

ESTACIÓ INTERMODAL

La **integració de trens, busos, tramvia i modes actius en un sol punt és l'escenari desitjat**. Qualsevol decisió d'ubicació condicionarà la mobilitat durant dècades. Es demana planificació tècnica exhaustiva i consens polític estable.

“La coordinació entre el pla de serveis, el tramvia i la capa ferroviària és imprescindible i complexa”

CARRIL BICI REUS–CAMBRILS

En construcció. **Potencial de desplaçament sostenible interurbà** notable. Es planteja com a eix d'una futura xarxa ciclista metropolitana amb punts d'intercanvi amb el tramvia i el bus.

PLA DE SERVEIS INTERURBÀ

Reus reclama que el **nou escenari concessional de bus interurbà es dissenyi amb molta participació municipal**. Els horaris actuals (alguns de 50-60 anys) han de renovar-se completament.

BUS PER TU – EXTENSIÓ METROPOLITANA

Reus planteja **exportar el model de bus a la demanda als municipis de l'entorn**, si la normativa ho permet.

“Ja hi ha gent de Castellvell que camina fins al límit del terme per accedir al servei de Reus. Un sistema coordinat evitaria aquesta situació”

MOT – GESTIÓ METROPOLITANA

L'aplicació MOT es proposa com a **eina de referència** per a la gestió de l'aparcament a escala metropolitana.

Reus es percep a si mateixa com la “punta de llança” del lideratge compartit en mobilitat metropolitana. Compta amb capacitat tècnica i voluntat política per exportar allò que ja li funciona (MOT, Bus per Tu, PMUS). L'Ajuntament defensa un model de generositat entre municipis.

*“Si funciona a Reus, pot
funcionar al territori”*

Posició sobre l'AMCT

Reus valora l'Associació de l'Àrea Metropolitana com el marc natural per coordinar mobilitat al Camp de Tarragona.

Als grups de treball verticals, Reus pot liderar l'eix de mobilitat per experiència acumulada. En altres àmbits, s'entén que poden ser altres municipis els que liderin.

Posició sobre l'ATM

Les funcions de l'ATM al Camp de Tarragona no equivalen a les de Barcelona. Reus demana que l'ATM assumeixi plenament la gestió metropolitana amb recursos i marc legal adequats.

*“Només si l'ATM té
competències reals el
sistema pot ser coherent”*

Posició sobre la Generalitat

Frustració per la lentitud en la renovació del pla de serveis. Els horaris de fa 50-60 anys reflectien una realitat social completament diferent.

Es demana un procés de planificació amb moltíssima participació municipal, rigor tècnic i estabilitat política.

*“Programació,
programació i
programació, sense crisi”*

PROBLEMÀTIQUES CLAU

93% dels desplaçaments en vehicle privat; mode de mobilitat molt arrelat.

Transport interurbà dissenyat fa 50-60 anys: horaris obsolets.

Sense carril bus: l'autobús pateix les mateixes congestions que el cotxe.

Connexions deficientes amb la majoria de pobles del Camp.

Línies interurbanes inexistents a Google Maps i apps de planificació.

“El transport públic funciona com el sistema hidrològic: rierols que van a rieres, rieres a rius, rius a l'Ebre. L'Ebre és el tramvia”

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1 Renovar el pla de serveis interurbà amb participació municipal intensa i horaris adaptats a la realitat actual.
- 2 Implementar el tramvia Reus–Tarragona i planificar de manera coordinada tota la capa d'accés (bus de connexió, bici, aparcaments).
- 3 Prioritzar el transport públic: carrils bus, semàfors prioritaris i eliminació de la competència directa amb el cotxe.
- 4 Estendre el Bus per Tu i el MOT a escala metropolitana, exportant els models ja madurs de Reus.
- 5 Garantir accessibilitat en TP als nous equipaments (Hospital Viamed) i als polígons industrials.

5. SALOU

DATA

19 de juny de 2026

DURADA

1 hora i 30 minuts

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

1 representant polític

1 representant tècnic

ENTREVISTADORS

2 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitants (2025, Idescat)

31.018

Municipi costaner de mida mitjana

Posició

Costa

Població resident, molt inferior als visitants

Activitat principal

Turisme

3M de visitants/any (economia turística)

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

Salou és un municipi de base turística que actua com a **gran receptor de mobilitat laboral**: rep treballadors de municipis veïns per l'activitat hotelera i de serveis. Alhora, alguns residents es desplacen a Tarragona per treballar al sector químic. **La mobilitat interna no genera grans problemes fora de la temporada alta, quan l'afluència turística satura els accessos i l'aparcament.**

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Feina (entrada): hostaleria i turisme, amb treballadors de municipis veïns.

Feina (sortida): indústria química a Tarragona per a alguns residents.

Oci i compres: el propi municipi, Reus, Tarragona.

Tràmits: Tarragona.

Estudis post-obligatori: Reus, Tarragona i, en part, Barcelona.

SERVEIS ACTUALS

Bus interurbà (amb funcions d'urbà)

Més de 50 parades dins de Salou; cobreix pràcticament la funció de transport urbà municipal.

Llicències de taxi de temporada

Pioneres a Catalunya (Setmana Santa–octubre); resolen la manca de vehicles en punta turística sense sobredimensionar l'hivern.

Transfers privats (hotels/operadors)

Autobusos i vehicles contractats per hotels i touoperadors des dels aeroports de Reus i Barcelona. Complementen les línies del transport interurbà concessionat.

Connexió amb l'Estació del Camp de Tarragona

Servei del bus interurbà, amb moltes parades intermèdies que allarguen la durada del trajecte.

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

Manca d'un bus urbà municipal propi, tot i que l'interurbà està fent aquestes funcions.

"El servei anterior es va eliminar per baixa demanda."

Horaris no coordinats entre el bus interurbà i els trens de l'Estació del Camp de Tarragona.

"El bus surt abans que arribi el tren."

Trajecte molt lent cap a l'Estació del Camp de Tarragona: massa parades intermèdies allarguen el viatge.

Pèrdua de connexions ferroviàries directes cap al sud (Tortosa, Amposta, València) i cap a Barcelona (cal agafar tren llançadora cap a Tarragona).

Vehicle Privat

Mode dominant de residents i de
turistes de proximitat.

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

La ciutat està ben **dissenyada per al trànsit i la mobilitat interna no genera grans problemes** fora de moments puntuals. **Amb l'arribada massiva de turistes a l'estiu, sovint amb vehicle propi, augmenta la pressió sobre els accessos i l'aparcament**, cosa que ha impulsat una política activa de pacificació i aparcaments dissuasius.

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Aparcament dissuasiu insuficient

Tot i l'ampliació progressiva, la població estable i de visitants creix més ràpid que l'oferta disponible.

Congestió estacional a l'estiu

L'arribada de turistes de proximitat amb vehicle propi satura puntualment els accessos i el centre.

Col·lapse de l'AP-7 cap a Barcelona

Únic gran accés viari cap al nord, sovint saturat, sense alternatives.

Reducció de places d'aparcament al carrer

Política per recuperar espai per als vianants, amb impacte transitori en la disponibilitat.

Bicicleta

Xarxa de carrils bici ben dotada al municipi.

Manca de connexió ciclista supramunicipal amb els municipis veïns, tot i que es preveu una futura connexió cap a Cambrils, Mont-roig i més enllà.

Vehicle elèctric i aparcaments

Punts de recàrrega al municipi, en fase d'ampliació progressiva.

Integrats dins del pla de Destinació Turística Intel·ligent (DTI).

Vinculats als projectes de sensorització i control de fluxos.

Vianants

Reducció d'aparcament al carrer i recuperació d'espai per a vianants. Carrer Carles Buigues és un exemple de pacificat.

Construcció d'aparcaments dissuasius a les puntes del municipi per compensar-ho. La demanda creix més ràpid que la oferta.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Reus (serveis, feina)	✓✓	✓	Bus interurbà amb força parades intermèdies.
Tarragona (tràmits, feina, estudis)	✓✓	✓	Bus interurbà amb força parades intermèdies.
Aeroport de Reus	✓✓	~	Principal porta d'entrada turística; transfers privats complementen el servei.
Aeroport de Barcelona	✓✓	✗	Arribada important de visitants; sense connexió directa eficient.
Estació Camp de Tarragona	✓	✗	Trajecte llarg amb massa parades; horaris no coordinats
Port Aventura / atraccions	✓✓	~	Zona de gran creixement futur; intermodalitat prevista amb tramvia i tren.
Barcelona (estudis, feina)	✓	✗	Accés AP-7 col·lapsat; dèficit de servei ferroviari directe.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular ✗ Feble

TRAMVIA COSTA DAURADA

Primera fase Cambrils–Salou–Vila-seca prevista per al 2029, amb **dubtes sobre la massa crítica de viatgers al tram**. La **fase 2 hauria de connectar amb l'aeroport**.

FUTURA ESTACIÓ INTERMODAL

Projecte de pol de mobilitat amb estació de bus, tren i tramvia junts, a prop de Port Aventura; es preveu que esdevingui el nou centre de creixement de Salou.

CONNEXIÓ D'AMPLE EUROPEU AMB EL CORREDOR MEDITERRANI

Reivindicació d'un ramal d'1,8 km per **connectar Salou a l'eix ferroviari d'alta velocitat**; sense avenços des del 2001.

DESTINACIÓ TURÍSTICA INTEL·LIGENT (DTI)

Programa amb més de **2M€ de subvenció (red.es)** per a **sensors i càmeres de control de fluxos de vehicles i vianants**.

Salou qüestiona el concepte mateix d'“àrea metropolitana” aplicat al Camp de Tarragona, i reclama una visió de coordinació supramunicipal basada en problemàtiques comunes més que en una estructura calcada de la de Barcelona.

Posició sobre l'AMCT

Primera fase Cambrils–Salou–Vila-seca prevista per al 2029, amb **dubtes sobre la massa crítica de viatgers al tram**. La **fase 2 hauria de connectar amb l'aeroport**.

Crear una xarxa de taxis metropolitana és percebut com una amenaça per als conductors locals, subjectes a una forta estacionalitat. Durant l'estiu ja es dimensiona el servei a través de llicències de temporada.

“A l'hivern els taxis de Salou treballen poc. Fer una xarxa metropolitana obriria la porta a tenir competència d'arreu durant l'estiu.”

Posició sobre l'ATM

Projecte de pol de mobilitat amb estació de bus, tren i tramvia junts, a prop de Port Aventura; es preveu que esdevingui el nou centre de creixement de Salou.

“Primer cal un enteniment comú entre municipis sobre què es vol fer.”

Posició sobre la Generalitat

Programa amb més de **2M€ de subvenció (red.es)** per a **sensors i càmeres de control de fluxos de vehicles i vianants**.

PROBLEMÀTIQUES CLAU

Manca d'un bus urbà municipal propi; l'interurbà en supleix la funció però amb baixa eficiència.

Horaris no coordinats entre el bus interurbà i els trens de l'Estació del Camp de Tarragona.

Pèrdua de connexions ferroviàries directes cap al sud i sense ample europeu al corredor mediterrani.

Insuficient freqüència i absència de línies exprés cap a l'Aeroport, malgrat que una gran part dels passatgers es dirigeixen precisament a Salou.

Congestió estacional i col·lapse de l'AP-7 cap a Barcelona.

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1 Estudiar la viabilitat social d'un servei de bus a demanda, inspirat en el model de Reus, per connectar amb el bus zones que no ho estan.
- 2 Millorar horaris, freqüències i durada de les connexions amb l'Estació del Camp de Tarragona i l'Aeroport de Reus.
- 3 Impulsar la connexió d'ample europeu de Salou amb el corredor mediterrani.
- 4 Desenvolupar la futura estació intermodal (bus-tren-tramvia) a prop de Port Aventura.
- 5 Ampliar l'oferta d'aparcament dissuasiu i les infraestructures ciclistes supramunicipals.

6. TARRAGONA

DATA

9 de juny de 2026

DURADA

1 hora

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

1 representant polític

1 representant tècnic

ENTREVISTADORS

3 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitant (2025, Idescat)

143.260

Capital

Posició

Litoral extens

14-15 km de costa

Activitat principal

Comerç + Serveis + Indústria

Principal pol metropolità del Camp de Tgna

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

Tarragona és la **capital i principal pol metropolità del Camp de Tarragona**, amb un terme municipal molt extens i fragmentat per barreres naturals i infraestructures (via del tren i autovies). Combina una forta atracció de visitants (indústria, administració, comerç, universitat i cultura) amb certa emissió laboral cap a Barcelona i cap als municipis veïns. Tarragona compta amb un **sistema de transport urbà propi** (EMT, empresa 100% municipal, amb 80 autobusos) i és un **pol d'atracció de mobilitat interurbana** (estació de busos i estacions de tren) i en **connexió amb l'Estació del Camp de Tarragona**.

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Feina: 4.000–5.000 pers./dia cap a Barcelona; barris de Ponent cap a La Canonja, Vila-seca i polígons.

Salut: Hospital Universitari Joan XXIII; alguns serveis compartits amb l'Hospital de Sant Joan (Reus).

Oci i compres: El Corte Inglés, Les Gavarres, port i oferta cultural del centre.

Tràmits: capitalitat administrativa (atreu tot l'entorn).

Estudis: Universitat Rovira i Virgili (campus Catalunya i Sescelades).

SERVEIS ACTUALS

EMT Tarragona (urbà)

Empresa 100% municipal amb capacitat d'adaptar rutes i horaris. Prop de 12,5M de viatges/any amb 80 autobusos. Renovació de flota en curs: +30 vehicles nous entre 2025 i 2026.

Bus nocturn a demanda

Permet demanar parada fora de la parada oficial per apropar el punt de baixada a casa. Es van provar altres serveis a demanda sense continuïtat.

Concessió interurbana

Queixes constants dels veïns per manteniment de l'estació de busos, manca de freqüències i incompliment d'horaris. L'Ajuntament no en pot fiscalitzar el servei.

Estació AVE del Camp de Tarragona

Estació allunyada del nucli; horaris de bus i taxi no coordinats amb els trens des de fa 20 anys.

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

Predomini del vehicle privat malgrat una cobertura d'autobús gairebé total: parada a 5–10 minuts a peu de qualsevol casa.

Col·lapse a les hores d'entrada i sortida escolar, sobretot al barri de Sant Salvador.

