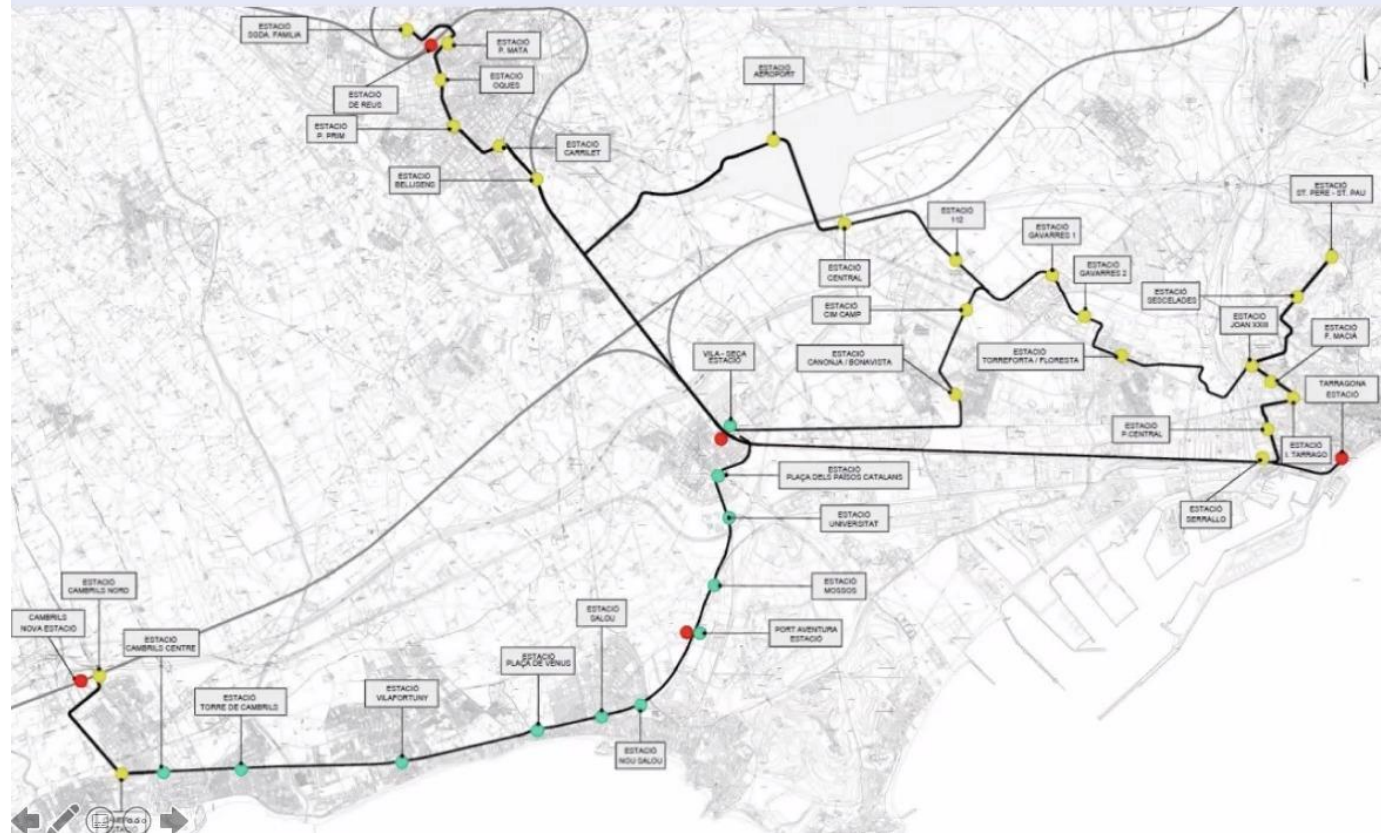


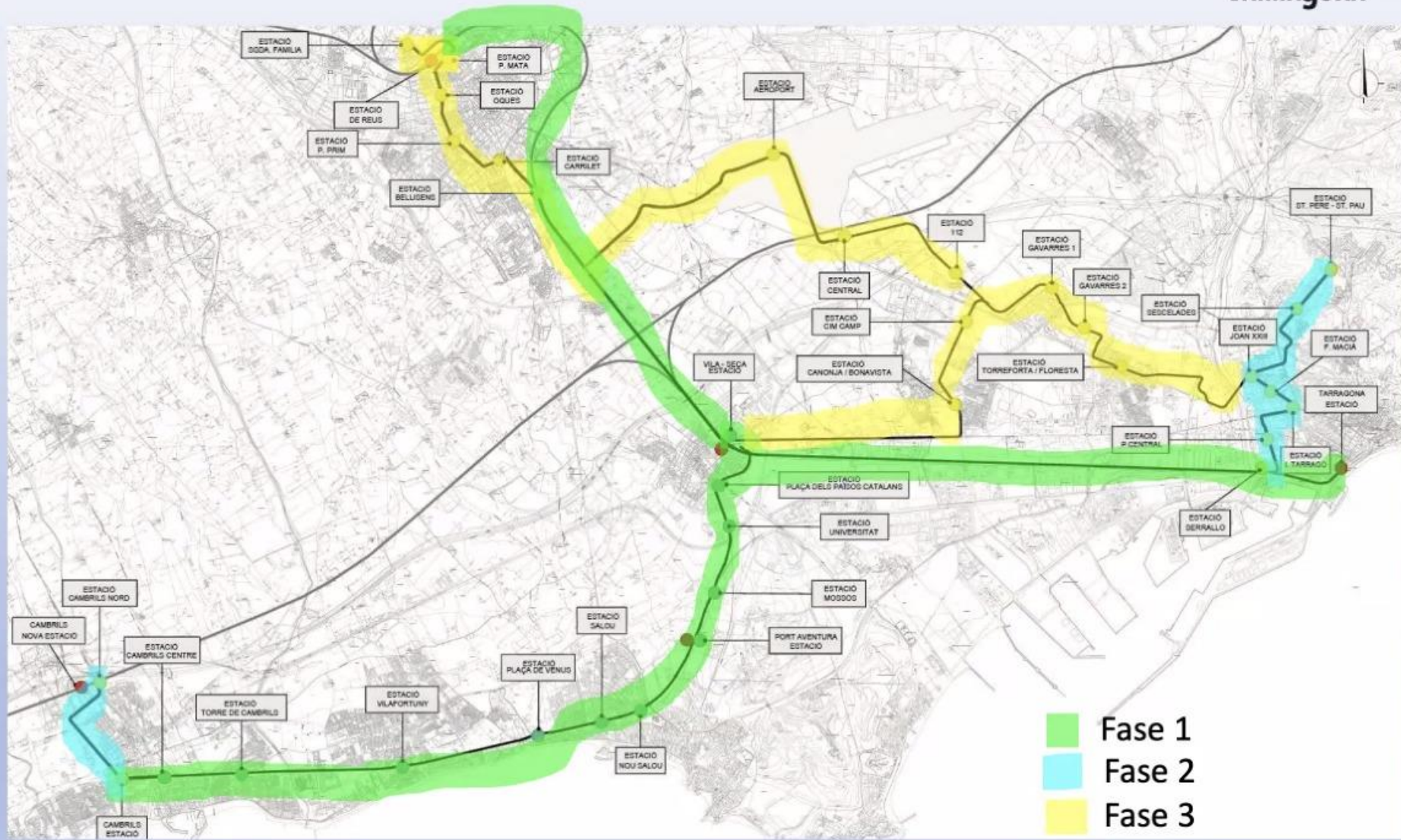
Presentació TramCamp PDF - PTP

15/03/2021

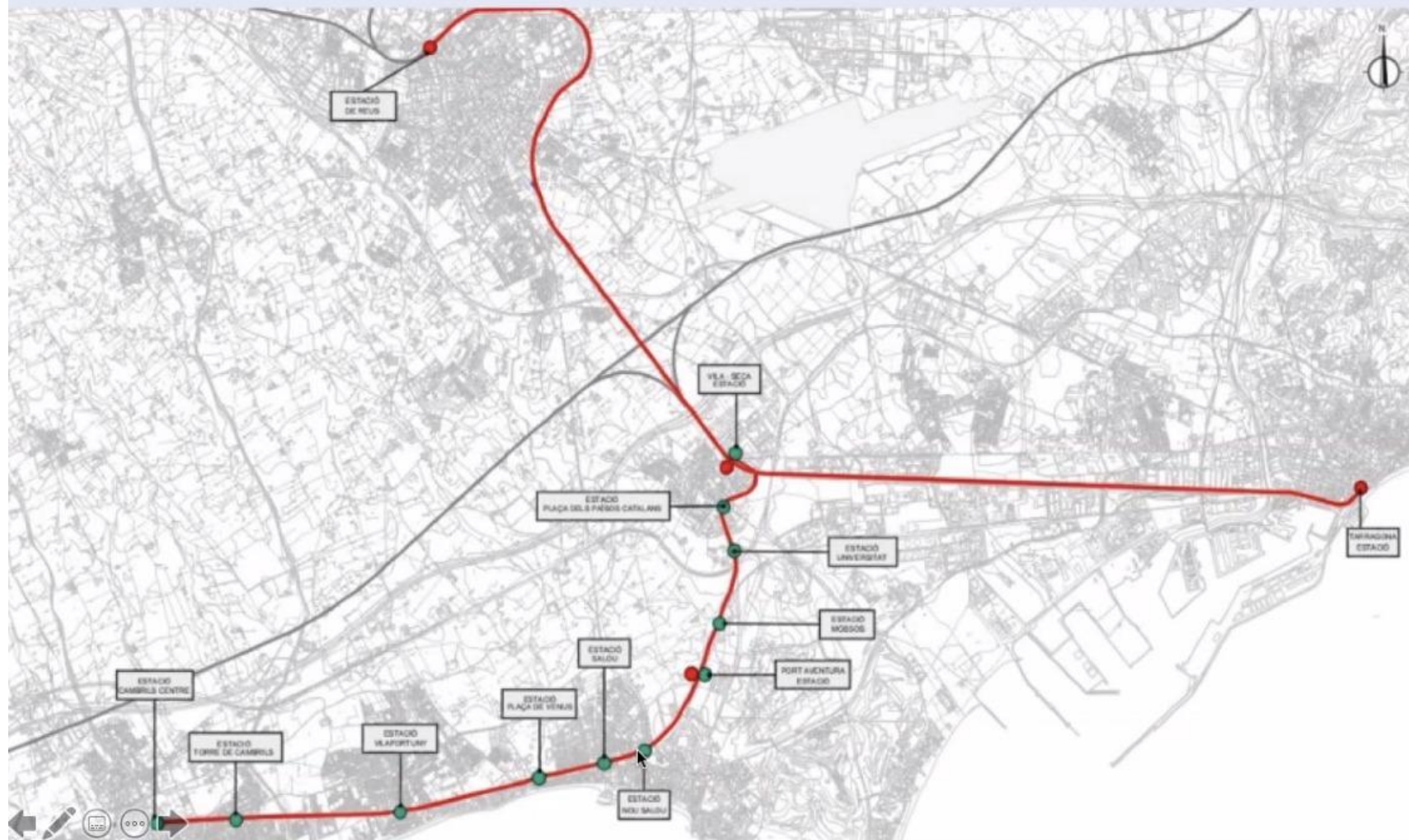
MARC DE REFERÈNCIA

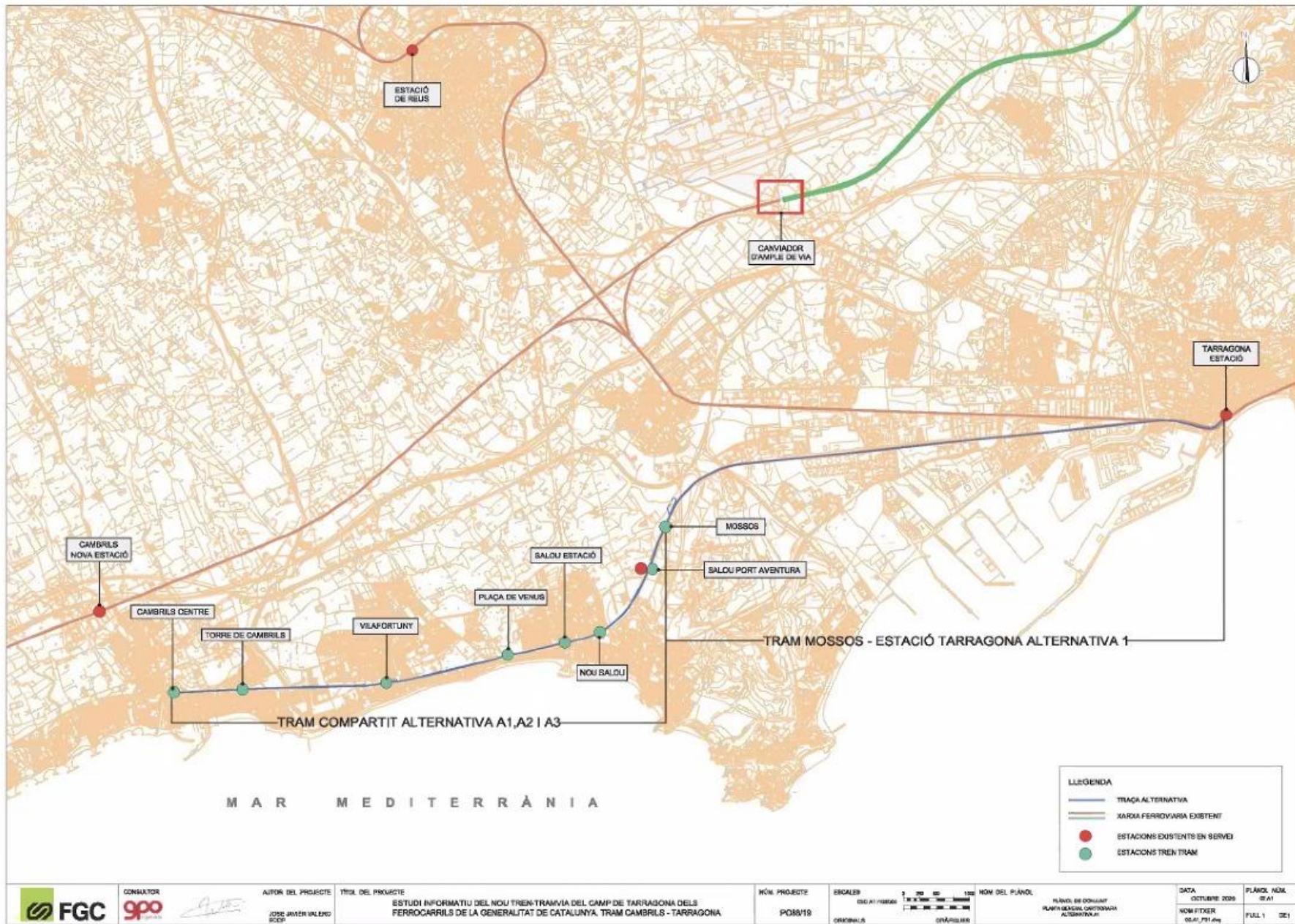
1. Marc de referència





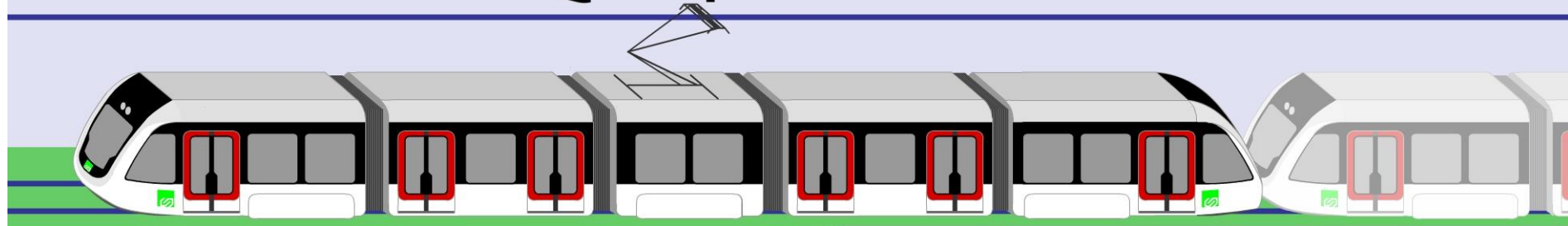
1. Marc de referència





		AUTOR DEL PROJECTE JOSE JAVIER VALENT ICEP	TÍTOL DEL PROJECTE ESTUDI INFORMATIU DEL NOU TREN-TRAM VIA DEL CAMP DE TARRAGONA DELS FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, TRAM CAMBRILS - TARRAGONA	NÚM. PROJECTE