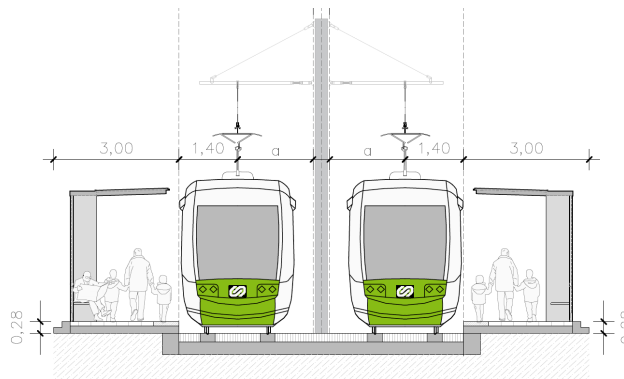


Tarragona, 19 de julio de 2023

## Presentadas las alegaciones de la PDF y la PTP en el estudio informativo del Tramcamp



*Se proponen mejoras de diseño y trazado que mejoran la velocidad comercial prevista y la versatilidad del sistema para que sea más atractivo para el usuario. Las prestaciones del Tramcamp deben ser coherentes con su característica de tranvía interurbano.*

*Es necesario priorizar la alimentación por catenaria, que permite la recuperación de energía de frenado y evita la disminución del rendimiento energético del vehículo. En aquellos tramos en los que la catenaria sea inviable, es preferible el sistema de alimentación por carril central (APS)*

*El sistema debe ser flexible y debe admitir en el futuro diferentes modelos de explotación, y se hacen propuestas técnicas para hacerlo posible.*

*Se proponen modificaciones puntuales de trazado en Tarragona, Vila-seca y Cambrils para mejorar el encaje urbano y la captación de usuarios.*

La Plataforma en Defensa del ferrocarril del Camp de Tarragona (PDF) y la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP) han presentado alegaciones conjuntas en el estudio informativo de la fase 2 del proyecto del Tramcamp. A partir de la coincidencia con el estudio informativo presentado de la conveniencia del Tramcamp como revulsivo para impulsar el transporte público en el área del Camp, las entidades han propuesto hasta 26 enmiendas para mejorar el proyecto y hacer más atractivo el servicio para el usuario.

- 1) **Mejora de los tiempos de viaje:** las prestaciones del Tramcamp deben acercarse más a los sistemas de tranvía interurbano tipo Stadtbahn alemán (modelo aplicado con éxito en ciudades como Praga, Estrasburgo, Oporto o Bergen) que a un tranvía urbano puro. Las alegaciones presentadas se refieren al incremento de velocidad en los tramos interurbanos, la propuesta de alineaciones de paradas que no introduzcan limitaciones de velocidad, la ampliación de los radios de curva, la reducción de los tramos en vía única y la tipología de los vehículos.

- 2) **Incremento de capacidad actual y futura del sistema. Flexibilidad en la explotación:** El sistema debe quedar configurado desde el inicio de forma que permita su desarrollo posterior, sin limitaciones en escenarios de explotación que pueden ser muy diferentes a los inicialmente planteados. Por tanto, todos los puestos deben admitir desde el inicio tranvías en composición doble y se propone una distribución de los escapes (conexión entre vías paralelas) y de las terceras vías de maniobra que sea suficiente para atender eventualidades de incidencia o de explotación diferenciada. Además, se plantea que ya desde sus inicios los horarios sean compatibles con los hábitos de trabajo y ocio, y se disponga de las frecuencias adecuadas.
- 3) **Alimentación eléctrica por catenaria en toda la red:** La alimentación por catenaria permite una mejor eficiencia energética del sistema, en disminuir el peso del vehículo (que no necesita baterías) y permitir la recuperación de la energía generada en el frenado. Si en algún tramo muy concreto se justifica la ausencia de catenaria, resulta preferible la alimentación por carril central (sistema APS), que es lo previsto para el tranvía de la Diagonal.

