

## Índice

- 1 Accesos per carretera
- 2 Gestió interna: aparcament
- 3 Servei ferroviari
- 4 La nova estació: projecció i notorietat

# Consideracions envers la posada en marxa de la LAV Madrid – Barcelona – Frontera Francesa i de l'estació del Camp de Tarragona: Connectivitat i Accessibilitat

## Introducció

La posada en marxa de la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa, operativa fins a l'intercanviador d'ample de Roda i, des d'un punt de vista comercial, fins a l'estació del Camp de Tarragona, no ha estat acompanyada per les mesures adients per a optimitzar els necessaris nivells d'accessibilitat i, millorar la connectivitat amb la xarxa de ciutats que integren el Camp de Tarragona.

Així, l'activitat de la nova estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona, localitzada als termes municipals de la Secuita i de Peratori, resta connectada amb les principals ciutats del territori mitjançant una xarxa viària de limitades prestacions.

De la mateixa manera, els serveis de transport públic tampoc han estat en dispositiu de donar un servei suficient i de qualitat a una nova demanda, per la qual cosa l'accés a la nova estació s'està cobrint, de forma creixent, mitjançant el vehicle privat que contribueix a la ja important congestió de les carreteres ubicades a la zona nord de l'eix Reus Tarragona.

La manca de previsió en el disseny integral de nous accessos a l'estació del Camp de Tarragona, juntament amb la incapacitat de dotar al territori d'un servei competitiu de transport públic, tampoc s'ha vist compensada per una decidida millora del servei ferroviari.

Tot plegat ha provocat un significatiu canvi del patró de mobilitat a llarga distància mitjançant el mode ferroviari a les comarques del Camp de Tarragona, amb l'aparició de noves oportunitats, però amb la constatació que també s'han perdut serveis dels quals fina ara, la demanda existent al territori se'n beneficiava: circulacions de trens de llarg recorregut per les estacions de Reus i de Tarragona.

## Els accessos per carretera; una manca de previsió

Les iniciatives de millora de la xarxa viària amb motiu de la localització de la nova estació del Camp de Tarragona s'han limitat a l'execució de nous accessos a aquesta infraestructura des de la carretera nacional N-240.

De la mateixa manera, la resta de la xarxa viària que, potencialment, permet connectar els diversos municipis amb la nova estació de ferrocarril roman inalterada. Llevat dels projectes o iniciatives que, històricament, han estat a bastament debatuts i que, en alguns casos, es troben en procés de desenvolupament o en execució.

Partint d'aquesta situació, val a dir que les dues ciutats més grans del Camp de Tarragona que disposen d'accés gairebé directe a la nova estació, són Tarragona i Valls.

Concretament, la connexió de Tarragona amb l'estació del Camp de Tarragona mitjançant la carretera N-240 suposa cobrir un trajecte d'aproximadament 9 quilòmetres emprant uns 10-12 minuts. La qualitat de l'accés no es pot qualificar de gaire bona, atès que es tracta d'una via ordinària, amb un carril en cada sentit des de la rotonda de la N-240 / vial de connexió de l'estació, fins a la rotonda del Camp de Tir o de Sant Salvador. Només a partir d'aquest punt la carretera de referència esdevé un vial amb dos carrils en cada sentit, però amb la velocitat limitada, atès que travessa una àrea densament urbanitzada.

La connexió de Valls, mitjançant la mateixa carretera (N-240), també es fa mitjançant una via ordinària, amb un carril en cada sentit, tot i que en alguns trams concrets les seves prestacions es veuen puntualment millorades per l'existència de carrils per a vehicles lents.

La resta de municipis, tant del Tarragonès com de l'Alt Camp, que tenen connexió directa amb la carretera nacional N-240 són, en qualsevol cas, els que disposen d'un nivell d'accessibilitat més alt a la nova estació: la Pobla de Mañamet, el Morell, els Pallaresos, Vallmoll, etc.

Contràriament, la situació esdevé molt més complexa quan es parla del nivell d'accessibilitat dels municipis costaners del Tarragonès, el Baix Penedès i els del Baix Camp. En tots aquests casos, les comunicacions són força complicades, i cal emprar una xarxa de comunicacions de prestacions molt limitades i creixentment congestionada, a nombrosos trams.