PO88/19	ESCALER 1:5000 ORIGINAL	NOM DEL PLÀNOL PLÀNOL DE CONSULTA PLÀNOL DE CONSULTA ALTERNATIVA 1	DATA OCTUBRE 2008	PLÀNOL NÚM. 01/01
							NOM D'EDICIÓ 05.11.2012	FULL 1 DE 1

SÍ AL TRAMCAMP. Què aporten els sistemes ferroviaris?



GUIATGE FERROVIARI



ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES



1



MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA

X Amb els vehicles d'hidrogen o bateria ja no cal el tramvia!

La bateria, la pila d'hidrogen o el dièsel són fonts d'energia, i s'apliquen tant a modes viaris com ferroviaris.

El ferrocarril estalvia energia gràcies al baix fregament rodacarril i per la seva gran capacitat.

2



L'ELECTRIFICACIÓ MÉS SOSTENIBLE

X Per descarbonitzar el transport l'hidrogen és la millor opció!

L'ús de la pila d'hidrogen requereix molta més energia que la bateria o l'electricitat directa.

Connectar-se a una catenària o 3r rail és més sostenible: els vehicles no s'han de sobrecarregar amb pesades bateries.

3



ACCESSIBILITAT SENSE RAMPES

El guiatge redueix el gap vehicle-andana. No calen rampes.

Amb catenària o 3r rail, l'energia de la frenada es pot recuperar per a altres consumidors.

No s'empren materials contaminants ni escassos (p.ex liti).

Els trens i tramvies no tenen problemes d'autonomia.

4



MÀXIMA CAPACITAT DE TRANSPORT

X El "megabús" o "trambús" ofereix una capacitat similar!

El tren és el mode amb més capacitat i supera de llarg els límits de la carretera (bus 24 m. de llarg).

Pot formar trens dobles i adaptar-se a demandes canviants.

Més amplada interior (rodes més petites)

5



RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES

X El tren és una antiqualla, existeixen guiats alternatius.

Metros i tramvies estan en expansió a tot el món.

El guiatge ferroviari no té límits per capacitat o velocitat, com el guiatge òptic del bus, i presenta les millors ràtios de seguretat.

Gàlib estRICTE

6



MÀXIMA DURABILITAT

X Amb menys inversió podem aconseguir iguals resultats!

L'elevada inversió inicial es compensa amb uns costos operatius baixos tot i créixer la demanda.

Els vehicles i la infraestructura doblen la vida útil de la carretera.

Tecnologia fiable.