Connexió Tarragona–Reus deficient tot i ser les dues grans ciutats de l'àmbit: haurien de funcionar com una unitat de 200.000–300.000 habitants.

Connexió amb l'Estació del Camp de Tarragona en vehicle privat quasi obligatòria: els horaris de bus i taxi no queden coordinats amb els trens des de fa 20 anys.

Dèficit de ferrocarrils cap a Barcelona: només una de les dues línies segueix en servei, sense connexió directa amb l'aeroport.

14–15 km

Longitud del terme municipal amb
barreres naturals i infraestructures

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

Tot i comptar amb una xarxa de bus molt extensa, el **vehicle privat és l'opció preferida** per qui el pot fer servir. El transport públic l'utilitza sobretot qui no pot fer servir el privat: gent gran, estudiants i persones sense cotxe.

*“És veritat que fa uns anys no
teníem cap col·lapse i ara ja
en tenim alguns”*

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Llargada i fragmentació del municipi

El riu, les vies de tren i autovies fragmenten la ciutat. Trajectes punta a punta eren ineficients, però s'están resolent amb trams més curts i transbordament a l'intercanviador de Battestini.

Pols de concentració de trànsit

Entrades i sortides escolars i
accessos a centres comercials.

*“El Parc Central queda molt
encaixat, el Corte Inglés
funciona amb més fluïdesa”*

Aparcaments dissuasoris

En funcionament: Horta Gran, Cementiri, Sant Pau, Tarroja,, Tabacalera, ... (1€/dia). En projecte: nou aparcament i ampliació del cementiri.

Sant Pere i Sant Pau

Barri d'uns 20.000 habitants amb accessos obsolets (Joan XXIII/Av. Andorra, Virgili), col·lapsats cada matí i tarda. Necessitat de construir nous accessos.

Bicicleta

Pràcticament inexistent dins la ciutat, amb topografia de fortes pujades i baixades.

Únic eix urbà: connexió entre els dos campus universitaris (Catalunya i Sescelades).

N-340 amb caràcter cicloturista: tram de Ponent ja fet, tram de Llevant en obres a partir de setembre.

Vehicle elèctric i aparcaments

Punts suficients per als vehicles elèctrics actuals, amb càrrega als aparcaments dissuasius, electrolineres privades i altres punts privats



“Amb això sempre anirem una miqueta enrere.”

Vianants

Estratègia de “microcirurgia”: actuacions puntuals quan hi ha oportunitat.

Part alta de la Rambla Nova i entorn del Mercat Central (carrers Cardenal Cervantes i Soler) ja peatonalitzats.

Illa Corsini: gran projecte per convertir l'entorn del Mercat Central en la gran zona de vianants de la ciutat.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Reus	✓✓	~	Dèficit de connexió clau tot i ser les dues grans ciutats; serveis hospitalaris compartits (Sant Joan).
Àrea de Barcelona	✓✓	~	4.000–5.000 persones/dia per feina; bé amb Alta Velocitat, però rodalies deficitàries i sense connexió amb l'aeroport.
Estació Camp de Tarragona	✓✓	X	Horaris bus/taxi no quadren; 20 anys sense resoldre.
Polígons industrials / químic	✓✓	X	Emissió laboral important, sobretot des dels barris de Ponent. Connexions TP insuficients.
Port Aventura	✓✓	✓✓	Molts treballadors locals; bones connexions de bus.
Aeroport de Reus	✓✓	~	Connexió esporàdica / estacional.
Valls / Alt Camp	✓✓	✓	Tarragona mira més cap a l'Alt Camp que cap al Baix Camp.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular X Feble

TRAMVIA DEL CAMP (fase 2)

Doble traçat intern i **connexió amb Reus**. Parades en nodes existents (estació de busos i de trens). **Clau per a la intermodalitat urbana**.

REORDENACIÓ DE LÍNIES DE BUS

Noves línies, freqüències i horaris; **intercanviador de Battestini**. En servei a la tardor de 2026.

NOUS DESENVOLUPAMENTS URBANÍSTICS

Pla Parcial 10 (Camp Clar, ciutat esportiva, ~400 habitatges), PP1, P-13 i P-14: cada sector amb dèficit de transport assignat.

“Les zones de creixement urbanístic demanden més necessitats de parades. Cal anar veient què es desenvoluparà per preveure-ho”

PLA D'ASFALTAT

Renovació de ferm després d'anys d'aturada; també com a eina de cohesió social entre sectors.

RENOVACIÓ DE LA FLOTA (EMT)

Més de 30 vehicles nous; **substitució d'una flota envellida**.

SORTIDA DE SANT PERE I SANT PAU

Nova sortida del barri, contemplada en un pla parcial futur.

Tarragona reivindica poder **decidir des del territori les freqüències, els horaris i les connexions del transport públic, avui en mans de la Generalitat**. Defensa que Tarragona i Reus haurien de funcionar com una única unitat de 200.000–300.000 habitants.

Posició sobre l'AMCT

Tarragona i Reus haurien de funcionar com una unitat de 200.000–300.000 habitants.

Es necessita per superar la manca de visió metropolitana.

Posició sobre l'ATM

Proposa que l'ATM tingui capacitat de licitar el transport públic en bus, com a Barcelona, finançat amb aportacions dels ens locals i de la Generalitat. El tramvia seguirà sent competència de Ferrocarrils de la Generalitat però també s'hi hauria de poder incidir.

“L'ens metropolità hauria de tenir la capacitat de licitar el transport públic en bus. Això no pot passar d'avui per demà però si a uns quants anys vista”

Posició sobre la Generalitat

Es reben moltes queixes ciutadanes de les concessions actuals. Els municipis d'aquí hauríem de tenir capacitat de decisió (horaris adaptats a les necessitats, més freqüències amb Reus, els futurs horaris del Tramvia).

“Ens agradaria que les decisions es poguessin prendre des d'aquí: és un dels pilars pels quals neix l'àrea metropolitana”

PROBLEMÀTIQUES CLAU

Predomini del vehicle privat malgrat una xarxa de bus extensa.

Col·lapse a hores punta escolars, sobretot a Sant Salvador.

Connexió deficient amb Reus tot i el pes de les dues ciutats.

AVE mal coordinat i dèficit de rodalies cap a Barcelona.

Infraestructura ciclista urbana gairebé inexistent.

Concessió interurbana amb queixes ciutadanes constants.

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1 Accelerar el tramvia (fase 2 i connexió amb Reus).
- 2 Desplegar la reordenació de línies i la informació en temps real.
- 3 Treballs ja previstos per fomentar la mobilitat sostenible a la ciutat amb els carrils per vianants i bicicletes de la N-340 que ajudaran a relligar la ciutat.
- 4 Projectar la sortida del barri a Sant Pere i Sant Pau.
- 5 Aconseguir prendre les decisions del transport des dels municipis, a través de l'ATM.

7. VALLS

DATA

29 de maig de 2026

DURADA

1 hora i 15 minuts

FORMAT

Presencial

TÈCNICA

Entrevista en profunditat (qualitativa)

ENTREVISTATS

2 representants polítics
3 representants tècnics

ENTREVISTADORS

3 tècnics qualitatius de Thinkis

OBJECTIUS DE L'ENTREVISTA

1. Identificar problemàtiques de mobilitat

2. Analitzar relacions intermunicipal

3. Detectar necessitats de TP i xarxa viària

4. Recollir la visió del rol municipal

5. Identificar actuacions prioritàries

Habitants (2025, Idescat)

25.540

Nucli urbà compacte

Posició

Interior

25 km de Tarragona i Reus

Activitat principal

Industrial

Polígon Industrial de Valls

ROL DINS EL SISTEMA METROPOLITÀ

Com a capital de comarca, Valls presenta un doble rol: **municipi emissor** de ciutadans que es desplacen a Tarragona i Reus per estudis post-obligatoris i accés a serveis, i alhora **municipi receptor** d'una important massa treballadora de la comarca que es dirigeix al seu polígon industrial. El polígon de Valls és d'una dimensió comparable o superior al propi nucli urbà, cosa que el converteix en un dels principals generadors de mobilitat.

“El polígon d'abans havia crescut sempre en un costat i ara s'ha ampliat per un altre costat amb el tema d'IKEA... Falta una cobertura en transport públic”

PRINCIPALS MOTIUS DE DESPLAÇAMENT

Feina: al propi polígon industrial (atracció) i cap a Tarragona/Reus (emissió)

Salut: PIUS hospital (Valls) i altres serveis sanitaris a Tarragona

Oci i compres: Tarragona, Reus i centres comercials

Tràmits: Valls però amb determinats serveis dels jutjats, hisenda, laboral a Tarragona

Estudis: Tarragona i Reus (universitat); Lleida (agrària, veterinària)

SERVEIS ACTUALS

Bus urbà gratuït (Valls)

Connexió centre-polígon i barris de la ciutat. Percepció d'alta valoració ciutadana pel tracte proper. Vehicles híbrids amb el nou concessionari.

Línia Valls–Tarragona

Freqüències i horaris valorats positivament. Saturació en hores punta d'estudiants. Bona connexió però insuficient en capacitat a les hores punta.

Línia Valls–Reus

25 km. amb una durada de 55 minuts de trajecte amb parades intermèdies. Inadequada per a l'usuari laboral i universitari. Horaris no ajustats a la demanda actual.

Línies comarcals (Montblanc, Alió...)

Concessions obsoletes, horaris desfasats. Calen actualitzacions urgents.

PROBLEMÀTIQUES TP DETECTADES

Línia Valls–Reus molt lenta (55 min per 25 km). La gent opta pel cotxe privat o el mòbil compartit.

Horaris d'autobús no s'ajusten als horaris lectius. Estudiants de Reus o Alcover no poden arribar a l'hora d'entrada ni tornar.

Tarifació: dues zones tarifàries separen Valls de la resta de municipis. La T-16 no és vàlida a Valls.

Manca de transport a demanda per a barris perifèrics i nuclis agregats (Masmolets, Fontscaldes, Plana d'en Berga...).

Integració tarifària ATM incompleta.

Polígon industrial

El polígon industrial és el principal punt de conflicte viari

EL VEHICLE PRIVAT ÉS EL MODE DOMINANT

La dependència del cotxe és cultural i estructural a Valls. El bus urbà gratuït ha augmentat usuaris però no ha canviat l'hàbit d'agafar el cotxe. El centre històric, amb carrers estrets i volum creixent de vehicles grans, agreuja la circulació.

"La gent de Valls està molt acostumada a agafar el cotxe per tot, i arribar a la botiga a la porta o arribar a tal lloc, a la porta, aparcar, agafar la cosa i marxar"

PROBLEMÀTIQUES VIÀRIES DETECTADES

Col·lapse a l'entrada del polígon (connexió A27–Polígon)

Tots els camions i vehicles entren per les sortides sud de Valls, col·lapsant el viari urbà. La connexió directa A27–Polígon és una prioritat urgent, juntament amb una nova connexió amb AP2.

Accés a peu al polígon: insegur

La rotonda de la Chrysalis és el principal punt d'accés a peu i no té vorera adequada. Treballadors i joves que van a la Red Star (oci al polígon) caminen per la calçada. Hi ha un projecte de passos elevats aturat per problemes de titularitat entre administracions.

Bypass de Picamoixons pendent

Valls no té accés a la xarxa de ferrocarrils. El bypass Picamoixons–Valls (R13) permetria connectar la línia de la costa amb l'interior.

Aparcaments dissuasius insuficients a la zona alta

La banda baixa (carreteres de Tarragona i del Pla) disposa d'aparcaments dissuasius. El passeig de l'estació i la zona alta presenten déficit. Hi ha pressupost previst per a una nova fase de construcció.

Bicicleta

Centre històric amb carrers estrets i pendents: dificultat estructural per a carrils bici diferenciats.

Es planteja una espina dorsal ciclista: eix Portal Nou amb polígon.

Es planteja una connexió per a vianants : Hotel Fèlix - centre - Hotel Class.

Patinets: ús creixent entre joves sense carrils adequats que ocasionen problemes de seguretat.

Vehicle elèctric i aparcaments

Punts de recàrrega municipals: s'ha passat de 2 a 10 (8 en instal·lació, pendents connexió).

Punts privats: Lidl, hotels, algunes empreses del polígon (IKEA, Kellogg's).

"Es difícil tenir carril bici al centre històric, però tindríem una espina estructural amb un 2% de pendent, que podria repartir des d'allà"

Vianants

En estudi per a nuclis perifèrics: Masmolets, Fontscaldes, Plana d'en Berga, carretera de Tarragona.

Nou concessionari d'autobusos: s'estan avaluant vehicles adaptats per cobrir zones de difícil accés.

Potencial estacional: connexió a Masmolets molt útil en temporada de calçotades.

VALORACIÓ DE LA CONNECTIVITAT AMB ELS PRINCIPALS POLS

Pol d'atracció	VP	TP	Observacions
Tarragona (centre urbà, serveis)	✓✓	✓	Línies freqüents però saturades en hora punta. Connexió funcional per TP.
Reus (centre urbà, serveis)	✓✓	✗	55 min en bus (25 km). Horaris inadequats per a estudiants i treballadors. Dependència del vehicle privat.
Polígon Industrial de Valls (treball)	✓✓	~	Bus urbà gratuït al polígon (un costat). La nova zona (IKEA) sense cobertura. Accés a peu insegur.
Aeroport de Reus	✓✓	✗	Cotxe privat. No hi ha connexió de TP directa des de Valls.
Lleida (universitat: agrària, ...)	✓✓	✗	Connexió molt deficient.
Les Gavarres (oci, comerç)	✓✓	✗	Cap autobús. Destí exclusiu en vehicle privat.
Estació AVE Camp de Tarragona	✓✓	✗	Accés en cotxe. Taxis amb restriccions de llicència intermunicipal.

VP: Vehicle privat
TP: Transport públic

✓✓ Molt bo ✓ Bo ~ Regular ✗ Feble

BYPASS PICAMOIXONS – R13 (Rodalies)

La **gran reivindicació ferroviària de Valls**. La connexió Valls–xarxa de Rodalies permetria connectar interior i costa i donar accés a treballadors de fora. L'estudi s'ha iniciat però no avança.