## Què aporten els sistemes ferroviaris?

**GUIATGE FERROVIARI**

✓ ✗

**ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES**

✓ ✗

<p><b>1</b> </p> <p><b>MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA</b></p> <p>✗ Amb els vehicles d'hidrogen o bateria ja no cal el tramvia!</p> <p>✓ La bateria, la pila d'hidrogen o el dièsel són fonts d'energia, i s'apliquen tant a modes viaris com ferroviaris.</p> <p>✓ El ferrocarril estalvia energia gràcies al baix fregament rodacarril i per la seva gran capacitat.</p>	<p><b>2</b> </p> <p><b>L'ELECTRIFICACIÓ MÉS SOSTENIBLE</b></p> <p>✗ Per descarbonitzar el transport l'hidrogen és la millor opció!</p> <p>✓ L'ús de la pila d'hidrogen requereix molta més energia que la bateria o l'electricitat directa.</p> <p>✓ Connectar-se a una catenària o 3r rail és més sostenible: els vehicles no s'han de sobrecarregar amb pesades bateries.</p>	<p><b>3</b> </p> <p><b>MÀXIMA ACCESSIBILITAT</b></p> <p>✓ El guiatge redueix el gap vehicle-andana. No calen rampes.</p> <p>✓ Amb catenària o 3r rail, l'energia de la frenada es pot recuperar per a altres consumidors.</p> <p>✓ No s'empren materials contaminants ni escassos (p.ex liti).</p> <p>✓ Els trens i tramvies no tenen problemes d'autonomia.</p>	<p><b>4</b> </p> <p><b>MÀXIMA CAPACITAT DE TRANSPORT</b></p> <p>✗ El "megabús" o "trambús" ofereix una capacitat similar!</p> <p>✓ El tren és el mode amb més capacitat i supera de llarg els límits de la carretera (bus 24 m. de llarg).</p> <p>✓ Pot formar trens dobles i adaptar-se a demandes canviants.</p> <p>✓ Més amplada interior (rodes més petites)</p>	<p><b>5</b> </p> <p><b>RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES</b></p> <p>✗ El tren és una antiqualla, existeixen guiats alternatius.</p> <p>✓ Metros i tramvies estan en expansió a tot el món.</p> <p>✓ El guiatge ferroviari no té límits per capacitat o velocitat, com el guiatge òptic del bus, i presenta les millors ràtios de seguretat.</p> <p>✓ Gàlib estricte</p>	<p><b>6</b> </p> <p><b>MÀXIMA DURABILITAT</b></p> <p>✗ Amb menys inversió podem aconseguir iguals resultats!</p> <p>✓ L'elevada inversió inicial es compensa amb uns costos operatius baixos tot i créixer la demanda.</p> <p>✓ Els vehicles i la infraestructura duren la vida útil de la carretera.</p> <p>✓ Tecnologia fiable.</p>
---	---	--	--	--	---

pdf.camp **PTP** REMOVED DEL TRANSPORT PÚBLIC

+ Informació a [Transportpublic.org](http://Transportpublic.org) | [pdfcamp.org](http://pdfcamp.org)

4) **Mejoras en los trazados urbanos:** Las alegaciones presentadas hacen referencia finalmente a aspectos concretos de los trazados urbanos previstos, y de su intermodalidad efectiva con otros medios de transporte. Los aspectos más importantes que se han incluido son:

- **Vilaseca:** Disposición del tranvía dejando libre el espacio necesario para nuevas vías en la estación de ADIF. Hay que tener presente que con el cambio de ancho del tramo Vila-seca en Tortosa, estas vías serán imprescindibles para una correcta operatividad del'R16.

- **Tarragona:**

1. Parada del tranvía en Battestini; integración total en la estación de Autobuses de la Plaza Imperial Tarraco. Evita el paso de los tranvías por la Plaza Imperial y permite establecer una terminal provisional en caso de retraso en la continuación a la estación.

2. Remodelación de trazado por Sant Pere y Sant Pau - Estación, bajando por la N-240/Avenida Andorra, con su reforma urbanística y acortar los tiempos de recorrido. Continuación por el Pasaje Soler y Morey, Plaza Alcalde Lloret y conexión con el nudo de Battestini.

3. Continuación más allá de Battestini por Pere Martell. Todo el trazado entre Battestini y la estación sería compatible con los buses de la EMT, compartiendo plataforma y andenes. Continuación por la nueva Rambla del Mar completamente reformada. Opción de desviar una de las vías por la calle Real.

4. Nueva parada frente al Parque Central y el barrio del Nou Eixample Nord, uno de los barrios más densos de la ciudad, y otra en el Tarraco Arena Plaza para los grandes conciertos.

- **Cambrils:** eliminación de curvas en el acceso a la nueva estación de ADIF.

A partir de la presentación de las alegaciones, las entidades defensoras del transporte público iniciamos un período de interlocución con la administración responsable del proyecto, los entes locales afectados y los actores económicos y sociales de la demarcación para consensuar aquellos aspectos que presenten un interés compartido.

Puede consultar las alegaciones completas en [este enlace](#).

Para ampliación de la noticia y/o cortes de voz, contactar con: