

Camp i Ebre

Arturo Gaya publica
'L'Ebre, un riu
que fa pujada'

El membre de Quico el Célio, el Noi i el Mut de Ferreries fa una guia
necrològica dels millors
racons ebrencs



Ràpids i directes

RESULTATS El bus Exprés.cat que uneix Tarragona i Valls ha suposat un augment del nombre de passatgers en aquesta línia del 21% **FUTUR** Es preveuen tres corredors més: Reus-Salou, i les connexions de la capital amb Salou-Cambrils i amb Vila-seca

Anna Aguilar
BIBLIOTECÀ

El bus interurbà està plantant cara al ferrocarril en termes d'eficiència a l'hora de connectar les principals ciutats del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. L'acollida que han tingut les quatre línies del bus d'altres prestacions Exprés.cat, en funcionament a la demarcació des del març del 2014, ha estat força positiva si hem de partir per les dades disponibles de passatgers. On mes ha crescut el nombre d'usuaris d'aquest bus ha estat al corredor que uneix Tortosa, Amposta i Alcanar. Tot i que les xifres facilitades pel Departament de Territori i Sostenibilitat només recullen tres mesos, l'increment ha estat del 86% i s'ha situat en els 124.656 passatgers.

Mes moderat, però igualment notable, ha estat el creixement del nombre d'usuaris a la línia e2 (Tarragona-Valls), on s'ha passat de 78.743 viatgers abans del bus Exprés.cat als 95.043 de l'últim any (21% més). De la línia Tarragona-Reus, en marxa des d'aquest setembre, encara no hi ha dades i, pel que fa a l'e1 (Tarragona-Vendrell), els resultats no han variat gaire, ja que abans de ser un corredor Exprés.cat ja va experimentar un gran augment de demanda i per això els passatgers s'han mantingut en poc més de mig milió els últims dotze mesos.

Josep Marrasé, regidor de Transports del Vendrell, valora molt positivament el bus Exprés.cat. "Tot el que aporta millores en el transport ens és factible i fins i tot estem treballant per ampliar aquest servei", avança sense voler-ne donar més detalls. Conscient de l'handicap



Nombre de passatgers a les línies existents

- Línia e1, Tarragona-el Vendrell (inici: març 2014)
- Línia e2, Tarragona-Valls (inici: abril 2014)
- Línia e3, Tortosa-Amposta-Alcanar (inici: octubre 2014)
- Línia e4, Tarragona-Reus (inici: setembre 2015)

* Abans de convertir el corredor en exprés ja va registrar un gran augment de demanda, que s'ha mantingut.

Passatgers abans del bus
exprés (12 mesos abans)

506.463

78.743

66.971

Encara sense dades

Passatgers del bus exprés
(últims 12 mesos)

507.128

95.043

124.656

Encara sense dades

Increment

0% (*)

21%

86% (**)

Encara sense dades

** Només es disposa de les dades de 3 mesos

que representen els col·lapses a l'N-340 i d'estar "en un cul-de-sac", Marrasé assegura: "Com a capital del Baix Penedès, hem de mirar de tenir una connexió més ràpida amb Tarragona [només a 24 quilòmetres de distància]."

En cartera

Implantades progressivament arreu de Catalunya des de l'octubre del 2012, de les 40 línies de bus Exprés.cat previstes al país, en aquest moment n'hi ha

22 en funcionament. "A partir d'un estudi de tot el territori sobre la demanda real de mobilitat en línies interurbanes, vam identificar que només amb 40 línies ja aglutinàvem el 40% de la demanda total [21,32 milions de passatgers anuals]", explica Pere Padrosa, director general de Transport i Mobilitat de la Generalitat. Segons ell, la idea és que, durant tot el 2016, o acaben la implantació, o gairebé. El criteri que se segueix no és l'ordi-

nal, sinó que s'intenten prioritzar "les línies que tenen màxima demanda", diu Padrosa, sense voler detallar les properes. En la llista de corredors previstos, però, n'hi ha tres de la demarcació tarragonina: el de Tarragona-Salou-Cambrils, el de Reus-Salou i el de Tarragona-Vila-seca. Marc Montagut, regidor de Mobilitat de Salou, entén que l'Exprés.cat seria "una millora per a certs perfils de persones" i subratlla que "sempre hi ha

hagut molta necessitat de connexió amb Tarragona i Cambrils, i també amb Reus", totes a uns 10 quilòmetres de distància.

L'aposta que fa la Generalitat per un transport públic d'altres prestacions, amb més freqüència de pas i velocitats comercials més competitives, es reflecteix en el pressupost de gairebé 36 milions que el govern destinarà el 2016 al total de línies interurbanes. En el cas del sistema de transport integrat (en què s'in-

clouen gairebé totes les línies de l'Exprés.cat), els tiquets dels usuaris sufraguen el 43% del cost del servei i el 57% restant el cobreixen els pressupostos públics. "En temps de crisi defensem el transport públic i busquem la manera que l'usuari no se senti usuarí sinó client, cosa que suposa un gir copernicà per a l'administració", diu Padrosa. "Volem que l'agenda de feina del passatger no estigui subjecta als horaris del bus", hi afegeix. ■