- Integració urbanística complerta.
Compatible amb altres usos: vianants, bicicleta, vehicle privat....
- Cost de la urbanització de l'espai ocupat pel tramvia a càrrec del projecte (si no es fa el tramvia és a càrrec de l'ajuntament).
- Costos d'implantació no tan diferents: plataforma segregada per autobús 6 – 8 M€, tramvia 12 M€.



	COMISSIÓ 	AUTOR DEL PROJECTE JOSE JAVIER VALDES EGIP	TÍTOL DEL PROJECTE ESTUDI INFORMATIU DEL NOU TRAM-TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA DELS FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. TRAM CAMBRILS - TARRAGONA	NOM DEL PROJECTE PCBB/19	ESCALA GENERAL	FECHA DEL DISEÑO 2019-05-15	NOM DEL PLÀNOL BARRIERS I/O SECCIÓ TRANSVERSAL	DATA OCTUBRE 2019	PLÀNOL NOM. S.O.
								NOM FITXER S.O.	PÀG. 1 DE 2

Què ens convé?

- Disposar d'una inversió pública amb finançament que està ja en fase d'informació pública, que es pot licitar l'any que ve, o renunciar-hi i obrir un període indeterminat fins que aparegui (o no) l'alternativa?

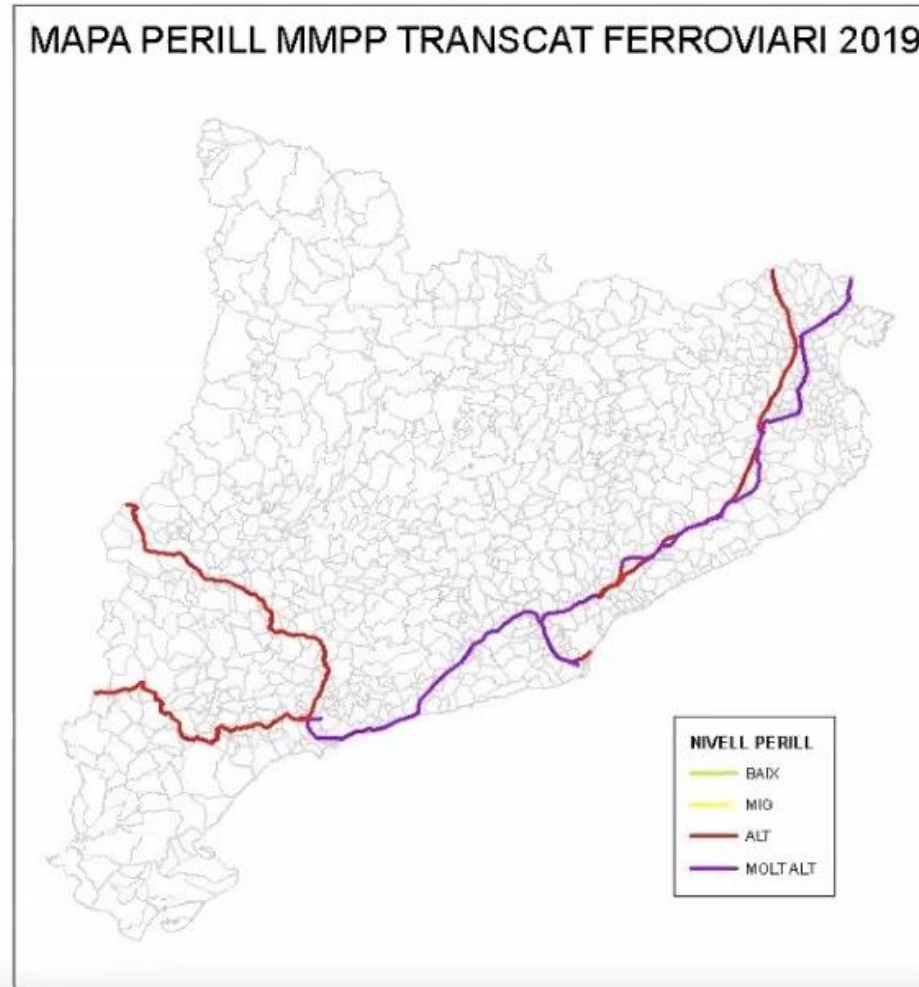
- Donar entrada a un operador ferroviari públic de gran qualitat i prestigi, o iniciar la recerca d'un operador públic-privat amb els agents de la zona?