Port de Tarragona

Autoritat Portuària de Tarragona



**CEPTA**  
CONFEDERACIÓ EMPRESARIAL  
DE LA PROVÍNCIA DE TARRAGONA

**Pacte de Santes Creus**  
PER EL TREBALL I EL COMERCIO  
MÉS OMBRES I MENYORS



UNIÓN EUROPEA  
Fondo Social Europeo

 Generalitat de Catalunya  
Servei d'Ocupació de Catalunya

Confederació Empresarial de la Província de Tarragona  
Av. Roma, 7, 6a planta

**Edita:**  
**CEPTA**

**Redacció:**

Gabinet d'estudis CEPTA

**Disseny i maquetació:**  
Gestió 4

La posada en marxa de la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa, no ha estat acompanyada per les mesures adients per a optimitzar els necessaris nivells d'accessibilitat i, millorar la connectivitat amb la xarxa de ciutats que integren el Camp de Tarragona.

La nova estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona, resta connectada amb les principals ciutats del territori mitjançant una xarxa viària de limitades prestacions.

L'accés a la nova estació s'està cobrint, de forma creixent, mitjançant el vehicle privat que contribueix a la ja important congestió de les carreteres ubicades a la zona nord de l'eix Reus Tarragona.

Tot plegat ha provocat un significatiu canvi del patró de mobilitat a llarga distància mitjançant el mode ferroviari a les comarques del Camp de Tarragona.

Les iniciatives de millora de la xarxa viària amb motiu de la localització de la nova estació del Camp de Tarragona s'han limitat a l'execució de nous accessos a aquesta infraestructura des de la carretera nacional N-240.

La connexió de Tarragona amb l'estació de Camp de Tarragona mitjançant la carretera N-240 suposa cobrir un trajecte d'aproximadament 9 quilòmetres emprant uns 10-12 minuts.

La situació esdevé molt més complexa quan es parla del nivell d'accessibilitat dels municipis costaners del Tarragonès, el Baix Penedès i els del Baix Camp.

Partint des de Reus, la tradicional opció de perllongar la carretera del Morell TP-7225, fins a la N-240, ha esdevingut impossible després de l'aprovació del PDU de les Activitats Industrials i Turístiques del Camp de Tarragona, atès que el potencial traçat d'aquesta prolongació està destinat a l'ampliació del pol químic nord.

Cal cercar una millora decidida de la xarxa viària de la zona, a fi i efecte de reforçar l'accessibilitat de l'estació del Camp de Tarragona.

Una de les iniciatives més convenients fora el desdoblament de l'actual traçat de la N-240, entre la rotonda de Sant Salvador (Tarragona) i la rotonda d'accés al vial de l'estació de Camp de Tarragona.

Fent un petit repàs, cal considerar que, des dels municipis costaners del Tarragonès, travessar el terme municipal de Tarragona, esdevé la millor de les solucions, per poder accedir a la carretera nacional N-240, ja sigui emprant la carretera nacional N-340 (Roda de Barà, Creixell, Torredembarra o Altallullà) o la C-31b (Salou o Vila-seca).

Els municipis de l'interior del Tarragonès, localitzats a la zona del Gàia, poden emprar el sistema viari existent, que en alguns punts sí que s'ha vist a bastament arranjat tot i conservant la seva morfologia original: via ordinària amb un carril en cada sentit, i que resta format per la carretera TP-2031 i la xarxa secundària complementària.

L'accés més ràpid des del Baix Penedès i, sobre tot, des de l'àrea més poblada: zona costanera (el Vendrell, Calafell i Cunit), és l'autopista AP-7, atès que tant la carretera nacional N-340 com la C-51 (el Vendrell – Valls), presenten un nivell de congestió molt elevat i unes prestacions limitades.

L'accés des del Baix Camp encara és més problemàtic, atès que les vies de connexió amb Tarragona, Constantí o el Morell, també estan molt congestionades, i amb una capacitat d'absorció de nou tràfic molt baixa.

Partint des de Reus, la tradicional opció de perllongar la carretera del Morell TP-7225, fins a la N-240, ha esdevingut impossible després de l'aprovació del PDU de les Activitats Industrials i Turístiques del Camp de Tarragona, atès que el potencial traçat d'aquesta prolongació està destinat a l'ampliació del pol químic nord (el Morell i la Pobla de Maíume).

Per tant, la millor opció dels municipis del Baix Camp és, a hores d'ara i amb tota probabilitat, emprar l'autovia A-7 (carretera N-340) un cop estigui operativa, tot accedint a la N-240 travessant el terme municipal de Tarragona.