VIAL NORD-SUD

Nova sortida directa des de l'A27 i l'autopista al polígon industrial, evitant que els camions travessin el nucli urbà pel sud. Inclou l'enllaç previst al POUM entre el carrers dels Fusters i la N-340 que tampoc s'ha executat.

PAS ELEVAT ROTONDA CHRYSALIS

Pas elevat per connectar el nucli urbà amb el polígon de forma segura a peu i en bici. Projecte aturat per conflicte de titularitats entre Ajuntament, Diputació i Generalitat.

TRAMVIA FASE 3 (Valls)

Valls **reivindica ser inclosa en una futura fase del tramvia metropolità**. Com a capital comarcal i pol d'atracció laboral, consideren que hi ha massa crítica per justificar-ho. Petició política a incloure en el debat metropolità.

Valls es troba en dues zones tarifàries respecte a la resta de municipis de l'Àrea Metropolitana. La T-16 no és vàlida, cosa que penalitza especialment els joves.

"Si parlem d'una realitat metropolitana, quin sentiment té que siguem dues zones? [...] Sobretot per a la gent jove, que tingui gratuït per poder-se moure"

Posició sobre l'AMCT

Valls es veu com a capital comarcal que ha de tenir veu i pes en l'estratègia metropolitana. Valoren positivament el projecte però alerten que la mobilitat de Valls s'ha de llegir en clau territorial àmplia, no només Tarragona-Reus. La connexió amb Lleida i amb Barcelona és tan important com la connexió amb el litoral.

Posició sobre l'ATM

Demanen que l'ATM tingui més capacitat executiva per coordinar i finançar les línies intermunicipals.

*"El que faria falta és que l'ATM tingués més capacitat [...] que subordinés el tema de totes aquestes petites línies"
"La participació dels ajuntaments ha de ser real, no consultiva"*

Posició sobre la Generalitat

Crítica al pla de pròrroga de concessions. Consideren que hi havia estudis suficients per a una nova licitació el 2028 i que la pròrroga retarda la revisió de línies obsoletes. Demanen poder adaptar concessions puntuals sense haver d'esperar 6 anys més.

"El transport és interurbà, necessitem autonomia per licitar"

PROBLEMÀTIQUES CLAU

Connexió Valls–Reus en TP: 55 min, horaris inadequats, pràcticament inservible.

Sense accés a Rodalies: bypass Picamoixons pendent des de fa anys.

Accés insegur al polígon a peu (Rotonda Creueta) i per camió (col·lapse A27 sud).

Tarifació: dues zones separen Valls de l'AMC; T-16 no vàlida.

Concessions de bus obsoletes: línies dissenyades fa 25 anys, no s'ajusten a la demanda.

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

- 1** Millorar la connexió Valls–Reus: bus directe amb horaris ajustats a estudiants i treballadors.
- 2** Impulsar el bypass de Picamoixons (AR13) per integrar Valls a la xarxa de Rodalies.
- 3** Executar la connexió polígon-A27 per treure el trànsit pesant del nucli urbà i una connexió amb una via més adequada amb AP2.
- 4** Resoldre el pas elevat de la Rotonda de la Creueta: coordinació entre administracions.
- 5** Revisar concessions i unificar tarifació: integrar Valls a zona única metropolitana (T-16 inclosa).

Thinkis SL

Av. Bellissens, 40 - Tecnoredessa

info@thinkis.cat

ANNEX 1. Estudi qualitatiu sobre la mobilitat als m

Think is

www.thinkis.cat



INFORME

Estudi qualitatiu sobre la mobilitat als municipis impulsors de l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona

Setembre de 2026

Elaborat per:

Think is

Presentat a:



Associació per l'Impuls
Metropolità del Camp
de Tarragona



Índex

1. Introducció.....	3
1.1 Els municipis impulsors: panoràmica general	4
2. Transport públic: urbà i interurbà	8
2.1 Transport urbà	8
2.2 Transport interurbà.....	10
2.3 Síntesi pros i contres del transport públic.....	13
3. Vehicle privat.....	15
3.1 Factors identificats	16
3.2 Solucions proposades.....	17
4. Aparcaments	18
5. Mobilitat activa i sostenible.....	19
5.1 Bicicleta	19
5.2 Vianants i pacificació.....	20
5.3 Vehicle elèctric.....	20
6. Grans infraestructures de mobilitat.....	22
6.1 El tramvia del Camp	22
6.2 L'estació intermodal	23
6.3 Xarxa de trens de rodalies i regionals	23
6.4 Alta velocitat.....	25
6.5 Connexions viàries pendents	25
7. Estratègia metropolitana i governança.....	27
7.1 La coordinació metropolitana en xifres	27
7.2 Posicions qualitatives dels municipis impulsors.....	31
7.3 Convergències i divergències entre municipis	33
8. Línies d'actuació metropolitanes	35
9. Conclusions.....	37

1. Introducció

L'àmbit metropolità del Camp de Tarragona es configura com un sistema territorial en què els municipis impulsors (Tarragona, Reus, Cambrils, Salou, Valls, Constantí i La Canonja) exerceixen un paper vertebrador per la seva centralitat administrativa, el seu pes demogràfic, la seva activitat econòmica o la presència d'infraestructures estratègiques. Aquests municipis concentren una part determinant dels fluxos quotidians de mobilitat (laborals, educatius, comercials, turístics i de serveis) i, per tant, les decisions que els afecten en matèria de mobilitat tenen un impacte directe sobre el conjunt del territori metropolità.

En aquest context, l'**Associació per l'Impuls Metropolità del Camp de Tarragona ha encarregat a Thinkis un estudi qualitatiu basat en entrevistes semiestructurades amb responsables polítics i tècnics en matèria de mobilitat de cadascun dels municipis impulsors, amb l'objectiu de recollir de primera mà les problemàtiques, necessitats i visions estratègiques sobre la mobilitat al territori i sobre el futur model metropolità.** Aquest treball es complementa amb l'estudi quantitatiu impulsat en paral·lel per la Diputació de Tarragona per al conjunt del Camp de Tarragona, amb l'objectiu de posar en comú una visió completa del territori de cara a la planificació futura de la mobilitat. Per aquest motiu, i amb l'objectiu d'ampliar la informació, en aquest informe també s'incorporen els resultats obtinguts a l'enquesta del projecte de la Diputació que fan referència específicament al bloc d'àrea metropolitana, dirigit a tots els municipis que formen part de l'àrea metropolitana i respost per 25 d'ells.

Aquest informe té una vocació estratègica i pretén **identificar patrons comuns a tot l'àmbit metropolità i, únicament quan és rellevant per a la presa de decisions, assenyalar aquelles qüestions que són singulars d'un o uns municipis concrets o que generen discrepàncies reals entre territoris.**

A més, juntament amb aquest informe i en forma d'annexos, es presenta l'**ANNEX 1: Estudi qualitatiu sobre la mobilitat als municipis impulsors de l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona: fitxes municipals**, on es recullen els principals resultats de les entrevistes municipi a municipi; i l'**ANNEX 2: Estudi de mobilitat als ajuntaments del Camp de Tarragona: els municipis àrea metropolitana del Camp de Tarragona**, amb els resultats de tota l'enquesta de mobilitat realitzada per la Diputació de Tarragona però només per als municipis que conformen l'àrea metropolitana.



1.1 Els municipis impulsors: panoràmica general

La següent taula dibuixa un sistema clarament polaritzat entorn de dues ciutats principals, Tarragona i Reus; amb dos municipis costaners turístics, Cambrils i Salou; dos municipis industrials de mida petita i mitjana que reben grans volums de trànsit de treballadors i mercaderies, Constantí i La Canonja; i un municipi d'interior, Valls.

Figura 1-1: Panoràmica general dels municipis impulsors: rols i activitats.

Municipi	Hab. 2025	Rol territorial	Activ. princip.
Tarragona	143.260	Tarragona és la capital i principal pol metropolità del Camp de Tarragona, amb un terme municipal molt extens i fragmentat per barreres naturals (via del tren i autovies). De l'entrevista se'n desprèn que combina una forta atracció de visitants (administració, comerç, universitat i cultura) amb certa emissió laboral cap a Barcelona i cap als municipis veïns. Tarragona compta amb un sistema de transport urbà propi (EMT, empresa 100% municipal, amb 80 autobusos) i és un pol d'atracció de mobilitat interurbana (estació de busos i estacions de tren) i en connexió amb l'Estació AVE del Camp de Tarragona.	Serveis, administració i indústria
Reus	111.911	Reus és el segon pol urbà de l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona, amb un paper de centralitat comercial, de serveis i educativa de primer ordre. Genera i rep intensos fluxos quotidians: la ciutat actua tant com a destinació (pels que hi treballen, hi estudien i hi consumeixen) com a origen, especialment cap a Tarragona i Barcelona. Reus compta amb un sistema de transport urbà propi (Reus Transport) i és un referent en gestió de l'aparcament (sistema MOT) i en transport a la demanda (Bus X Tu).	Serveis, comerç i indústria
Cambrils	37.068	Cambrils és un municipi costaner amb doble perfil: emissor de mobilitat laboral i d'estudis cap a Reus i Tarragona, i receptor de turisme i oci, especialment a l'estiu ("efecte platja").	Turisme
Salou	31.018	Salou és un municipi turístic que, segons l'entrevista, actua com a pol d'atracció de treballadors de municipis veïns per l'activitat hotelera i de serveis. Aquesta funció receptora conviu amb els desplaçaments dels residents cap a altres municipis per motius laborals i	Turisme



Municipi	Hab. 2025	Rol territorial	Activ. princip.
		d'estudis. La mobilitat interna no genera grans problemes fora de la temporada alta, quan l'afluència turística satura els accessos i l'aparcament.	
Valls	25.540	Com a capital de comarca, Valls presenta un doble rol: municipi emissor de ciutadans que es desplacen a Tarragona i Reus per estudis post-obligatoris i accés a serveis i treball, i alhora municipi receptor d'una important massa treballadora de la comarca que es dirigeix al seu polígon industrial. El polígon de Valls és d'una dimensió comparable o superior al propi nucli urbà, cosa que el converteix en un dels principals generadors de mobilitat.	Indústria
Constantí	7.155	Constantí és un municipi dormitori on la majoria de residents treballen fora - principalment a les indústries químiques, logístiques i serveis de Tarragona i Reus - mentre que el seu polígon industrial (un dels més grans de Catalunya) actua com a gran pol receptor de mobilitat laboral procedent de tot el Camp de Tarragona. El terme municipal és molt extens i inclou part de la pista de l'aeroport de Reus, el polígon i diversos camins rurals amb intensa circulació de vehicles industrials.	Logística i química
La Canonja	5.993	La Canonja és un municipi de pas i de trànsit intens, situat al cor geogràfic de l'àrea metropolitana. Travessada per infraestructures viàries de primer ordre (C-31, A-7, T-11, N-340, dos ramals de ferrocarril), incorpora en el seu terme municipal part d'un dels pols industrials més importants del territori: el Polígon Químic Sud. La mobilitat dels seus residents s'orienta principalment cap a Tarragona i Reus, que concentren els serveis, l'oci i l'activitat comercial de la ciutadania canongina.	Química

Font: elaboració pròpia.

Figura 1-2: Desplaçaments per motius ocupacionals en dies feiners amb origen o destí dels municipis impulsors¹.

Municipi	Sortides			Arribades		
	Vehicle privat	Transport públic	Total	Vehicle privat	Transport públic	Total
Tarragona	23.324	4.686	28.010	36.059	5.916	41.975
Reus	24.443	2.486	26.929	25.339	2.352	27.691
Cambrils	11.897	909	12.806	6.781	635	7.416
Salou	9.491	835	10.326	7.781	661	8.442
Valls	6.125	488	6.613	8.645	1.138	9.783
Constantí	2.744	519	3.263	8.162	259	8.421
la Canonja	2.422	329	2.751	5.246	416	5.662
Total	80.446	10.252	90.698	98.013	11.377	109.390

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2026.

El saldo entre sortides i arribades per motius ocupacionals en dies feiners, segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (2026), complementa la caracterització qualitativa dels municipis i permet identificar quins presenten un saldo receptor o emissor en els desplaçaments recollits a la taula. Diversos municipis registren més arribades que sortides de persones procedents de qualsevol municipi del Camp de Tarragona. És el cas de Constantí i la Canonja, amb 2,5 i 2 vegades més arribades que sortides. També de Tarragona, que és el principal receptor en xifres absolutes, amb 41.975 arribades enfront de 28.010 sortides; i Valls, que rep un 48% més del que genera. En sentit contrari, Cambrils i Salou registren més sortides que arribades, amb un saldo emissor més acusat a Cambrils. En el cas de Salou, les 8.442 arribades mostren que el municipi rep un volum considerable de desplaçaments, tot i que les 10.326 sortides determinen un saldo emissor. Aquest resultat és compatible amb el paper d'atracció de treballadors del sector turístic descrit a l'entrevista, que no implica necessàriament un predomini de les arribades sobre les sortides.

Destaca, a més, el pes reduït del transport públic en aquesta mobilitat obligada: només un 11,3% de les sortides i un 10,4% de les arribades s'hi fan, de manera que més de vuit de cada deu desplaçaments laborals són en vehicle privat. La dependència és especialment aguda en l'accés als pols industrials. A Constantí, per exemple, el transport públic amb prou feines cobreix un 3% de les arribades, cosa que reforça el dèficit d'accessibilitat als polígons com un dels grans reptes de l'àmbit.

¹ La taula no mostra el nombre de desplaçaments en modes actius perquè entre municipis són minoritaris.

Figura 1-3: Desplaçaments per motius personals opcionals en caps de setmana amb origen o destí dels municipis impulsors².

Municipi	Sortides			Arribades		
	Vehicle privat	Transport públic	Total	Vehicle privat	Transport públic	Total
Tarragona	21.215	826	22.041	31.697	1.589	33.286
Reus	23.274	991	24.265	20.532	758	21.290
Cambrils	10.547	183	10.730	10.079	357	10.436
Salou	10.045	517	10.562	9.231	358	9.589
Valls	4.250	473	4.723	4.439	nd	4.439
Constantí	2.330	302	2.632	1.316	201	1.517
la Canonja	2.828	205	3.033	1.609	151	1.760
Total	74.489	3.497	77.986	78.903	3.414	82.317

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2026.