- Tirar endavant aquest projecte en una fase inicial que permeti recuperar el servei ferroviari perdut el 2020 (i ampliar-lo posteriorment o iniciar un nou període de “concertació local” (o de guerra de campanars)?



PROTECCIÓ CIVIL + TRANSCAT TENEN CATALOGADA VIA REUS – VILA-SECA – TARRAGONA MMP COM DE MOLT ALTA PERILLOSITAT

2.1. *Mapa de perill pel transport de MMPP per ferrocarril.*





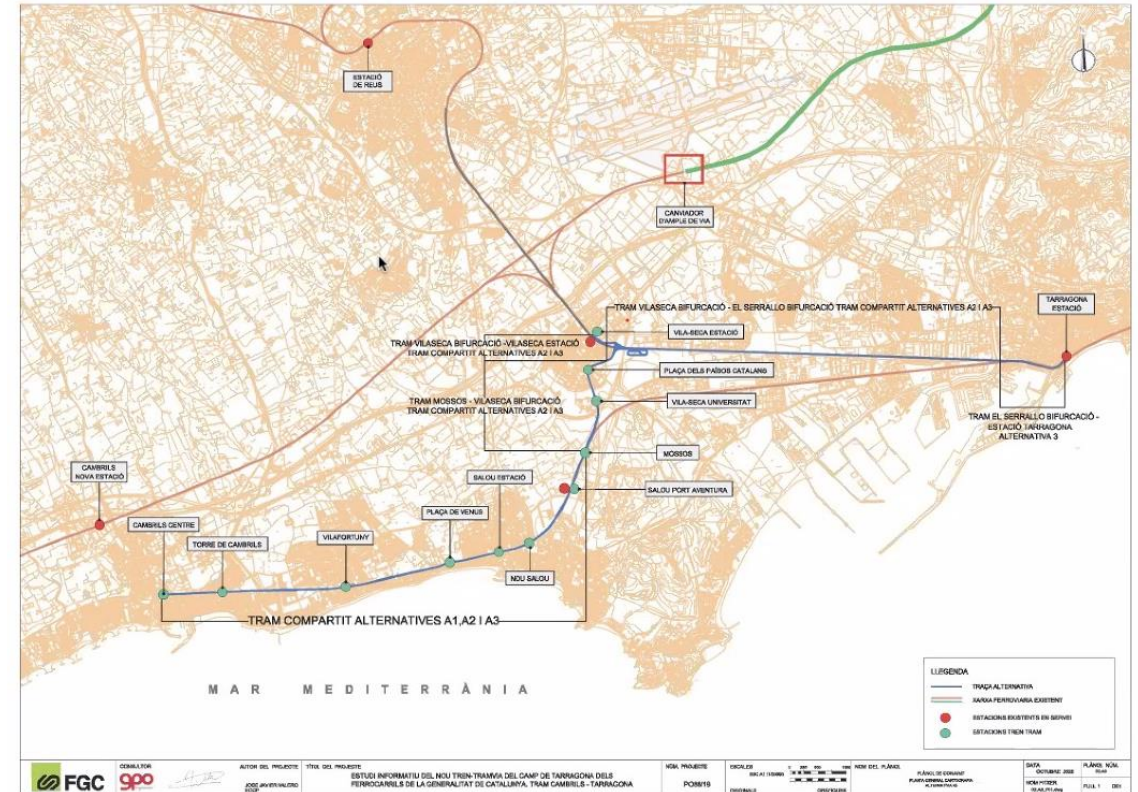


TRAM LÍNIA AMB CARRERS LATERALS
SECCIÓ TIPUS 1-1

	CONSULTOR 	AUTOR DEL PROJECTE JOSEP M. VALERO 2019	TÍTOL DEL PROJECTE ESTUDI INFORMATIU DEL NOU TREN-TRAMVIA DEL CAMP DE TARRAGONA DELS FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA - TRAM CAMBRILS - TARRAGONA	NÚM. PROJECTE POBR/19	ESCALER 0 10 20 00:41:180 02:42:1020 03:04:000	 GRADUACIÓ 0	NOM DEL PLÀNOL SECCIÓ TIPUS TRAM LÍNIA AMB CARRERS LATERALS 16.02.19	DATA 02/12/2019	PLÀNOL NÚM. 85.A
								NOM FITXER 16.02.19.dwg	FULL 1 DE 1

LES NOSTRES AL·LEGACIONS:

- Incloure el tram Cambrils estació – Cambrils centre en fase 1
- Més trams de via doble i més freqüència de circulació.
- Fase 1 tram Cambrils – Vila-seca, sense entrar a la línia d'ADIF Reus- Tarragona. Això permet:
 - Rapidesa d'execució
 - Vehicles més urbans, més senzills, més barats i de ràpida disponibilitat
- Entrar en fase 1 a la ciutat de Tarragona per la via de PortAventura, amb menys circulacions i sense afectar el corredor del Mediterrani.



Alternativa	PEM	PEC	Tram traçat	PEM
A1 Cambrils Centre - Tarragona Estació (RFG Tarragona - Salou)	66.065.694,72	66.622.064,82	Tram Comú A1, A2 i A3 Cambrils Centre - Mossos	30.493.511,92
			Tram A1 Mossos - Tarragona Estació	14.473.587,79