Òbviament, els temps de viatge entre els municipis més allunyats i la nova estació s'incrementen considerablement. Així, des de Reus, es poden emprar entre 25 i 45 minuts, tot depenent de l'horari del desplaçament, i si aquest coincideix amb els canvis de torn del pol químic o amb l'inici o final de l'horari laboral dels diversos polígons empresarials localitzats a la zona.

És obvi, doncs, que cal cercar una millora decidida de la xarxa viària de la zona, a fi i efecte de reforçar l'accessibilitat de l'estació del Camp de Tarragona.

Una de les iniciatives més convenients fora el desdoblament de l'actual traçat de la N-240, entre la rotonda de Sant Salvador (Tarragona) i la rotonda d'accés al vial de l'estació del Camp de Tarragona, tot conformant una carretera de dos carrils en

cada sentit, que permetria donar una major fluïdesa al trànsit que parteix des de Tarragona o que travessa el seu terme municipal i prové d'altres indrets.

Tanmateix, el veritable salt qualitatiu per a una millora decidida de la xarxa viària de la zona és l'execució de l'autovia Tarragona – Valls – Montblanc (futura A-27).

Mitjançant aquesta via, serà possible una connexió nord – sud d'altres prestacions i elevada capacitat entre el nucli central del Camp de Tarragona i la Conca de Barberà. Des d'una perspectiva immediata, i mitjançant les adequades connexions, aquesta nova autovia també pot possibilitar una millora de l'accessibilitat a l'estació del Camp de Tarragona.

Així, i des del Baix Camp, el desdoblament de la carretera TV-7211, Reus – Constantí, des de la variant est sobre la carretera C-14 fins a l'autovia A-27, juntament amb iniciatives completàries, com la conversió en autovia de la carretera Cambrils – Reus, TV-3141, poden garantir un accés d'altres prestacions d'aquesta comarca amb la nova infraestructura ferroviària.

De la mateixa manera, la connexió de la nova autovia Tarragona – Valls – Montblanc (futura A-27) amb l'eix transversal del Port de Tarragona també pot actuar amb la mateixa eficàcia, en aquest cas entre el Tarragonès i l'estació del Camp de Tarragona.

Per tant, la millora dels accessos a la nova estació de ferrocarril sobre la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa, passa, necessàriament, per la configuració d'un sistema d'autovies al Camp de Tarragona que, juntament amb les grans iniciatives en execució o en estudi (autovia A-7 o A-27) i el paper de l'autopista AP-7, permetin la màxima accessibilitat als nous centres de comunicació neuràlgics, com l'estació del Camp de Tarragona, tot impulsant el concepte d'intermodalitat carretera – ferrocarril i que, a la vegada, permeti el desenvolupament del transport públic per carretera (taxi i autobús) i el faci veritablement competitiu.

### La gestió interna de l'estació: l'aparcament.

Atès que l'accés actual a l'estació s'ha de fer, majoritàriament, mitjançant el vehicle privat, l'eficient gestió de l'aparcament esdevé un factor essencial per atavörir la utilització dels serveis ferroviaris.

Per aquesta raó cal millorar els sistemes d'integració tarifària entre l'aparcament i el servei ferroviari, amb avantatges en el preu i, sobretot un sistema ràpid de descanvi del bitllet per al pàrquing (fixa, tiquet o quelcom similar) que permeti sortir / accedir ràpidament del pàrquing i que faci més àgil l'intercanvi modal.

## El servei ferroviari

Els serveis de llarg recorregut i d'altres prestacions, a una velocitat que encara no supera els 300 km/h per qüestions derivades del procés de desenvolupament del sistema de senyalització ERTMS, s'estan cobrint amb trens d'ample UIC fix, de tipus Talgo 350: sèrie 102 o els Velaro (ICE-3): sèrie 103, fins l'estació del Camp de Tarragona.

Els serveis de llarg recorregut d'altres prestacions fins a Barcelona, empren els intercanviadors d'ample localitzats a Roda de Barà. Els combois que presten aquests serveis són els trens d'ample variable Talgo XXI, coneguts comercialment com Altaria, i els automotors de la sèrie 120, coneguts comercialment com Alvia.

Per raons d'eficàcia purament temporal, tots els trens de tipus AVE, tenen l'estació del Camp de Tarragona com a punt de sortida o arribada (estació terme) atès que no poden continuar fins a Barcelona per la línia d'ample ibèric. Per tant, i a hores d'ara, l'estació del Camp de Tarragona disposa del nombre màxim de serveis amb combois d'aquesta tipologia, que són, en un dia laboral ordinari, 5 composicions en cada sentit.

