

Barcelona, 25 de enero de 2022

Celebramos el avance de los proyectos del carril bus de la B-23 y el TramCamp



Novedades positivas en relación con las reivindicaciones históricas de la PTP: una muy buena noticia en el actual contexto de emergencia climática.

Se desbloquea el carril bus en la B23, una demanda planteada por la PTP desde el año 2001 junto con los entes locales y las entidades económicas y sociales de las comarcas afectadas.

Se aceptan buena parte de las alegaciones presentadas desde la PTP sobre el proyecto del Tramcamp, y se marca en 2023 como fecha de inicio de obras.

En enero termina con dos noticias sobre mejoras del transporte público que lleva muchos años la PTP lleva reclamando: el impulso del proyecto constructivo del TramCamp y el acuerdo entre el Estado y la Generalitat para crear el carril bus de la B-23.

De una clausura incomprensible... a un proyecto de tranvía

El pasado mes de marzo de 2021 la PTP presentó sus [alegaciones al proyecto del TramCamp](#), indicando que el proyecto podría ser licitado en 2022. El 24 de enero de 2022,

dos años después del cese del servicio del tramo Port Aventura - Salou - Cambrils, podemos celebrar por fin el impulso del proyecto constructivo del primer tramo del tren-tranvía del Camp de Tarragona.

Desde la PTP consideramos acertado que la opción de trazado **independiente de la red ADIF**, tanto entre Cambrils y Vila-seca como con la conexión con Tarragona y que, además, se cuente con material móvil de características puramente tranviarias, siguiendo la tendencia de los nuevos tranvías de Europa.

A pesar de celebrar la noticia, recordamos la importancia de que el material móvil de la operación sea **compatible con el tranvía de Barcelona**, permitiendo a los correspondientes operadores el aprovechamiento de recursos conjuntamente y la compra agregada. Es por ello que **alertamos del inconveniente que supone plantear la infraestructura parcialmente sin catenaria** e instamos a optar, en caso de que sea imprescindible, por el sistema de alimentación APS de Barcelona o con tercer carril central para continuar garantizando la compatibilidad. Pese a tratarse de una solución menos económica en infraestructura, en el cómputo global de eficiencia y material móvil queda justificado. Sin embargo, insistimos en que en la mayoría de ciudades centroeuropeas, los tranvías van con catenaria por los ámbitos más poblados sin que esto suponga un inconveniente.

Y no nos olvidemos que este proyecto, por encima de todo, debe permitir **recuperar un servicio eficiente de transporte público en las zonas centrales de Salou y Cambrils**, que nunca debería haberse eliminado, y mejorar las paupérrimas cifras de movilidad sostenible en el área: el 82% de la cuota modal es de vehículo privado, contando, además, con un 90% de movilidad interna en el Camp de Tarragona.

Carril bus ahora! Un reclamo con más de 20 años de historia.

Es una reivindicación histórica de los entes locales y entidades económicas y sociales de las comarcas afectadas. **Afecta a más de 500 expediciones de líneas de bus** que vienen del Baix Llobregat, del Alt Penedès, del Anoia y del Bages, pero también de todo el Pla de Lleida, del Alt Pirineu y del Aran, así como algunas expediciones provenientes del Camp de Tarragona y las Terres de l'Ebre.

El 23 de enero de 2022 por fin ha habido acuerdo entre el Estado y la Generalitat para traspasar a ésta la gestión de la carretera y de esta manera poner en marcha el proyecto de construcción del carril bus-VAO que lleva incorporándose a todos los instrumentos vigentes de planificación de la movilidad.

El acceso rápido hasta la ciudad debería **complementarse con una estación de autobuses enlazada con la red ferroviaria de la ciudad**, donde los usuarios puedan mitigar la espera y reducir el número de terminales existentes en los entornos de ese corredor.

Desde la PTP queremos recordar que la ejecución de este carril permitirá el ahorro de 2.600 Tm de CO2 anualmente, y cerca de 3.000 horas diarias en tiempo de desplazamientos para los 30.000 usuarios diarios del transporte público en este corredor.

Este año hará quince años que la PTP hizo una [demostración estática](#) en la que se quería demostrar que una nueva manera de la gestión de las infraestructuras viarias es posible, donde el transporte público quede puesto en valor. En 2022 se presenta como muy buen

año para el transporte público y desde la PTP permaneceremos atentos al cumplimiento de los plazos de cada proyecto. Sin embargo, recordemos que **todavía quedan muchos temas sobre la mesa**, sin ir más lejos, la serie de [medidas tácticas](#) que presentó la PTP durante el desconfinamiento. Esperamos no quedarnos solo con estos dos regalos de reyes con retraso.