El saldo entre sortides i arribades de cada municipi en cap de setmana per motius personals, segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (2026), dibuixa un mapa força diferent del dels dies feiners. En aquest cas, Tarragona és pràcticament l'únic municipi clarament receptor: rep 33.286 arribades enfront de 22.041 sortides, i concentra el volum més elevat d'arribades entre els municipis analitzat. La resta de municipis registren saldos negatius o equilibrats. Constantí i la Canonja passen a ser emissors nets, amb gairebé el doble de sortides que d'arribades, en contrast amb el seu perfil marcadament receptor en dia feiner. Reus, Cambrils, Salou i Valls presenten saldos lleugerament negatius, amb sortides i arribades bastant equilibrades.

Encara més que en la mobilitat obligada, el transport públic hi té un paper testimonial: només un 4,5% de les sortides i un 4,1% de les arribades es fan en transport públic, de manera que més de nou de cada deu desplaçaments personals de cap de setmana són en vehicle privat. El seu ús és molt baix arreu.

Conclusió del bloc:

El sistema metropolità del Camp de Tarragona es caracteritza per una marcada heterogeneïtat: hi conviuen municipis grans, de vocació turística, de perfil industrial i d'interior, cadascun amb dinàmiques de mobilitat i necessitats pròpies. Aquesta diversitat requereix una política metropolitana compartida que adapti les actuacions a les necessitats de cada municipi. Cal, per tant, coordinar les mesures de mobilitat i mantenir una posició conjunta davant la Generalitat i les altres institucions.

^{2 2} La taula no mostra el nombre de desplaçaments en modes actius perquè entre municipis són minoritaris.

2. Transport públic: urbà i interurbà

El transport públic al Camp de Tarragona presenta una realitat molt heterogènia, amb serveis urbans consolidats en els nuclis més grans i una xarxa interurbana que es qualifica de manera generalitzada com a *“obsoleta, mal coordinada i insuficient”*³ per a la realitat actual. Una dada resulta especialment il·lustrativa i serveix de punt de partida: segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2026), el 86,8% dels desplaçaments interurbans al Camp de Tarragona es fan en vehicle privat. Només un 9,6% dels desplaçaments es fan en transport públic, xifra que situa el marge de millora del transport públic com un dels grans reptes estructurals de l'àmbit. El 3,7% restant és a través de modes actius de mobilitat, principalment caminant.

2.1 Transport urbà

Els serveis de transport urbà pròpiament dits només tenen una entitat consolidada als dos municipis de major mida (Reus i Tarragona), amb empreses i xarxes pròpies en creixement sostingut de demanda. La resta de municipis funcionen amb solucions parcials. Cambrils i Valls tenen bus urbà propi, però de dimensió reduïda. Salou no en té: utilitza la xarxa interurbana com a transport urbà, aprofitant que la seva xarxa extensa de parades ja cobreix les necessitats internes. La Canonja depèn íntegrament de la xarxa de Tarragona (línies 3 i 30 de l'EMT). I Constantí és el cas més extrem, sense cap servei urbà propi i dependent de línies interurbanes de freqüència molt baixa.

Figura 2-1: Característiques del servei urbà.

Municipi	Característiques del servei urbà
Tarragona	Xarxa urbana pròpia i consolidada (EMT Tarragona). Prop de 12,5 milions de viatges l'any 2025 amb una flota d'un 80 unitats i amb un pla de renovació tècnica en curs per l'adquisició de 33 autobusos sostenibles (elèctrics i híbrids). Compta amb prop de 25 línies que connecten el centre de forma integral amb els barris de Ponent, les platges, els Campus Universitaris.
Reus	Xarxa urbana pròpia i consolidada (Reus Transport), amb rècord històric proper als 4 milions de viatges l'any 2025 (davant els 2,7 milions de fa cinc anys). Compta amb el servei de transport a demanda Bus per Tu, pioner a Catalunya i plantejat com a model exportable.

³ Les declaracions literals extretes de les entrevistes es presenten en negreta i cursiva i serveixen per il·lustrar o reforçar les idees exposades al llarg de l'informe.



Municipi	Característiques del servei urbà
	La flota és de 18 vehicles fixos (16 autobusos estàndard i 2 minibusos destinats al transport a demanda). Incorporació de 4 busos híbrids i 4 minibusos elèctrics. Compta amb 11 línies regulars.
Cambrils	Bus urbà propi de dimensió reduïda, amb abonament de resident molt valorat (15 €/any) i consolidat des de fa anys.
Valls	Bus urbà propi de dimensió reduïda i gratuït, amb bona acceptació ciutadana, tot i que no ha desplaçat l'hàbit del cotxe.
Salou	No disposa de bus urbà propi: la xarxa interurbana, amb més de 50 parades internes, n'assumeix la funció, complementada per <i>transfers</i> privats contractats per donar resposta a l'oferta hotelera.
La Canonja	No disposa de xarxa pròpia: és coberta íntegrament per les línies 3 i 30 de l'EMT de Tarragona, un servei extern el cost del qual ha estat objecte de debat recent.
Constantí	No disposa de cap servei urbà propi i depèn exclusivament de línies interurbanes amb freqüències molt baixes.

Font: elaboració pròpia.

Als nuclis amb xarxa pròpia, els punts forts que se'n destaquen són la cobertura territorial (amb parades a pocs minuts a peu de la majoria de zones) i la flexibilitat de gestió d'un servei municipal, capaç d'adaptar rutes i horaris amb agilitat. La principal debilitat compartida, fins i tot en aquests casos, és l'absència de carrils bus i de prioritat semafòrica: l'autobús comparteix la mateixa congestió que el cotxe privat i, per tant, no en resulta competitiu en temps.

Un altre punt feble que destaquen els municipis són les limitacions per connectar la xarxa urbana amb municipis veïns, on es detecten dues casuístiques que conviden a estendre-hi els busos urbans. La primera són els municipis que funcionen, de fet, com a extensions del continu urbà. Un exemple és el cas de Castellvell del Camp on el servei urbà de Reus arriba fins al límit del terme, però no pot entrar-hi per raons competencials, de manera que els veïns han de caminar fins a la parada més propera. Una situació similar es dona a la Canonja, que disposa d'una extensió de la xarxa de l'EMT de Tarragona però es troba en plena negociació sobre qui n'ha d'assumir el cost i quin ha de ser aquest.

La segona casuística té a veure amb l'accessibilitat als grans centres de treball. A Constantí es reclama connectar entre si els dos polígons contigus (el del propi municipi i el de Riu Clar, que

pertany a Tarragona), que avui no disposen de cap enllaç directe, cosa que faria molt més accessible la mobilitat laboral entre tots dos.

2.2 Transport interurbà

El transport interurbà concentra la crítica més compartida i contundent de tot l'estudi. Es descriu de manera reiterada com un *“sistema de concessions dissenyat fa dècades, que no s'ha adaptat als fluxos laborals i educatius actuals”*. S'hi suma la pròrroga de l'actual Pla Concessional sis anys més, que retarda licitacions ja tècnicament preparades i perpetua la manca d'adequació d'algunes línies a les necessitats actuals de la població, el manteniment deficient de les estacions, l'incompliment d'horaris, i una manca de capacitat dels ajuntaments per incidir en un servei que no gestionen directament.

Aquesta valoració crítica del sistema es concreta en diversos àmbits específics: connectivitat entre municipis, connectivitat amb grans pols d'atracció, digitalització i informació a l'usuari i tarifes i integració tarifària.

2.2.1 Connectivitat entre municipis

A continuació es presenten les connexions intermunicipals amb major dèficit de servei expressades pels representants municipals a l'estudi:

Figura 2-2: Principals dèficits detectats en les línies intermunicipals.

Tipus de dèficit	Municipi/s implicat/s	Situació detectada
Eix entre grans ciutats	Tarragona i Reus	Connexió deficient entre els dos grans pols (~255.000 hab. conjunts), que haurien de funcionar com una unitat única. El transport és una de les coses que més falla. Expectatives dipositades en el tramvia.
Relació amb grans ciutats	Valls, Reus	Trajectes tan curts com 25 km que arriben a durar 55 minuts en bus, amb horaris no ajustats als torns laborals ni lectius; qualificats de <i>“pràcticament inservibles”</i> .
	Constantí, Reus	Freqüències d'aproximadament 2 hores; per completar alguns trajectes universitaris calen dos transbords.



Tipus de dèficit	Municipi/s implicat/s	Situació detectada
	Valls, Tarragona	Bones freqüències, però línia saturada en hores punta d'estudiants.
	La Canonja (connexió amb Reus)	Connexió pràcticament inexistent; cal caminar 15-20 minuts fins a la parada més propera o fer múltiples transbords.
Accés a l'eix de costa	La Canonja, Constantí i municipis interiors	La línia de costa i la de PortAventura no són accessibles amb transport públic: un jove sense cotxe ha d'encadenar bus urbà + a peu + tren. Manca de connexió directa des de l'interior cap a zones costaneres.
Accés als polígons i centres de treball	Constantí, La Canonja, Reus, Valls	L'accés en transport públic als polígons i grans centres de treball és clarament insuficient. Les parades són escasses i mal distribuïdes dins dels recintes, la connexió entre polígons propers és inexistent i la cobertura de les zones portuàries i petroquímiques és molt limitada. Empreses han d'organitzar transport propi per als treballadors però sense coordinació per millorar-ne l'eficiència.
Connexió amb Barcelona / fora de l'àmbit	Tots els municipis	Les connexions amb Barcelona i la resta de Catalunya generen un volum diari de desplaçaments considerable, però l'oferta de transport públic no hi està a l'altura. Els trajectes en bus són llargs i poc competitius, i diverses línies fa temps que estan desactualitzades i no responen a la demanda actual. El dèficit és especialment greu en l'àmbit ferroviari: la xarxa de rodalies ha anat perdent serveis i freqüències, l'oferta de tren en alguns punts és pràcticament testimonial i les noves infraestructures previstes no acaben de garantir una veritable intermodalitat ni una connexió d'alta velocitat integrada amb l'aeroport i el corredor mediterrani.

Font: elaboració pròpia.

Els municipis costaners constitueixen l'excepció dins aquest panorama: tant Cambrils com Salou disposen de línies exprés amb un servei qualificat de “*raonable*” cap a Reus i Tarragona, la qual cosa els situa fora d'aquest llistat de connexions més crítiques. Les seves mancances de connectivitat se centren, en canvi, en l'accés a l'estació de l'AVE i la connexió amb Barcelona.

2.2.2 Connectivitat amb grans pols d'atracció

Més enllà de les connexions entre municipis, durant les entrevistes també s'han detectat dèficits en l'accessibilitat a alguns pols d'atracció no residencials de l'àmbit, que generen un volum important de desplaçaments diaris però que queden majoritàriament fora de l'abast del transport públic.

Figura 2-3: Dèficits de connectivitat amb pols d'atracció no residencial.

Relació	Situació detectada
Amb l'estació de l'AVE del Camp de Tarragona	Dèficit transversal a tot l'àmbit: l'accés en transport públic a l'estació d'alta velocitat és lent i poc directe, sovint amb trajectes que obliguen a passar per Tarragona, i pateix una manca crònica de coordinació horària entre els busos i els taxis i les arribades i sortides dels trens “ <i>sense resoldre's des de fa 20 anys</i> ”.
Amb l'aeroport de Reus	L'accés a l'aeroport és deficient, excepte des de Reus. Per arribar-hi a través de transport públic, bona part dels municipis hi han d'arribar fent llargs trajectes i amb baixa freqüència. Els trajectes es fan amb vehicle privat o transfers privats impulsats per hotels.
Amb Les Gavarres (centre comercial)	Des d'alguns municipis no hi arriba cap línia de transport públic. És, en la pràctica, un destí exclusiu en vehicle privat per a la majoria dels municipis de l'entorn, malgrat el volum de desplaçaments d'oci i compres que genera.
Hospital Viamed	Equipament sanitari de nova creació sense cap connexió de transport públic directa. És l'exemple més clar detectat a l'estudi d'un equipament que genera mobilitat obligada (personal, pacients, visites) sense que la seva accessibilitat s'hagi planificat en paral·lel a la seva construcció.

Font: elaboració pròpia.

Aquests grans generadors de mobilitat no residencial desconnectats de la xarxa apunten a un dèficit de planificació conjunta entre els pols d'atracció i el transport del territori, més enllà de les connexions purament intermunicipals.

2.2.3 Digitalització i informació a l'usuari

Un problema també transversal, present a la majoria de municipis, és el dèficit de digitalització del transport interurbà: moltes línies concessionades no estan actualitzades a Google Maps ni a aplicacions de planificació de rutes, les pantalles d'informació en temps real a parades i estacions estan sovint fora de servei, i el format GTFS es troba només en fase de proves en el transport urbà. Aquesta manca d'informació en temps real erosiona la confiança dels usuaris potencials i reforça l'opció del vehicle privat.

2.2.4 Tarifes i integració tarifària

La integració tarifària metropolitana és també una de les reivindicacions d'alguns municipis, amb un focus especial en la T-16 (bitllet gratuït per a menors de 16 anys), que no és vàlida fora de la seva zona tarifària: alguns joves de municipis com Valls en queden, per tant, exclosos de l'accés gratuït per anar a ciutats com Reus, Tarragona o la costa. Aquesta situació respon al fet que diversos municipis de l'interior es troben en zones tarifàries diferenciades de la resta de l'àmbit metropolità, una circumstància considerada incoherent amb el discurs metropolità i que penalitza especialment la població jove.

S'assenyala també, per part de municipis, la manca d'integració tarifària àgil i de sistemes de validació moderns (targetes de crèdit) en els bitllets turístics.

2.3 Síntesi pros i contres del transport públic

La taula següent sintetitza els principals punts forts i punts febles del transport públic a l'àmbit metropolità, organitzats per àmbits, per tal d'oferir-ne una lectura comparativa de conjunt.

Figura 2-4: Síntesi pros i contres del transport públic.

Àmbit	Punts forts	Punts febles
Urbà (grans nuclis)	Cobertura elevada; creixement sostingut de la demanda; models innovadors de transport a demanda i bus nocturn a demanda.	Sense carril bus ni prioritat semafòrica; no pot competir en temps amb el cotxe privat.
Urbà (municipis mitjans/petits)	Bus gratuït o amb abonament de resident molt ben valorat en alguns casos.	Absència de xarxa pròpia en diversos municipis; dependència de tercers.
Interurbà	Algunes línies de connexió amb els nuclis principals qualificades d'acceptables.	Disseny de fa dècades; horaris no adaptats als fluxos laborals/educatius actuals; connexions clau deficientes.



Àmbit	Punts forts	Punts febles
Connexió amb l'AVE	Existència de serveis de bus/taxi a la majoria de municipis.	Manca de coordinació horària generalitzada; estació allunyada dels nuclis.
Tarifes	Existència d'iniciatives locals (abonaments, ...).	T-16 no vàlida a tot l'àmbit; zones tarifàries diferenciades; integració ATM incompleta.
Digitalització	GTFS en proves al transport urbà; Apps pròpies en alguns serveis.	Línies interurbanes absents de Google Maps/Apps de planificació; pantalles d'informació sovint fora de servei.

Font: elaboració pròpia.

Conclusió del bloc:

Les entrevistes destaquen la cobertura i la consolidació de les xarxes urbanes de Tarragona i Reus, mentre que les principals mancances compartides se situen en el transport interurbà, amb recorreguts, horaris i freqüències que els municipis consideren poc adaptats a les necessitats actuals.

La revisió d'aquests serveis, la millora de la fiabilitat i la coordinació de les connexions són línies d'actuació prioritàries per oferir una alternativa més competitiva al vehicle privat.

3. Vehicle privat

La dependència del vehicle privat és, sense excepció, el tret més transversal de totes les entrevistes municipals. Fins i tot als municipis amb la millor cobertura de transport públic, es reconeix que el cotxe continua sent l'opció preferida per a qui hi té accés, i que *"el transport públic l'utilitza sobretot qui no pot fer servir el privat: gent gran, estudiants i persones sense cotxe"*, una lectura que, amb variacions, es repeteix a pràcticament tots els municipis.

A Tarragona, la dependència del cotxe conviu amb la xarxa de transport públic més gran de tot l'àmbit (prop de 80 autobusos, davant els menys de 20 de Reus) que arriba pràcticament a tot arreu i deixa una parada a cinc o deu minuts a peu de gairebé qualsevol domicili. Tot i així, el mateix ajuntament reconeix que *"el transport privat és preponderant ara mateix a Tarragona"*. L'explicació que se'n dona és sobretot estructural: un terme municipal enorme i molt dispers (14 o 15 quilòmetres de punta a punta, tot urbanitzat, i ple de barreres naturals com l'aigua, el tren o les autovies) que fa que el cotxe mantingui molt de pes malgrat l'extensa oferta de bus. Aquesta pressió del vehicle privat es trasllada directament a l'aparcament: els problemes d'estacionament de la ciutat, segons el consistori, *"venen generats també per l'afluència del vehicle privat"*, una realitat que sustenta l'aposta per una xarxa d'aparcaments dissuasius a la perifèria.

A Reus, aquesta mateixa lògica d'aparcament es tradueix en una filosofia de gestió molt explícita. La pressió del vehicle privat s'hi manifesta en rotondes congestionades a les hores d'entrada i sortida, amb un trànsit que no disposa d'alternativa real per accedir o sortir de la ciutat, i davant d'aquesta situació el consistori resumeix el seu plantejament amb una frase: *"La nostra filosofia és: deixa el cotxe i no el toquis"*, en referència a com la xarxa d'aparcaments facilita que qui ve de fora deixi el vehicle un cop hi arriba, en lloc de moure'l dins la ciutat.

A Valls, la dependència del vehicle privat també està relacionada amb els hàbits quotidians: *"La gent de Valls està molt acostumada a agafar el cotxe per tot, i arribar a la botiga a la porta o arribar a tal lloc, a la porta, aparcar, agafar la cosa i marxar"*. És una descripció que il·lustra bé per què el bus urbà gratuït del municipi, malgrat guanyar usuaris, no ha aconseguit desplaçar l'hàbit del cotxe: el que hi ha al davant no és només una alternativa de transport, és una manera d'entendre els desplaçaments quotidians.

A La Canonja, la dependència es justifica en termes purament de temps: *"amb Tarragona a 10 minuts, Reus a 10 minuts i Vila-seca a 4 minuts en cotxe, els residents accepten pagar aparcament a les ciutats de destinació perquè perceben, amb raó, donada la ineficiència del transport públic disponible, que el cotxe és molt més eficient"*. Aquest és un exemple clar de com la bona

accessibilitat viària funciona alhora en dues direccions: afavoreix el vehicle privat i, al mateix temps, desincentiva l'ús del transport públic.

La pressió del vehicle privat sobre la xarxa viària té, a més, efectes indirectes que van més enllà de la congestió: a Constantí, la manca d'alternatives ha portat que camins agrícoles asfaltats s'utilitzin com a vies ràpides per a camions i cotxes que eviten el nucli urbà, amb el consegüent risc per a pagesos i ciclistes. Una situació prou greu com perquè, en paraules recollides a l'entrevista, *"s'ha hagut d'implicar els Mossos"*.

Als municipis costaners, finalment, l'estacionalitat accentua les problemàtiques derivades de la dependència de vehicle privat: a Salou i Cambrils, la mobilitat interna no genera grans problemes fora de temporada alta, però l'arribada massiva de turistes a l'estiu, sovint amb vehicle propi, dispara la pressió sobre els accessos i l'aparcament, cosa que ha portat a la necessitat d'impulsar polítiques actives de pacificació i de nous aparcaments dissuasius només per absorbir aquests pics puntuals de demanda.

Totes aquestes situacions, per molt diferents que siguin entre grans ciutats, municipis costaners, industrials o de l'interior, remetent a un mateix conjunt de causes de fons. A continuació, es detallen els principals factors que els mateixos ajuntaments identifiquen com a explicació d'aquesta dependència generalitzada del vehicle privat.

3.1 Factors identificats

Aquests factors, que sovint actuen de manera combinada i es reforcen mútuament, són els següents:

- Bona accessibilitat viària, que, segons els entrevistats, afavoreix l'ús del cotxe perquè ofereix temps de viatge més curts en molts dels trajectes habituals.
- Manca d'alternatives per accedir als grans polígons industrials i logístics, on l'autobús no penetra prou i alguns treballadors han de caminar molt per accedir a la parada més propera.
- Uns hàbits de mobilitat amb vehicle privat molt arrelats, en municipis de l'interior.
- Estacionalitat turística als municipis costaners, que multiplica la pressió del vehicle privat a l'estiu sense un reforç equivalent del transport públic.
- Manca d'una connexió directa i competitiva entre les dues ciutats principals de l'àmbit, que incentiva l'ús del cotxe.

3.2 Solucions proposades

Malgrat la diagnosi compartida, de les entrevistes també se'n desprèn un catàleg de solucions que es poden agrupar en cinc grans famílies d'actuacions:

- Prioritat real per al transport públic davant el cotxe: carrils bus, semaforització prioritària i reordenació de línies als nuclis urbans més grans, *“cal que l'autobús deixi de competir en igualtat de condicions amb el vehicle privat”*.
- Transport a demanda i serveis flexibles: models ja consolidats amb un potencial clar d'exportació a altres municipis de l'entorn, com el Bus x tu.
- Grans infraestructures de connexió: el tramvia del Camp de Tarragona com a projecte de referència per a la connexió entre els nuclis principals, juntament amb reivindicacions d'accés a la xarxa de Rodalies i de connexions viàries directes que treguin el trànsit pesant dels nuclis urbans.
- Millora de l'accessibilitat als polígons industrials: ampliació de rutes i parades internes, connexions llançadora entre polígons pròxims i noves parades a l'entrada dels grans centres de treball.
- Informació i digitalització: reordenació d'horaris i freqüències, informació en temps real a les parades i extensió d'eines de gestió d'aparcament a tot el territori.

Conclusió del bloc:

El que dibuixen les entrevistes és una dependència del vehicle privat que no respon només a mancances d'infraestructura, sinó també a l'absència d'un transport públic prou fiable i eficient per plantejar-se com a alternativa real.

Entre les propostes recollides destaquen l'augment de freqüències, la millora de les connexions i la fiabilitat del servei, la prioritat viària per als autobusos i els serveis a demanda. Aquestes mesures, juntament amb una millor informació a l'usuari, poden afavorir l'ús del transport públic com a alternativa al cotxe.

4. Aparcaments

La gestió de l'aparcament presenta una disparitat notable entre municipis, que va des de sistemes consolidats i exportables fins a situacions on la manca d'aparcament comença a ser un problema greu.

L'aplicació MOT, disponible en municipis com Reus, Tarragona o Cambrils, facilita el pagament de l'estacionament i l'accés a altres serveis de mobilitat dels municipis adherits. El seu abast supramunicipal permet utilitzar una mateixa eina en diferents localitats, fet especialment útil per a les persones que es desplacen habitualment entre municipis.

Pel que fa a la xarxa física d'aparcaments, Reus destaca a les entrevistes per un model de gestió orientat a facilitar que les persones que arriben de fora estacionin el vehicle una sola vegada i continuïn els desplaçaments interns a peu o en transport públic. El consistori resumeix aquest plantejament amb la filosofia de *“deixa el cotxe i no el toquis”*.

Una possible línia de treball és explorar, a través de l'aplicació MOT, fórmules de pagament combinat o bonificacions entre l'aparcament i els serveis de transport públic o de bicicleta pública compartida, amb l'objectiu d'afavorir la intermodalitat i reduir la circulació de vehicles als centres urbans.

Per altra banda, diversos municipis pateixen un dèficit d'aparcament dissuasiu clarament identificat, on *“la demanda creix més ràpid que l'oferta disponible”*, i en algun cas el creixement del parc de vehicles ja ha superat la capacitat dels espais existents al nucli urbà. Als municipis costaners, la pressió es concentra en la temporada alta, quan l'afluència turística satura puntualment els accessos i l'aparcament, cosa que ha impulsat polítiques actives de pacificació i de nous aparcaments dissuasius a les entrades del municipi.

En aquest sentit, Reus es planteja a si mateixa com la *“punta de llança”* en aquesta matèria, amb voluntat política i capacitat tècnica per exportar tant el MOT com el servei de transport a demanda Bus x tu a la resta de l'àmbit, dins d'un model que l'Ajuntament defineix com de *“generositat”* entre municipis.

Conclusió del bloc:

La gestió de l'aparcament presenta necessitats diferents segons el municipi. Allà on ja hi ha una xarxa consolidada, es pot explorar la integració del pagament de l'aparcament amb altres serveis de mobilitat i l'aplicació d'incentius per afavorir els desplaçaments a peu o en transport públic.

En alguns municipis, les entrevistes assenyalen problemes de saturació dels espais disponibles, especialment durant la temporada alta als municipis costaners. Caldria valorar l'abast i les causes d'aquesta saturació en cada cas per determinar les mesures més adequades.

5. Mobilitat activa i sostenible

La mobilitat activa (a peu i en bicicleta) i l'electrificació presenten un desenvolupament molt desigual, en funció sobretot de la topografia, la forma urbana i la prioritat política de cada municipi. En general, es constata que la bicicleta és encara un mode marginal a escala metropolitana i que la connectivitat ciclista supramunicipal és, avui per avui, pràcticament inexistent.

5.1 Bicicleta

La consolidació de la mobilitat amb bicicleta és desigual en els territoris. Entre aquells que més han avançat en la seva implantació, Cambrils compta amb una xarxa ciclista extensa i molt utilitzada amb una Via Verda en projecte. Reus, per la seva banda, porta tres anys ampliant progressivament la seva xarxa de vies ciclables i disposa del sistema de bicicleta pública, La Ganxeta, amb potencial d'electrificació; tot i això, l'Ajuntament assenyala que *“la percepció de seguretat és encara un factor limitant en alguns trams i calcula un procés de maduresa social d'uns deu anys més per normalitzar-ne l'ús”*. Salou disposa igualment d'una xarxa ben dotada dins el municipi, però sense connexió amb els veïns, tot i que ja es preveu una futura connexió cap a Cambrils i Mont-roig.

A l'altre extrem, Tarragona té una xarxa pràcticament inexistent a causa de la seva topografia, de fortes pujades i baixades, i la connexió entre els dos campus universitaris és una de les poques vies ciclables del municipi. Constantí no disposa de cap carril bici ni ruta marcada oficialment, tot i que s'han detectat desplaçaments en bicicleta i patinet elèctric cap al polígon des de Reus per la carretera de l'aeroport, una via que no està preparada per a aquest ús. La Canonja té un carril bici, però poc utilitzat, i la seva "Anella verda" té un ús més recreatiu que funcional. El centre històric de Valls està format per carrers estrets i té alguns pendents, fet que dificulta la creació de carrils bici; tot i això, durant l'entrevista s'ha plantejat una possible futura "espina dorsal" ciclista cap al polígon. Al mateix municipi es detecta també un ús creixent de patinets entre els joves, sense carrils adequats, cosa que, segons la Guàrdia Urbana, ja genera problemes de seguretat.

Un dels projectes més ambiciosos de mobilitat activa és el carril bici Reus–Cambrils, actualment en construcció. Des de Reus es veu com una oportunitat per anar més enllà d'una connexió puntual i construir, a partir d'aquí, una autèntica xarxa ciclista metropolitana coordinada amb la resta de modes de transport públic. La visió de l'Ajuntament és que, en un futur, el sistema de La Ganxeta pugui esdevenir metropolità, amb estacions esteses a altres nuclis propers i situades vora les parades de bus o tramvia per garantir la intermodalitat. Una flota que inclogui bicicletes elèctriques ajudaria, a més, a salvar les distàncies entre municipis. Com a lliçó apresada, des de Reus assenyalen la contradicció dels sistemes de Barcelona i l'Hospitalet: la descoordinació entre concessions ha generat incompatibilitats tècniques que impedeixen fer servir les mateixes bicicletes entre els dos

nuclis, tot i ser un continu urbà. És precisament aquest precedent el que reforça la voluntat reusenca de plantejar la xarxa metropolitana de manera coordinada des de l'inici.

5.2 Vianants i pacificació

La majoria de municipis han impulsat actuacions de pacificació i peatonalització. Segons algunes entrevistes, però, sovint són *"intervencions puntuals més que no pas una transformació planificada"*. Tarragona ho defineix com una estratègia de "microcirurgia": actuar allà on hi ha oportunitat. La part alta de la Rambla Nova i l'entorn del Mercat Central ja estan peatonalitzats. El gran projecte és l'Illa Corsini, que ha de convertir aquest entorn en la principal zona de vianants de la ciutat, tot i que encara està pendent d'execució completa. El mateix Ajuntament reconeix les limitacions d'aquest enfocament: "Amb això sempre anirem una miqueta enrere".

