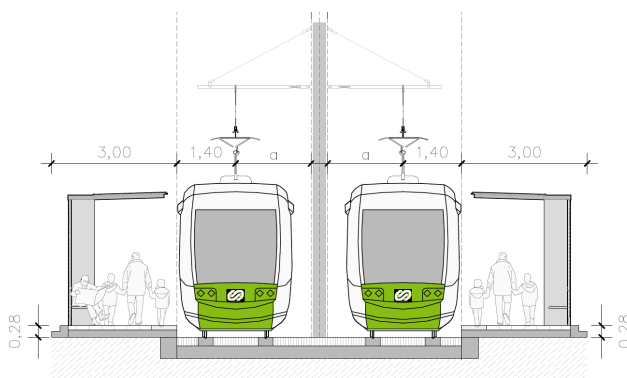


Tarragona, 19 de juliol de 2023

Presentades les al·legacions de la PDF i la PTP a l'estudi informatiu del Tramcamp



Es proposen millores de disseny i traçat que milloren la velocitat comercial prevista i la versatilitat del sistema per tal de fer-lo més atractiu per a l'usuari. Les prestacions del Tramcamp han de ser coherents amb la seva característica de tramvia interurbà.

Cal prioritzar l'alimentació per catenària, que permet la recuperació d'energia de frenat i evita la disminució del rendiment energètic del vehicle. En aquells trams en què la catenària sigui inviable, és preferible el sistema d'alimentació per carril central (APS)

El sistema ha de ser flexible i ha d'admetre en el futur diferents models d'explotació, i es fan propostes tècniques per a fer-ho possible.

Es proposen modificacions puntuals de traçat a Tarragona, Vila-seca i Cambrils per millorar l'encaix urbà i la captació d'usuaris.

La Plataforma en Defensa del ferrocarril del Camp de Tarragona (PDF) i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) han presentat al·legacions conjuntes a l'estudi informatiu de la fase 2 del projecte del Tramcamp. A partir de la coincidència amb l'estudi informatiu presentat de la conveniència del Tramcamp com a revulsiu per impulsar el transport públic a l'àrea del Camp, les entitats han proposat fins a 26 esmenes per tal de millorar el projecte i fer més atractiu el servei per a l'usuari.

- 1) **Millora dels temps de viatge:** les prestacions del Tramcamp han d'acostar-se més als sistemes de tramvia interurbà tipus Stadtbahn alemany (model aplicat amb èxit en ciutats com Praga, Estrasburg, Porto o Bergen) que a un tramvia urbà pur. Les al·legacions presentades fan referència a l'increment de velocitat en els trams interurbans, la proposta d'alineacions de parades que no introdueixin limitacions de velocitat, l'ampliació dels radis de corba, la reducció dels trams en via única i la tipologia dels vehicles.

- 2) **Increment de capacitat actual i futura del sistema. Flexibilitat en l'exploració:** El sistema ha de quedar configurat des de l'inici de manera que permeti el seu desenvolupament posterior sense limitacions en escenaris d'exploració que poden ser molt diferents dels inicialment plantejats. Per tant, totes les parades han d'admetre des de l'inici tramvies en composició doble i es proposa una distribució dels escapaments (connexió entre vies paral·leles) i de les terceres vies de maniobra que sigui suficient per atendre eventualitats d'incidència o d'exploració diferenciada. A més, es planteja que ja des de l'inici els horaris siguin compatibles amb els hàbits de treball i oci, i es disposi de les freqüències adequades.
- 3) **Alimentació elèctrica per catenària a tota la xarxa:** L'alimentació per catenària permet una millor eficiència energètica del sistema, en disminuir el pes del vehicle (que no necessita bateries) i permetre la recuperació de l'energia generada a la frenada. Si en algun tram molt concret es justifica l'absència de catenària, resulta preferible l'alimentació per carril central (sistema APS), que és el previst per al tramvia de la Diagonal.

Què aporten els sistemes ferroviaris?

GUITATGE FERROVIARI

ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES

<p>1 </p> <p>MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA</p> <p>X 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>2 </p> <p>L'ELECTRIFICACIÓ MÉS SOSTENIBLE</p> <p>X 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>3 </p> <p>MÀXIMA ACCESSIBILITAT</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>4 </p> <p>MÀXIMA CAPACITAT DE TRANSPORT</p> <p>X 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>5 </p> <p>RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES</p> <p>X 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 estret</p>	<p>6 </p> <p>MÀXIMA DURABILITAT</p> <p>X 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** PREMIER TRANSPORT PUBLIC

+ Informació a Transportpublic.org | pdfcamp.org

- 4) **Millores en els traçats urbans:** Les al·legacions presentades fan referència finalment a aspectes concrets dels traçats urbans previstos, i de la seva intermodalitat efectiva amb altres mitjans de transport. Els aspectes més importants que s'han inclòs són:
- **Vila-seca:** Disposició del tramvia deixant lliure l'espai necessari per a noves vies a l'estació d'ADIF. Cal tenir present que amb el canvi d'ample del tram Vila-seca a Tortosa, aquestes vies seran imprescindibles per a una correcta operativitat de l'R16.
 - **Tarragona:**
 1. Parada del tramvia a Battestini; integració total a l'estació d'Autobusos de la Plaça Imperial Tàrraco. Evita el pas dels tramvies per la Plaça Imperial i permet establir una terminal provisional en cas de retard en la continuació a l'estació.
 2. Remodelació de traçat pel Sant Pere i Sant Pau - Estació de tren, baixant per la N-240/Avinguda Andorra, amb la seva reforma urbanística i escurçar els temps de recorregut. Continuació pel Passatge Soler i Morey, Plaça Alcalde Lloret i connexió amb el nus de Battestini.
 3. Continuació més enllà de Battestini per Pere Martell. Tot el traçat entre Battestini i l'estació del ferrocarril seria compatible amb els busos de l'EMT, compartint plataforma i andanes. Continuació per la nova Rambla del Mar completament reformada. Opció de desviar una de les vies pel carrer Reial.
 4. Nova parada davant del Parc Central i el barri del Nou Eixample Nord, un dels barris més densos de la ciutat, i una altre al Tàrraco Arena Plaça pels grans concerts.
 - **Cambrils:** eliminació de corbes en l'accés a la nova estació d'ADIF.

A partir de la presentació de les al·legacions, les entitats defensores del transport públic iniciem un període d'interlocució amb l'administració responsable del projecte, els ens locals afectats i els actors econòmics i socials de la demarcació per tal de consensuar aquells aspectes que presentin un interès compartit.

Podeu consultar les al·legacions completes en [aquest enllaç](#).

Per ampliació de la notícia i/o talls de veu, contactar amb:

Daniel Pi: 678 67 56 51