Pel que fa als trens amb capacitat per intercanviar ample, només un de tipus Altaria que té destinació /origen Barcelona té parada comercial a l'estació del Camp de Tarragona. La resta de trens d'aquesta tipologia, fins a 7 composicions Alvia en cada sentit en un dia laboral ordinari, no tenen parada comercial a l'estació del Camp de Tarragona. Es pot afirmar que a hores d'ara, només un 46% dels trens d'altres prestacions que empren la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa tenen parada comercial a l'estació del Camp de Tarragona.

Encara és aviat per constatar si amb aquesta proporció, i amb les freqüències i horaris que representa, es dona una adequada cobertura a la demanda de serveis ferroviaris de llarg recorregut i altres prestacions, des del Camp de Tarragona amb Saragossa i, sobretot, amb Madrid.

Però el que sí que es pot afirmar, amb total contundència, és que l'estació del Camp de Tarragona pateix un clar greuge comparatiu respecte la de Lleida – Pirineus en termes d'oferta comercial de trens d'altres prestacions.

Així, i com ja s'ha esmentat abans, a l'estació del Camp de Tarragona tenen parada comercial 5 trens de tipus AVE i 1 tren de tipus Altaria, mentre que a Lleida Pirineus tenen parada comercial 5 trens de tipus AVE, 6 trens de tipus Alvia i 1 tren de tipus Altaria.

Sembla difícil assumir que l'àrea d'influència de Lleida, amb una població total que se

situa al voltant dels 336.342 habitants de dret (es pren com a referència l'àmbit del Pla Territorial de Catalunya anomenat Àmbit de Ponent: dades de 2006), tingui el doble de serveis comercials de ferrocarril d'altres prestacions que el Camp de Tarragona, amb una població de 553.004 habitants de dret (es pren com a referència l'àmbit del Pla Territorial de Catalunya anomenat Camp de Tarragona; dades de 2006)

Si les dades esmentades s'analitzen funció de la població de fet, les diferències encara esdevenen molt més grans. Així, i emprant com a referència la generació de residus sòlids urbans (RSU) de 1,5 kg per habitant i dia, la població de fet al Camp de Tarragona, l'any 2005, assolix els 682.750 habitants, mentre que la de l'Àmbit de Ponent (Lleida) roman en els 286.642 habitants, tot evidenciant una relació de 2,4 a 1.

Per tant, una de les primeres reivindicacions que s'ha de plantejar des del territori és ampliar l'oferta comercial i que l'estació del Camp de Tarragona disposi, en el pitjor dels escenaris, de la mateixa oferta comercial que la de Lleida Pirineus, tot tenint en compte que el Camp de Tarragona té un pes demogràfic i econòmic molt superior.

Tanmateix, quan la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa resti en servei fins a Barcelona, els criteris de disseny dels serveis ferroviaris canviaran, de ben segur.

El més probable, i d'acord amb els criteris d'exploració més habituals a les línies d'alta velocitat desenvolupats pels principals operadors ferroviaris a línies de característiques similars, és que els serveis se segmentin d'acord amb els següents criteris:

- Tren de tipus AVE, directes de Madrid a Barcelona, i en competència amb el pont aerí. Aquests serveis cercarien la màxima velocitat comercial entre ambdues ciutats.
- Trens de tipus AVE o de tipologia assimilable: Alvia (amb menys prestacions en supòsits de velocitat punta), amb parades comercials a les estacions de major importància de la línia.
- Trens de tipus Altaria, amb parades comercials a la pràctica totalitat de les estacions comercials de la línia: Guadalaajara – Yebes, Calataiud, Saragossa, Lleida, Camp de Tarragona i Barcelona.

■ Trens llançadora o regionals d'altres prestacions, amb capacitat per intercanviar ample, i que poden cobrir serveis amb les principals ciutats catalanes (concepte de mitjana distància)

D'acord amb aquests criteris, s'ha de plantejar endegar un significatiu esforç per aconseguir que l'estació del Camp de Tarragona resti

El veritable salt qualitatiu per a una millora decidida de la xarxa viària de la zona és l'execució de l'autovia Tarragona – Valls – Montblanc (l'autovia A-27).

Mitjançant aquesta via, serà possible una connexió nord – sud d'altres prestacions i elevada capacitat entre el nucli central del Camp de Tarragona i la Conca de Barberà.

Des del Baix Camp, el desdoblament de la carretera TV-7211, Reus – Constantí, des de la variant est sobre la carretera C-14 fins a l'autovia A-27, juntament amb iniciatives complementàries, com la conversió en autovia de la carretera Cambrils – Reus; TV-3141, poden garantir un accés d'altres prestacions d'aquesta comarca amb la nova infraestructura ferroviària.