			Impacte ambiental	247.427,83
			Senyalització	2.094.676,63
			Comunicacions	2.708.290,55
A2 Cambrils Centre - Tarragona El Serrallo Cambrils Centre - Via-Seca Estació	78.170.182,14	93.022.519,75	Tram Comú A1, A2 i A3 Cambrils Centre - Mossos	30.493.511,92
			Tram Via-Seca Mossos - Via-Seca bifurcació	8.803.325,28
			Ramal Via-Seca Estació Via-Seca bifurcació - Via-Seca Estació	5.304.886,82
			Tram RFG Tarragona - Via-Seca Via-Seca bifurcació - El Serrallo bifurcació	18.226.726,86
			Tram El Serrallo El Serrallo bifurcació - El Serrallo Estació	2.413.883,31
			Impacte ambiental	348.435,72
			Senyalització	2.844.786,74
			Comunicacions	3.712.706,00
A3 Cambrils Centre - Tarragona Estació Cambrils Centre - Via-Seca Estació	78.336.757,28	90.643.121,14	Tram Comú Cambrils Centre - Mossos	30.493.511,92
			Tram Via-Seca Mossos - Via-Seca bifurcació	8.803.325,28
			Ramal Via-Seca Estació Via-Seca bifurcació - Via-Seca Estació	5.304.886,82
			Tram RFG Tarragona - Via-Seca Via-Seca bifurcació - El Serrallo bifurcació	18.226.726,86
			Tram Tarragona Estació El Serrallo bifurcació - Tarragona Estació	637.017,27
			Impacte ambiental	348.435,72
			Senyalització	2.814.566,68
			Comunicacions	3.692.501,72

total con IVA	
Alternativa 1	80.613.787,43
Alternativa 2	112.557.245,26
Alternativa 3	109.920.176,58

expropiacions	
Alternativa 1	5.693.245,80
Alternativa 2	6.295.402,66
Alternativa 3	6.245.366,71

total con IVA y expropiaciones	
Alternativa 1	86.307.033,23
Alternativa 2	118.852.647,92
Alternativa 3	116.165.543,29

Més informació

<https://transportpublic.org/allegacionstramcamp>

www.pdfcamp.org

www.transportpublic.org