Per la seva banda, Reus combina peatonalitzacions progressives del centre amb una xarxa d'itineraris accessibles i un bon nombre de camins escolars senyalitzats; mentre que Cambrils disposa d'un Pla de Mobilitat Urbana amb priorització explícita dels vianants.

Als municipis costaners, aquestes actuacions s'emmarquen sovint en programes de destinació turística intel·ligent, amb sensorització de fluxos de vehicles i vianants: a Salou, la pacificació del carrer Carles Buigues forma part d'un programa d'aquest tipus, amb més de 2 milions d'euros de subvenció per a sensors i càmeres de control de fluxos.

En canvi, l'accessibilitat a peu als polígons industrials continua sent un punt feble generalitzat, amb rotondes i accessos sense vorera adequada que obliguen els treballadors a caminar per la calçada. A Constantí, el pont de la C-422 n'és l'exemple més clar: camions, tractors, ciclistes i vianants hi conviuen en una via estreta i compartida, una situació qualificada de perillosa. A La Canonja, la N-340 es descriu com *"un connector de vehicles, no de persones"*: una via rodada sense condicions per a vianants ni ciclistes. A Valls, un projecte de pas elevat a la rotonda Chrysalis per connectar el nucli amb el polígon de manera segura a peu porta anys aturat per un conflicte de titularitats entre l'Ajuntament, la Diputació i la Generalitat, un exemple concret de com la manca de coordinació institucional pot bloquejar una infraestructura de vianants ja dissenyada.

5.3 Vehicle elèctric

El desplegament de punts de recàrrega elèctrica avança de manera generalitzada, però amb graus de maduresa molt diferents: des de xarxes de desenes de punts als aparcaments públics dels nuclis més grans fins a un grapat de punts als municipis més petits. En general, l'oferta actual es considera suficient per a la demanda present, però sense una estratègia de creixement coordinada a escala

metropolitana. Caldria, per tant, una previsió conjunta de com hauria de créixer l'oferta a mesura que el parc de vehicles elèctrics s'expandeixi.

Conclusió del bloc:

Les entrevistes descriuen un desenvolupament desigual de la mobilitat activa i mancances de connexió entre les xarxes ciclistes municipals. Es destaquen els avenços de Cambrils i Reus, així com les limitacions de cobertura, continuïtat o funcionalitat assenyalades en altres municipis. També es recullen desplaçaments en bicicleta i patinet per vies sense condicions adequades. El carril bici Reus–Cambrils es planteja com una oportunitat per millorar les connexions intermunicipals i facilitar els desplaçaments combinats amb transport públic.

Les actuacions de pacificació es concentren principalment als centres urbans, mentre que persisteixen dificultats per accedir a peu o en bicicleta als polígons industrials. Millorar aquests accessos requereix coordinar les administracions responsables de les vies.

Pel que fa al vehicle elèctric, les entrevistes recullen una valoració general de suficiència dels punts de recàrrega per a la demanda actual. Per orientar-ne el desplegament futur, es proposa compartir previsions de demanda i criteris d'implantació entre municipis.

6. Grans infraestructures de mobilitat

L'anàlisi conjunta dels projectes de futur esmentats revela un mapa d'infraestructures que, tot i estar impulsades o reivindicades de manera independent per cada municipi, configuren una futura xarxa metropolitana. La coordinació d'aquests projectes, avui dispersos entre administracions i horitzons temporals diferents, és segurament la principal oportunitat que es desprèn de l'estudi.

6.1 El tramvia del Camp

El tramvia és, amb diferència, el projecte més citat pels representants municipals i amb més expectatives dipositades de tot l'estudi, encara que amb graus d'implicació i de calendari molt diferents. Se n'espera una doble funció: la integració urbana dins els nuclis més grans, amb parades en nodes ja existents (estacions de bus i de tren), i la connexió interurbana entre els dos nuclis principals, considerada per alguns el *"veritable canvi modal"* que ha de donar fiabilitat horària davant el cotxe.

Reus i Tarragona en són, de fet, els impulsors més directes. Reus el defineix com *"la gran aposta transformadora"*: considera que la seva estructura urbana concèntrica en fa viable la integració, que les parades urbanes alleugeriran part del trànsit intern, i que la connexió interurbana amb Tarragona pot facilitar l'ús del transport públic en els desplaçaments entre les dues ciutats. L'Ajuntament ho situa com una actuació prioritària *"implementar el tramvia Reus–Tarragona i planificar de manera coordinada tota la capa d'accés (bus de connexió, bici, aparcaments)"*, tot i advertir de la complexitat de la tasca: *"La coordinació entre el pla de serveis, el tramvia i la capa ferroviària és imprescindible i complexa"*.

Tarragona, per la seva banda, situa l'acceleració de la fase 2, amb doble traçat intern i connexió amb Reus, i parades en nodes ja existents (estacions de bus i de tren), com la seva primera prioritat, i la considera clau per a la intermodalitat urbana de la ciutat; alhora reclama *"poder incidir en el disseny d'uns horaris que, tot i que el tramvia seguirà sent competència de Ferrocarrils de la Generalitat, afectaran directament el dia a dia del municipi"*. La primera fase, en curs, arriba als municipis costaners; una segona fase, encara sense data definitiva, hauria d'estendre la xarxa i completar la connexió interna dins dels dos nuclis principals.

Tot i les esperances, el projecte actual de tramvia també mostra algunes discrepàncies:

- Salou expressa dubtes sobre la massa crítica de viatgers en el tram costaner de la primera fase.
- La Canonja ha presentat al·legacions perquè el traçat de la fase 2 penetri realment dins el nucli urbà que suma, juntament amb el barri veí de Bonavista, 16.000 persones, i no es limiti a

discórrer per la via ràpida que el travessa; *“sense penetració real, els residents continuaran optant pel cotxe”*.

- Valls reivindica explícitament una futura fase addicional ("fase 3") com a capital comarcal i pol d'atracció laboral.
- A Constantí l'Ajuntament reclama, en substitució al tramvia que no hi arribarà, una connexió llançadora (minibús) que enllaci el municipi amb les parades de tramvia als nuclis veïns.

El tramvia és una oportunitat per connectar millor els municipis impulsors de l'àrea metropolitana i potenciar la mobilitat en transport públic de centenars de milers de persones. Per maximitzar el nombre d'usuaris de la xarxa, els municipis posen de manifest la necessitat de coordinar aquest mode amb els altres ja existents, ampliant les connexions i sincronitzant els horaris perquè responguin a les necessitats de mobilitat actuals del territori.

6.2 L'estació intermodal

Es reclama una estació intermodal (tren, bus, tramvia i modes actius en un sol punt) que integri els diferents serveis avui dispersos, amb l'advertiment que *"qualsevol decisió d'ubicació condicionarà la mobilitat durant dècades"* i que cal, per tant, *"planificació tècnica exhaustiva i consens polític estable"*.

Pel que fa a l'estació intermodal, les entrevistes recullen la necessitat de garantir una bona connexió amb els diferents modes de transport i una accessibilitat adequada des del conjunt dels municipis de l'àmbit. A partir d'aquesta demanda, es proposa abordar conjuntament la infraestructura i els serveis de connexió, concretant els recorreguts, les freqüències i les correspondències amb la resta de la xarxa. *"Si l'estació no queda ben connectada amb el conjunt del territori, el risc és que acabi essent una infraestructura de gran capacitat però d'ús limitat"*.

La decisió sobre aquest node condiciona la coherència de tot el sistema: en depenen el disseny del tramvia (fase 1), l'accessibilitat a l'aeroport i l'estació de l'AVE i la capacitat de l'àmbit d'oferir una alternativa real al cotxe en els desplaçaments de llarga distància.

6.3 Xarxa de trens de rodalies i regionals

Si el tramvia concentra les expectatives de connectivitat interna de l'àmbit, el ferrocarril n'és el revers: el front on el diagnòstic és més pessimista i, alhora, el que els municipis perceben com a més difícil de resoldre pel seu compte. La percepció compartida a pràcticament totes les entrevistes és que *"el tren ha tirat més enrere que endavant"*, en el sentit que es triga més pels desplaçaments i, sobretot, ha deixat de ser previsible. Aquesta és la clau que ho explica gairebé tot, perquè, tal com

es resumeix en una de les entrevistes, *"si tu no ets fiable amb el temps, estàs a mercè de l'altre, i quan una persona no pot confiar que arribarà a l'hora, el seu cap descarta automàticament el tren com a opció vàlida i torna al vehicle privat"*.

Més enllà de la pèrdua de qualitat del servei, el ferrocarril concentra un seguit d'actuacions pendents que els municipis reclamen des de fa temps però que costen molt de tirar endavant, sovint perquè depenen de decisions d'inversió i planificació que superen l'àmbit local. La lentitud d'aquests processos és, de fet, un tret compartit.

A Tarragona, de les dues línies de rodalia del Camp només en va quedar una d'operativa quan la RT1 (Tarragona–Vila-seca–Reus) es va perdre durant la pandèmia; el servei no es va recuperar fins al novembre de 2025, després de prop de cinc anys. La ciutat també reclama una connexió més directa amb l'aeroport del Prat de Llobregat, ja que ara per ara cal fer transbord a Barcelona.

Valls il·lustra igual de bé aquesta inèrcia: ja el març de 2021, fa més de cinc anys, va presentar al·legacions per integrar-se a la futura xarxa de rodalies del Camp, reclamant el ramal o *bypass* de Picamoixons (que obriria una connexió Valls–Alcover cap a Reus i Tarragona) i, alhora, un segon ramal a l'est del municipi per donar servei de mercaderies al polígon industrial.

A la resta de municipis el patró es repeteix. Salou va perdre les connexions ferroviàries directes cap al sud i ha vist com les seves freqüències es reduïen fins al punt de dependre de trens llançadora (combois que enllacen l'estació de Salou amb Tarragona per habilitar un transbord cap a Barcelona). El municipi considera que aquestes llançadores són massa poques i mal coordinades, i reclama tant la recuperació de les connexions directes cap al sud com un reforç d'aquestes freqüències perquè el tren torni a ser una alternativa fiable.

Cambrils reclama recuperar la intermodalitat entre el tren i el bus que va perdre quan la nova estació de Renfe es va traslladar lluny del nucli: en quedar l'estació allunyada i mal enllaçada amb la xarxa d'autobusos, el transbord entre tots dos modes va deixar de ser pràctic, i el municipi demana tornar a connectar-los de manera àgil.

Constantí i la Canonja, finalment, no tenen avui una parada de tren útil per anar a Barcelona i han de desplaçar-se abans en cotxe fins a una estació d'un altre municipi (sent Vila-seca la més habitual) i per això reclamen disposar d'un accés ferroviari propi que els permeti agafar el tren des del seu terme sense aquest trajecte previ en vehicle privat. En el cas de la Canonja, reclamen la recuperació de l'antic baixador de la línia Reus/Lleida–Barcelona, del qual encara es conserven les andanes i que a més permetria obrir un accés ferroviari al Polígon Químic Sud pel moviment de mercaderies.

En conjunt, el ferrocarril és el repte més difícil d'afrontar des de l'àmbit estrictament municipal, ja que, a diferència del transport urbà o dels aparcaments, la major part de les solucions no estan a

les mans dels ajuntaments, sinó que depenen d'inversions i decisions de planificació de la Generalitat i de l'Estat, i això explica que arrosseguin anys de retard. El risc de no desencallar-les es repeteix a totes les entrevistes: com que el servei es percep a la baixa i poc previsible, i els horaris de bus i taxi no encaixen amb els dels trens, el viatger acaba renunciant al tren i tornant al cotxe o, quan s'ho pot permetre, marxant cap a l'alta velocitat. Per revertir aquesta dinàmica, els municipis reclamen un disseny de la mobilitat pensat a escala de tot el territori i un impuls metropolità compartit que prioritzi les actuacions, alineï les administracions competents i en sostingui el seguiment.

6.4 Alta velocitat

Segons les entrevistes, l'AVE es percep com una alternativa més fiable que el ferrocarril convencional per als usuaris que poden assumir-ne el cost i desplaçar-se fins a l'estació del Camp de Tarragona. Aquesta millor valoració relativa conviu, però, amb queixes sobre un empitjorament recent del servei. A aquestes incidències s'hi afegeixen les dificultats d'accés a l'estació: la distància respecte dels nuclis urbans, el cost de l'aparcament i la coordinació insuficient entre els autobusos llançadora i les arribades i sortides dels trens. Des de Cambrils, per exemple, s'assenyala que el trajecte fins a l'estació pot arribar a durar a l'entorn de dues hores en transport públic.

Per la seva banda, Salou planteja a l'entrevista actuacions de planificació ferroviària de més gran escala. Disposa d'una estació nova, d'ample ibèric i en direcció Barcelona, i proposa completar-la amb un ramal de només 1,8 km que l'enllaçaria amb l'eix del corredor mediterrani amb ample europeu. Aquesta connexió donaria a l'estació accés directe a la xarxa d'alta velocitat tant cap al nord com cap al sud i, per tant, a les principals capitals espanyoles i a algunes capitals europees. En la mateixa línia, Salou defensa que l'estació intermodal se situï a prop de l'aeroport de Reus (recuperant el projecte de l'antiga "Estació Central"), com a peça d'alta velocitat per al conjunt del Camp.

6.5 Connexions viàries pendents

Diversos municipis reclamen noves connexions viàries per treure del nucli urbà el trànsit pesant que hi passa per manca d'un enllaç directe amb l'autopista. A Valls, la demanda central és una nova connexió entre l'A-27 i el polígon industrial, que enllaçaria també amb l'autopista i el Port. Ara els camions que van al polígon hi accedeixen per les entrades sud de la ciutat i col·lapsen cada matí el tram entre l'A-27 i la carretera de Tarragona.

A Constantí, tot i disposar ja de tres sortides del polígon, es reclama una nova via directa cap a l'A-27, perquè bona part del trànsit encara ha de creuar pel mig del nucli antic per sortir cap a Tarragona. Això inclou el trànsit que circula entre el polígon del municipi i el contigu de Riu Clar.