Tots els trens de tipus AVE, tenen l'estació del Camp de Tarragona com a punt de sortida o arribada (estació terme).

L'estació del Camp de Tarragona disposa del nombre màxim de serveis amb combois d'aquesta tipologia, que són, en un dia laboral ordinari, 5 composicions en cada sentit.

Només un 46% dels trens d'altres prestacions que empren la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa tenen parada comercial a l'estació del Camp de Tarragona.

L'estació de Camp de Tarragona pateix un clar greuge comparatiu respecte la de Lleida – Pirineus en termes d'oferta comercial de trens d'altres prestacions.

A l'estació del Camp de Tarragona tenen parada comercial 5 trens de tipus AVE i 1 tren de tipus Altaria, mentre que a Lleida Pirineus tenen parada comercial 5 trens de tipus AVE, 6 trens de tipus Alvia i 1 tren de tipus Altaria.

Una de les primeres reivindicacions que s'ha de plantejar des del territori és ampliar l'oferta comercial i que l'estació de Camp de Tarragona disposi, en el pitjor dels escenaris, de la mateixa oferta comercial que la de Lleida Pirineus, tot tenint en compte que el Camp de Tarragona té un pes demogràfic i econòmic molt superior.

S'ha de plantejar endegar un significatiu esforç per aconseguir que l'estació de Camp de Tarragona resti situada entre aquelles de categoria rellevant, com Saragossa, a fi i efecte que la proporció de trens d'alta velocitat i llarg recorregut que tinguin parada comercial superi clarament la proporció ja esmentada s'aura.

Quan la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa resti en servei fins a Barcelona, els criteris de disseny dels serveis ferroviaris canviaran.

Complementàriament, s'haurà de desenvolupar un nou servei de trens regionals o de mitjana distància, d'altres prestacions, amb les principals capitals catalanes que, amb un criteri més ambiciós, pot arribar fins a Saragossa.

La connexió amb el corredor del Mediterrani, pot introduir modificacions addicionals d'indubtable rellevància.

Caldrà verificar si l'estació de Camp de Tarragona també esdevé en la parada comercial de tots els trens de llarg recorregut i d'altres prestacions que circulin pel corredor del Mediterrani, i si això és així, com queden coberts els serveis atesos pels trens d'ample ibèric de tipus fix i gamma alta.

Caldrà veure la funcionalitat de la futura estació localitzada en aquest enllaç i al sud de l'aeroport, tot tenint en compte que la del Camp de Tarragona esdevé el centre neuràlgic de les comunicacions ferroviàries d'altres prestacions a la zona.

El territori ja està suportant una reordenació del sistema ferroviari de gran abast, que pot afectar decisivament a la mobilitat, amb l'aparició de nous criteris i d'una oferta que, ben gestionada, pot ampliar notablement el ventall de freqüències i de prestacions actualment existent.

L'experiència demostra que, qualsevol àmbit geogràfic que disposa d'una estació comercial amb una línia d'alta velocitat, esdevé un indret més atractiu per residir-hi o per localitzar activitat econòmica.

Al Camp de Tarragona, i més concretament, a l'estació de la LAV, no només conflueix el fet de restar a menys de 100 kilòmetres de Barcelona, i el que és més rellevant, dins d'una isocrona de menys de 40 minuts de temps de viatge, si no també el fet de disposar d'atractius de gran interès per Madrid o Saragossa.

La Costa Daurada esdevé l'àmbit costaner amb interès turístic més proper de Madrid i de Saragossa, mitjançant transport públic terrestre d'altres prestacions.

S'ha de fer un esforç de promoció focalitzat, en les possibilitats que ofereix al potencial visitant del centre d'Espanya i de la Vall de l'Ebre.



situada entre aquelles de categoria rellevant, com Saragossa, a fi i efecte que la proporció de trens d'alta velocitat i llarg recorregut que tinguin parada comercial superi clarament la proporció ja esmentada suara.

D'aquesta forma, serà possible mantenir un nombre de freqüències suficient com per fer atractiu el servei i garantir la connectivitat del Camp de Tarragona mitjançant aquest mode de transport.

Complementàriament, s'haurà de desenvolupar un nou servei de trens regionals o de mitjana distància, d'altres prestacions, amb les principals capitals catalanes que, amb un criteri més ambiciós, pot arribar fins a Saragossa. Aquest servei ha d'actuar, completament l'actual i que empra la xarxa ja existent d'ample ibèric, no substituint-lo.

