PTP PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

@transportpublic
/PromocioTransportPublic
@transportpublic
Associació PTP
www.transportpublic.org
info@transportpublic.org
93.244.49.70
682.65.94.83

Barcelona, 25 de gener de 2022

Celebrem l'avenç dels projectes del carril bus de la B-23 i el TramCamp

Novetats positives pel que fa a dues reivindicacions històriques de la PTP: una molt bona notícia en l'actual context d'emergència climàtica.

Es desbloqueja el carril bus a la B23, una demanda plantejada per la PTP des de l'any 2001 juntament amb els ens locals i les entitats econòmiques i socials de les comarques afectades.

S'accepten bona part de les al·legacions presentades des de la PTP sobre el projecte del Tramcamp, i es marca el 2023 com a data d'inici d'obres.

El mes de gener acaba amb dues notícies sobre millores del transport públic que fa molts anys que la PTP porta reclamant: l'impuls del projecte constructiu del TramCamp i l'acord entre l'Estat i la Generalitat per crear el carril bus de la B-23.

D'una clausura incomprensible... a un projecte de tramvia

El passat mes de març de 2021 la PTP presentava les seves al·legacions al projecte del TramCamp, tot indicant que el projecte podria ser licitat l'any 2022. El 24 de gener de 2022,

dos anys després del cessament del servei del tram Port Aventura - Salou - Cambrils, podem celebrar per fi l'impuls del projecte constructiu del primer tram del tren-tramvia del Camp de Tarragona.

Des de la PTP considerem encertat que l'opció de traçat **independent de la xarxa ADIF**, tant entre Cambrils i Vila-seca com amb la connexió amb Tarragona i que, a més, es compti amb material mòbil de característiques purament tramviaires, seguint la tendència dels nous tramvies d'Europa.

Tot i celebrar la notícia, recordem la importància que el material mòbil de l'operació sigui **compatible amb el tramvia de Barcelona**, cosa que permetria als corresponents operadors l'aprofitament de recursos conjuntament i la compra agregada. És per això que **alertem de l'inconvenient que suposa plantejar la infraestructura parcialment sense catenària** i instem a optar, en cas que sigui imprescindible, pel sistema d'alimentació APS de Barcelona o amb tercer carril central per tal de continuar garantint la compatibilitat Tot i tractar-se d'una solució menys econòmica en infraestructura, en el còmput global d'eficiència i material mòbil queda justificat. Tanmateix, insistim en dir que a la majoria de ciutats centreeuropees, els tramvies van amb catenària pels àmbits més poblats sense que això suposi un inconvenient.

I no ens oblidem que aquest projecte, per sobre de tot, ha de permetre **recuperar un servei eficient de transport públic a les zones centrals de Salou i Cambrils**, que mai s'hauria hagut d'eliminar, i millorar les paupèrrimes xifres de mobilitat sostenible a l'àrea: el 82% de la quota modal és de vehicle privat, comptant, a més, amb un 90% de mobilitat interna al Camp de Tarragona).

Carril bus ara! Un reclam amb més de 20 anys d'història.

És una reivindicació històrica dels ens locals i de les entitats econòmiques i socials de les comarques afectades. **Afecta més de 500 expedicions de línies de bus** que venen del Baix Llobregat, de l'Alt Penedès, de l'Anoia i del Bages, però també de tot el Pla de Lleida, de l'Alt Pirineu i de l'Aran, així com algunes expedicions provinents del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre.

El 23 de gener de 2022 per fi hi ha hagut acord entre l'Estat i la Generalitat per traspassar a aquesta la gestió de la carretera i així posar en marxa el projecte de construcció del carril bus-VAO que porta incorporant-se a tots els instruments vigents de planificació de la mobilitat.

L'accés ràpid fins a la ciutat hauria de **complementar-se amb una estació d'autobusos enllaçada amb la xarxa ferroviària de la ciutat**, on els usuaris puguin mitigar l'espera i reduir el nombre de terminals que hi ha en els entorns d'aquest corredor.

Des de la PTP volem recordar que l'execució d'aquest carril permetrà l'estalvi de 2.600Tm de CO_2 anualment, i prop de 3.000 hores diàries en temps de desplaçaments per als 30.000 usuaris diaris del transport públic en aquest corredor.

Enguany farà quinze anys que la PTP va fer una demostració estàtica on es volia demostrar que una nova manera de la gestió de les infraestructures viàries és possible, on el transport públic quedi posat en valor. El 2022 es presenta com un molt bon any pel transport públic i

des de la PTP romandrem atents al compliment dels terminis de cada projecte. Tanmateix, recordem que **encara queden molts temes sobre la taula**, sense anar més lluny, el seguit de mesures tàctiques que va presentar la PTP durant el desconfinament. Esperem no quedar-nos només amb aquests dos regals de reis amb retard.