I a la Canonja, el problema és el carrer que travessa tot el municipi, per on passen uns 3.500 vehicles diaris vinculats al Polígon Químic Sud, concentrats a les hores d'entrada i sortida dels torns. El municipi ha anat instal·lant elements per moderar la velocitat, però reconeix que això no en redueix la intensitat, que requeriria una connexió alternativa per desviar aquest trànsit fora del nucli.

Conclusió del bloc:

El tramvia concentra bona part de les expectatives de millora de la mobilitat metropolitana expressades a les entrevistes. Els municipis reclamen coordinar-lo amb el bus, el tren i els modes actius, i garantir connexions per als nuclis que queden fora del traçat. Les diferències sobre el recorregut i les fases d'ampliació requereixen negociació i seguiment conjunt. L'estació intermodal també s'ha de planificar tenint en compte l'accés des del conjunt del territori.

En el ferrocarril convencional, les demandes se centren en la fiabilitat del servei i la millora de les connexions. En la xarxa viària, Valls, Constantí i la Canonja reclamen accessos que redueixin el trànsit pesant o vinculat als polígons que travessa els nuclis urbans.

Com que bona part d'aquestes actuacions depenen de la Generalitat i de l'Estat, l'Associació pot contribuir a acordar prioritats entre municipis, traslladar-les a les administracions competents i fer-ne seguiment.

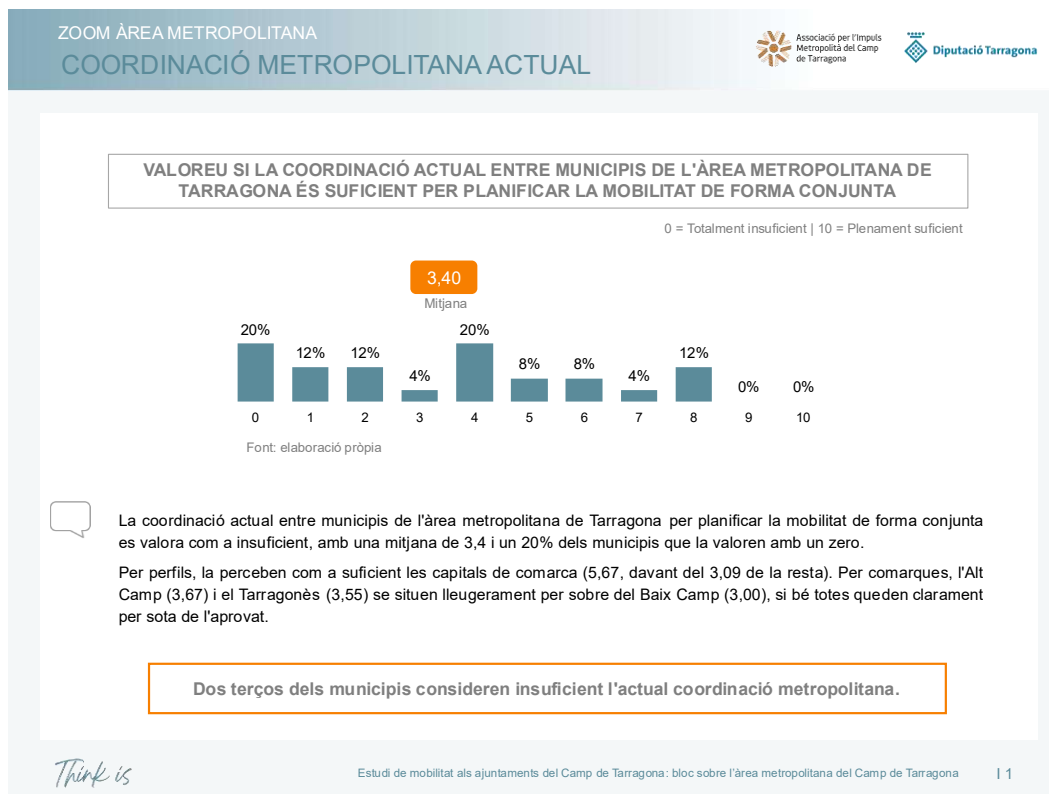
7. Estratègia metropolitana i governança

La manera com cada municipi es posiciona respecte al futur ens que articuli la concertació estratègica per desenvolupar la futura àrea metropolitana, respecte a l'ATM i respecte a la Generalitat de Catalunya, mostra coincidències i discrepàncies entre municipis que caldrà gestionar activament en els propers anys.

7.1 La coordinació metropolitana en xifres

Abans d'entrar en les posicions concretes dels municipis impulsors manifestades durant les entrevistes, val la pena situar el punt de partida amb les dades del bloc d'àrea metropolitana de l'enquesta quantitativa de la Diputació de Tarragona (respost pels municipis que formen part de l'àrea metropolitana), que ofereixen un termòmetre representatiu de com es viu avui la coordinació metropolitana. Aquesta enquesta l'han contestat 25 dels 30 municipis de l'àrea metropolitana.

Les dades reflecteixen que hi ha marge de millora, i apunten sobretot a una coordinació que encara s'ha d'acabar de construir. Els municipis valoren la coordinació actual entre municipis de l'àrea metropolitana per planificar la mobilitat de forma conjunta amb una mitjana de 3,4 sobre 10, i dos de cada tres consideren que encara és insuficient. La valoració a les capitals de comarca és més alta (5,67) que la resta de municipis (3,09).





		Valoreu si la coordinació actual entre municipis de l'àrea metropolitana de Tarragona és suficient per planificar la mobilitat de forma conjunta
		Mitjana
Comarca	Alt Camp	3,67
	Baix Camp	3,00
	Tarragonès	3,55
Població del municipi	Menys 1.000 hab.	4,00
	De 1.001 a 5.000 hab.	2,78
	De 5.001 a 10.000 hab.	2,67
	De 10.001 a 50.000 hab.	4,60
Capital de comarca	Més de 50.000 hab.	4,50
	No	3,09
	Si	5,67
Ubicació	Interior	3,45
	Costa	3,20
Activitat turística	Poca o gens	3,06
	Bastanta o molta	4,00
Polígon industrial	No	3,71
	Si	3,28
Urbanitzacions o disseminats	No	3,57
	Si	3,33
TOTAL		3,40

Font: elaboració pròpia

Think is

Estudi de mobilitat als ajuntaments del Camp de Tarragona: bloc sobre l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona

| 2

Preguntats sobre què faltaria perquè la coordinació fos suficient, els municipis apunten sobretot a més recursos tècnics i econòmics compartits (72%) i a espais formals de debat i decisió conjunta (60%), seguits d'un òrgan supramunicipal amb capacitat real d'execució (56%) i d'una major implicació de la Generalitat en la coordinació territorial (48%). Cap municipi considera que la coordinació actual ja sigui suficient. Aquestes demandes es projecten de manera directa sobre les posicions qualitatives que s'analitzen a continuació: la petició d'un òrgan executiu ressona amb el suport a l'AIMCT i a una ATM més potent, mentre que la reclamació de més implicació de la Generalitat enllaça amb la frustració compartida que es recull més endavant.

Think is



ZOOM ÀREA METROPOLITANA

MILLORA COORDINACIÓ METROPOLITANA



QUÈ FALTARIA PERQUÈ LA COORDINACIÓ ENTRE MUNICIPIS FOS SUFICIENT?*



Font: elaboració pròpia



Perquè la coordinació metropolitana fos suficient, els municipis reclamen sobretot més recursos tècnics i econòmics compartits (72%) i espais formals de debat i decisió conjunta (60%), seguits d'un òrgan supramunicipal amb capacitat real d'execució (56%) i d'una major implicació de la Generalitat (48%).

Més recursos compartits i espais formals de decisió conjunta són les claus que els municipis reclamen per coordinar-se.

* Els percentatges poden superar el 100% perquè es permetia seleccionar més d'una opció de resposta.

Think is

Estudi de mobilitat als ajuntaments del Camp de Tarragona: bloc sobre l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona

| 3

ZOOM ÀREA METROPOLITANA

MILLORA COORDINACIÓ METROPOLITANA _ PERFILS



Què faltaria perquè la coordinació entre municipis fos suficient?

		Més recursos tècnics i econòmics compartits	Espais formals de debat i decisió conjunta entre municipis	Un òrgan supramunicipal amb capacitat real d'execució	Major implicació de la Generalitat en la coordinació territorial	Millor accés a dades de mobilitat comparables entre municipis	Voluntat política per cedir competències a l'escala metropolitans	No ho sé
Comarca	Alt Camp	67%	33%	33%	33%	17%	50%	17%
	Baix Camp	88%	88%	63%	38%	50%	25%	0%
	Tarragonès	64%	55%	64%	64%	45%	45%	0%
Població del municipi	Menys 1.000 hab.	67%	67%	33%	33%	0%	67%	33%
	De 1.001 a 5.000 hab.	78%	67%	67%	67%	44%	33%	0%
	De 5.001 a 10.000 hab.	83%	67%	50%	33%	33%	50%	0%
	De 10.001 a 50.000 hab.	40%	20%	60%	40%	60%	20%	0%
	Més de 50.000 hab.	100%	100%	50%	50%	50%	50%	0%
Capital de comarca	No	73%	59%	59%	50%	36%	41%	5%
	Sí	67%	67%	33%	33%	67%	33%	0%
Ubicació	Interior	75%	65%	50%	45%	40%	40%	5%
	Costa	60%	40%	80%	60%	40%	40%	0%
Activitat turística	Poca o gens	75%	69%	50%	56%	38%	44%	6%
	Bastanta o molta	67%	44%	67%	33%	44%	33%	0%
Polígon industrial	No	57%	57%	57%	57%	14%	43%	14%
	Sí	78%	61%	56%	44%	50%	39%	0%
Urbanitzacions o disseminats	No	86%	86%	43%	29%	29%	43%	14%
	Sí	67%	50%	61%	56%	44%	39%	0%
TOTAL		72%	60%	56%	48%	40%	40%	4%

Font: elaboració pròpia

Think is

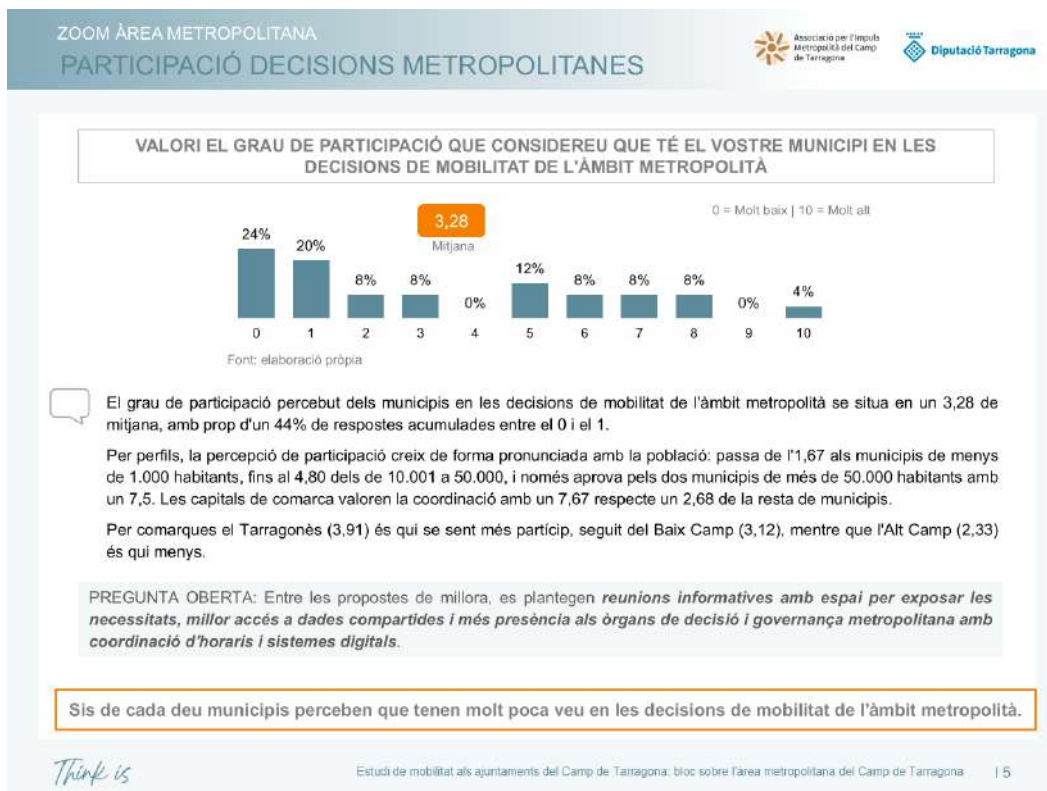
Estudi de mobilitat als ajuntaments del Camp de Tarragona: bloc sobre l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona

| 4

Think is



Aquesta sensació es confirma quan es pregunta pel grau de participació en les decisions de mobilitat de l'àmbit metropolità, que se situa en un 3,28 sobre 10 de mitjana: sis de cada deu municipis perceben que tenen molt poca veu. La percepció de participació creix de manera pronunciada amb la mida del municipi, passant de l'1,67 als de menys de 1.000 habitants fins al 7,5 dels de més de 50.000 habitants, i les capitals de comarca hi tornen a destacar (7,67, davant del 2,68 de la resta). Els municipis petits són, doncs, els que se senten menys partícips, un resultat que dona base empírica a la seva reivindicació d'un tracte equitatiu.





		Valori el grau de participació que considereu que té el vostre municipi en les decisions de mobilitat de l'àmbit metropolità
		Mitjana
Comarca	Alt Camp	2,33
	Baix Camp	3,12
	Tarragonès	3,91
Població del municipi	Menys 1.000 hab.	1,67
	De 1.001 a 5.000 hab.	1,89
	De 5.001 a 10.000 hab.	3,50
	De 10.001 a 50.000 hab.	4,80
	Més de 50.000 hab.	7,50
Capital de comarca	No	2,68
	Sí	7,67
Ubicació	Interior	3,05
	Costa	4,20
Activitat turística	Poca o gens	2,31
	Bastanta o molta	5,00
Polígon industrial	No	2,14
	Sí	3,72
Urbanitzacions o disseminats	No	2,86
	Sí	3,44
TOTAL		3,28

Font: elaboració pròpia

Think is

Estudi de mobilitat als ajuntaments del Camp de Tarragona: bloc sobre l'àrea metropolitana del Camp de Tarragona

| 6

7.2 Posicions qualitatives dels municipis impulsors

7.2.1 Posicions sobre l' AIMCT

Hi ha un suport ampli i majoritàriament entusiasta amb la idea de l'AIMCT com a instrument per superar la manca de visió metropolitana i com a marc natural de coordinació, amb la voluntat explícita de Reus de liderar l'eix de mobilitat aprofitant l'experiència ja acumulada, en un model que es descriu repetidament com de "*generositat*" entre municipis. Aquest suport es combina, però, amb dues reivindicacions transversals: que el tractament entre municipis grans i petits sigui equitatiu, i que la mobilitat no es llegeixi únicament en clau de l'eix Tarragona–Reus, sinó també des d'una perspectiva territorial més àmplia.