Val a dir que aquest nou servei, d'unes característiques totalment diferents del d'alta velocitat, suposarà un increment molt significatiu del nombre de freqüències de pas i, per tant, una major utilització de la nova línia ferroviària d'alta velocitat que, cal no oblidar, no pot absorbir tràfic de mercaderies.

Per tant, els agents econòmics i les diferents administracions del territori han de dirigir els seus esforços a cercar garanties que permetin mantenir uns estàndards de servei similars o superiors als existents, emfatitzant en la consideració de l'estació del Camp de Tarragona a un nivell similar a la de Saragossa, en qualsevol cas.

Si la posada en marxa de la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa fins a Barcelona suposarà un canvi qualitatiu molt notable en els criteris d'exploració la connexió d'aquesta amb el corredor del Mediterrani, pot introduir modificacions addicionals d'indubtable rellevància.

En aquesta línia, caldrà verificar si l'estació del Camp de Tarragona també esdevé en la parada comercial de tots els trens de llarg recorregut i d'altres prestacions que circulin pel corredor del Mediterrani, i si això és així, com queden coberts els serveis atesos pels trens d'ample ibèric de tipus fix i gamma alta, com els coneguts comercialment com Euiromed (AVE 100) o Arco.

De la mateixa manera, caldrà veure la funcionalitat de la futura estació localitzada en aquest enllaç i al sud de l'aeroport, tot tenint en compte que la del Camp de Tarragona esdevé el centre neuràlgic de les comunicacions ferroviàries d'altres prestacions a la zona.

És prou evident, doncs, que des de la posada en marxa de l'estació del Camp de Tarragona i amb la successiva entrada en servei del tram que resta de la LAV fins a Barcelona i de l'enllaç amb el corredor del Mediterrani,

el territori ja està suportant una reordenació del sistema ferroviari de gran abast, que pot afectar decisivament a la mobilitat, amb l'aparició de nous criteris i d'una oferta que, ben gestionada, pot ampliar notablement el ventall de freqüències i de prestacions actualment existent.

Així, i en la mesura que es dissenyin serveis adaptats a les necessitats de la zona, segmentant-los adequadament, tot introduint criteris d'aprofitament de la nova xarxa d'ample UIC i, paral·lelament, de la ibèrica ja existent, el trànsit ferroviari es veurà apreciablement incrementat, possibilitant que el pes del mode ferroviari en els desplaçaments que conformen la mobilitat, pugui incrementar-se significativament.

## La nova estació del Camp de Tarragona: projectió i notorietat

L'experiència demostra que, qualsevol àmbit geogràfic que disposa d'una estació comercial amb una línia d'alta velocitat, esdevé un indret més atractiu per residir-hi o per localitzar activitat econòmica.

A Espanya, els exemples es van succeint a mesura que la xarxa d'alta velocitat es va ampliant, i les estacions comercials de Puertollano o Ciudad Real, a la LAV Madrid – Sevilla, de Toledo, amb un traçat propi, o de Guadalajara – Yebes, a la LAV Madrid – Barcelona – frontera francesa, són sinònims de creixement demogràfic i d'ambiciosos desenvolupaments urbanístics.

L'existència d'un nucli proper de grans dimensions, com Madrid, condiciona efectivament l'evolució d'aquestes poblacions amb infraestructures ferroviàries d'altres prestacions.

Al Camp de Tarragona, i més concretament, a l'estació de la LAV, no només conflueix el fet de restar a menys de 100 kilòmetres de Barcelona, i el que és més rellevant, dins d'una isocrona de menys de 40 minuts de temps de viatge, si no també el fet de disposar d'atractius de gran interès per Madrid o Saragossa.

Així, la Costa Daurada esdevé l'àmbit costaner amb interès turístic més proper de Madrid i de Saragossa, mitjançant transport públic terrestre d'altres prestacions. Aquest darrer fet pot proporcionar al Camp de Tarragona un impuls addicional d'àrees que, històricament, ja han estat vinculades turísticament a la Costa Daurada, com Aragó, i obrir un nou mercat de gran abast, com Madrid.

Per aquesta raó, s'ha de fer un esforç de promoció focalitzat, exclusivament, en les possibilitats que ofereix al potencial visitant del centre d'Espanya i de la Vall de l'Ebre el mode ferroviari d'altres prestacions, apropant la Costa Daurada i -de retruc- el Camp de Tarragona, a indrets de gran potencial.