Salou, a més, planteja que el model no s'hauria de calcar del de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, sinó construir-se a partir de les problemàtiques comunes del territori. En aquesta línia defensa un marc de "Catalunya Sud" prou ampli per no excloure les relacions amb territoris situats fora de l'Associació, com el Baix Penedès o les Terres de l'Ebre, que en un àmbit estrictament metropolità en quedarien al marge. Cal apuntar que, des del moment de l'entrevista, s'ha anunciat que nous municipis com el Vendrell participaran en comissions de treball sense formar part de l'Associació.

Think is

7.2.2 Posicions sobre l'ATM

Les entrevistes recullen un suport ampli a reforçar el paper executiu de l'ATM del Camp de Tarragona. Entre les propostes plantejades hi ha dotar-la de capacitat per licitar els serveis de transport públic en autobús i per coordinar i finançar les línies intermunicipals, amb aportacions dels ens locals i de la Generalitat i una participació municipal efectiva en les decisions. Des dels municipis més petits, es reclama també un interlocutor únic que faciliti la planificació i la gestió del transport davant les limitacions dels equips tècnics locals.

Només Salou hi veu un paper més limitat de coordinació i, "eventualment", de planificació i pressupost conjunt, sense el mateix èmfasi normatiu que la resta.

7.2.3 Relació amb la Generalitat de Catalunya

La dependència de la Generalitat per a la planificació, l'execució i la gestió de la mobilitat al territori genera frustració, sobretot per dos motius. El primer és la lentitud en la renovació de concessions i horaris. En aquest sentit, es critica especialment el pla de pròrroga de les concessions actuals, que ajorna fins al 2034 la revisió de línies que els municipis consideraven que ja disposaven d'estudis suficients per licitar-se de nou; les persones entrevistades reclamen poder adaptar-les puntualment sense haver d'esperar sis anys més. El segon motiu és la manca de capacitat de decisió local sobre horaris i freqüències, amb queixes recurrents per les traves burocràtiques a l'hora de crear o adaptar línies pròpies. En algun cas es lamenta que calgui presentar estudis previs i autoritzacions que endarrereixen qualsevol iniciativa municipal.

En matèria de taxi, a més, es detecta una posició clarament contraposada entre municipis. Cambrils reclama una actualització de la normativa que permeti la recollida de passatgers fora del municipi d'origen, mentre que Salou s'hi mostra contrari. Salou prioritza preservar el seu propi sistema de llicències de taxi de temporada, pioner a Catalunya i dissenyat per "ajustar l'oferta als pics de demanda turística sense sobredimensionar el servei a l'hivern", i considera que "una obertura metropolitana del sector podria buidar de sentit aquest mecanisme de regulació local".

Als municipis més petits, aquesta relació té a més una dimensió de capacitat tècnica: sense equip propi, qualsevol incidència o millora s'ha de negociar directament amb l'empresa concessionària o amb la Generalitat, sense el suport que sí que poden mobilitzar els municipis més grans. Aquesta desigualtat reforça la demanda, ja recollida a l'apartat anterior, d'un interlocutor metropolità únic que assumeixi aquesta funció de manera centralitzada.

7.3 Convergències i divergències entre municipis

Els municipis comparteixen diverses prioritats de mobilitat, però difereixen en alguns aspectes del finançament, la representació i l'abast territorial de la coordinació metropolitana. A continuació es recullen les principals coincidències i les qüestions que requereixen més acord.

7.3.1 Convergències clares (base per a un consens)

Les entrevistes mostren coincidències en les prioritats següents:

- Necessitat d'una ATM amb més competències executives i capacitat de finançament: compartida per la gran majoria de municipis, amb matisos.
- Crítica al disseny obsolet del transport interurbà i a la lentitud de la Generalitat en renovar-lo.
- Prioritat compartida per la millora de la connexió entre les dues ciutats principals com a eix vertebrador de l'àmbit.
- Demanda d'integració tarifària real a tot l'àmbit metropolità.
- El tramvia es consolida com a projecte de referència, amb expectatives i nivells d'implicació diferents segons el municipi, però amb la petició compartida de coordinar-ne horaris i connexions amb la resta de modes (bus i tren) per garantir una intermodalitat real.

7.3.2 Divergències i friccions a gestionar

Les discrepàncies se centren en l'abast territorial del projecte, el finançament dels serveis i la participació dels municipis en les decisions:

- La proposta de Salou d'un model que no calqui el de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, sinó que es construeixi a partir de les problemàtiques comunes i mantingui obertes les relacions amb territoris situats fora de l'Associació, com el Baix Penedès o les Terres de l'Ebre.
- Aquesta mirada connecta amb la posició de Valls, que forma part de l'Associació però hi ocupa una posició perifèrica i queda fora del traçat previst del tramvia. Tots dos casos apunten en la mateixa direcció: l'estratègia metropolitana hauria d'atendre les relacions amb les perifèries, internes i externes, i no reduir-se a un nucli central compacte.
- La fricció entre Tarragona i La Canonja pel cost del servei EMT (de 560.000 € a 1.600.000 €): un conflicte de finançament que il·lustra la necessitat d'un mecanisme metropolità de finançament compartit del transport, en lloc d'acords municipi a municipi que generen fricció.
- La reclamació dels municipis petits, especialment La Canonja i Constantí, que la seva veu tingui el mateix pes que la dels dos grans nuclis: la governança de l'Associació i de l'ATM haurà d'incorporar mecanismes explícits d'equitat entre municipis grans i petits.

- L'exclusió d'alguns municipis del traçat previst del tramvia, que caldrà compensar amb solucions alternatives (connexió llançadora) per maximitzar els beneficis d'aquesta infraestructura en la mobilitat dels ciutadans.

Conclusió del bloc:

Les entrevistes mostren un ampli suport a l'AIMCT com a espai de coordinació entre municipis. Reus expressa la voluntat de liderar l'eix de mobilitat i compartir la seva experiència amb altres ajuntaments, en un model descrit com de “*generositat*” entre municipis. També es recullen propostes per reforçar el paper executiu de l'ATM, amb capacitat per licitar serveis de transport en autobús, coordinar i finançar línies intermunicipals i actuar com a interlocutor únic per als municipis amb menys capacitat tècnica. L'abast d'aquestes funcions, però, presenta matisos entre municipis.

Les principals coincidències inclouen la necessitat d'adequar el transport interurbà a les demandes actuals, agilitzar la resposta de la Generalitat, millorar la connexió entre Tarragona i Reus i avançar en la integració tarifària. Aquestes prioritats conviuen amb diferències sobre el finançament dels serveis, el model de governança i l'abast territorial de la coordinació. Es reclama una participació efectiva dels municipis petits i una planificació que atengui les necessitats del conjunt del territori, més enllà de l'eix Tarragona–Reus.

L'Associació pot contribuir a concretar acords entre municipis, traslladar una posició compartida a les administracions competents i coordinar-se amb la resta d'actors institucionals. Per fer-ho, caldrà establir mecanismes de participació i de gestió de les discrepàncies. Les coincidències en la diagnosi ofereixen un punt de partida, però la capacitat d'actuació conjunta dependrà dels acords que s'assoleixin i del seguiment que se'n faci.

8. Línies d'actuació metropolitanes

Les línies següents combinen demandes expressades a les entrevistes amb propostes de l'equip redactor derivades de la diagnosi. Es plantegen per a la valoració de l'Associació i no pressuposen un acord entre tots els municipis ni una avaluació prèvia de viabilitat tècnica i econòmica. Moltes són complementàries i es poden abordar de manera coordinada.

1. Reforçar les competències i el finançament de l'ATM

El reforç de l'ATM és una de les demandes recurrents a les entrevistes, amb matisos sobre les funcions que hauria d'assumir. Es proposa que l'Associació treballi per acordar una posició conjunta davant la Generalitat sobre l'ampliació de la seva capacitat de licitació, planificació i finançament del transport públic, amb una participació efectiva dels municipis en les decisions.

2. Prioritzar la connexió entre les dues ciutats principals com a eix vertebrador

La millora de la connexió entre Tarragona i Reus és una prioritat compartida pels dos ajuntaments entrevistats. La fase 2 del tramvia és una de les principals actuacions previstes per donar-hi resposta. Mentre no entri en servei, es proposa estudiar millores en les freqüències, els temps de viatge i la coordinació del bus interurbà.

3. Definir un pla d'integració tarifària metropolitana

Es proposa estudiar l'ampliació de la validesa territorial de la T-16 i revisar la zonificació tarifària per facilitar els desplaçaments entre municipis de l'àmbit metropolità. La primera mesura respon a les dificultats expressades per accedir gratuïtament amb aquest títol a destinacions situades fora de la zona de residència. La revisió de les zones tindria un abast més general sobre els desplaçaments laborals, educatius i personals.

4. Establir un mecanisme metropolità de finançament del transport

S'evidencia la necessitat d'un fons o mecanisme de finançament compartit que eviti que la prestació de serveis de transport depengui d'acords bilaterals fràgils entre municipis de mida molt diferent.

5. Fer seguiment de la fase 2 del tramvia i assegurar-ne la coordinació intermodal

El traçat de la fase 2 ja està definit i pendent de resoldre les al·legacions presentades, entre les quals la penetració urbana als municipis reclamants. Cal, per tant, estar atents al resultat d'aquestes al·legacions i, sobretot, incidir en la coordinació intermodal del tramvia amb la resta de modes, així com en l'horitzó d'una eventual fase addicional a l'interior i en una solució de connexió llançadora per als municipis que en queden exclosos en totes les fases previstes.

6. Impulsar un pla de millora de l'accessibilitat als polígons industrials i logístics

Les entrevistes assenyalen mancances en la cobertura del transport públic als polígons industrials i logístics, així com distàncies excessives entre les parades i els llocs de treball. Es proposa estudiar l'ampliació de rutes, la ubicació de parades internes i les connexions entre polígons pròxims. Entre els casos identificats hi ha el polígon de Constantí i la connexió amb el de Riu Clar, el polígon de Valls i el Polígon Químic Sud, a la Canonja.

7. Exigir la coordinació horària amb l'estació de l'AVE

Es tracta d'una demanda unànime i de solució relativament senzilla: coordinar els horaris del bus i el taxi amb l'arribada i la sortida dels trens. El seu impacte és directe sobre els usuaris, ja que avui, des d'alguns municipis s'hi triga prop de dues hores en transport públic, i determina que l'alta velocitat pugui ser una alternativa real al cotxe en els desplaçaments de llarga distància del conjunt de l'àmbit.

8. Desplegar un estàndard metropolità de digitalització del transport públic

Totes les línies interurbanes, no només les urbanes, haurien d'estar disponibles en format GTFS i visibles a Google Maps i altres apps de planificació, amb pantalles d'informació en temps real operatives a totes les parades estratègiques.

9. Explorar l'extensió de models locals d'èxit a tot el territori

Els serveis de bus a demanda, els sistemes de gestió d'aparcament i els busos urbans gratuïts constitueixen un catàleg de solucions ja testades localment amb bons resultats, que podrien escalar-se o adaptar-se a altres municipis amb un cost d'aprenentatge reduït.

10. Garantir una governança equitativa entre municipis grans i petits

Es proposa que l'Associació acordi mecanismes de representació i participació que permetin als municipis de dimensions diferents intervenir de manera efectiva en la definició de prioritats. Aquests mecanismes es podrien complementar amb suport tècnic compartit i intercanvi d'experiències, per facilitar la participació dels ajuntaments amb menys recursos.

9. Conclusions

L'estudi qualitatiu mostra que els municipis que exerceixen un paper impulsor a l'Àrea Metropolitana del Camp de Tarragona coincideixen sobre els grans reptes de la mobilitat: predomini del vehicle privat, transport interurbà obsolet, connexió deficient entre les dues ciutats principals, integració tarifària incompleta i, alhora, un consens majoritari sobre la necessitat de dotar l'ATM d'un paper més executiu. Aquesta coincidència de fons constitueix la base per articular una posició metropolitana conjunta davant la Generalitat de Catalunya i la resta d'administracions competents.

Convé remarcar, en aquest sentit, que si bé bona part de les grans infraestructures que depenen de la Generalitat i de l'Estat ja estan definides, les entrevistes identifiquen el model de gestió de les concessions com un dels obstacles per adaptar el servei a les necessitats reals del territori. Una planificació i una execució coordinades des d'un ens supramunicipal amb prou capacitat i flexibilitat per ajustar horaris, freqüències i recorreguts permetria millorar la mobilitat de manera tangible, fins i tot sense dependre de noves grans obres.

Al mateix temps, l'estudi recull diferències sobre el model i l'abast territorial de la coordinació metropolitana, discrepàncies sobre el finançament dels serveis compartits i demandes d'una participació equilibrada entre Tarragona, Reus i la resta de municipis impulsors. Abordar aquestes qüestions i concretar acords de governança serà necessari perquè les coincidències en la diagnosi es tradueixin en una actuació conjunta de l'Associació per l'Impuls Metropolità.

Finalment, el tramvia del Camp concentra bona part de les expectatives de millora expressades a les entrevistes. La seva contribució a la mobilitat metropolitana dependrà tant del traçat com de la integració amb la resta de la xarxa. Caldrà coordinar els horaris i les connexions amb el bus, el tren i els modes actius, i preveure solucions d'accés (llançadores, aparcaments i correspondències) per als municipis que en queden fora. Aquesta coordinació hauria de facilitar que els beneficis del projecte s'estenguin al conjunt del territori.

Amb el suport de:



Diputació Tarragona