

Trambahía: el nuevo sistema Tren-Tram de Renfe

En diciembre de 2022 se ha inaugurado el “Trambahía”, el nombre comercial de la nueva línea T1 del núcleo de cercanías de Cádiz que une la capital con Chiclana de la Frontera, pasando también por San Fernando. Lo más significativo de esta nueva línea es que tiene un formato de Tren-Tram. Circula tanto por plataforma tranviaria como por la red general de ADIF (RFIG), convirtiéndose en el primer servicio de este tipo que se explota tanto en España como en Portugal, ya que las redes de Tren-Tram existentes (Alacant, Metro do Porto...) no comparten la infraestructura con la red ferroviaria de interés general.

En este reportaje vamos a analizar diferentes características del nuevo servicio:

1) Nueva cobertura territorial

Chiclana de la Frontera (aprox. 85.000 habitantes) cuenta por primera vez con un sistema de transporte ferroviario con 7 paradas. Por su parte, el trazado por San Fernando (casi 100.000 habitantes) y con 8 paradas, es complementario y no coincidente con la línea de cercanías actual, de manera que el acceso al ferrocarril en este municipio se ha visto ampliado a prácticamente todo el núcleo urbano con el Tren-Tram. Dentro de la ciudad de Cádiz el Trambahía realiza las mismas paradas que la línea C1 de cercanías.

2) Un sistema integrado al núcleo de cercanías de Cádiz

La nueva línea de Tren-Tram (T1) está integrada en el núcleo de cercanías de Cádiz como una línea que se suma a las ya existentes (C1 y C1a). De este modo, el sistema tarifario, los mapas y la imagen corporativa es más sencilla de cara a las personas usuarias y se percibe como una red ferroviaria única.



3) Oferta de servicio

La oferta de servicio proporciona un tren cada 1h por sentido todos los días de la semana entre Cádiz y Chiclana de la Frontera y vv. Los laborables de lunes a viernes además hay un servicio parcial complementario entre Chiclana y Río Arillo (donde se encuentra la estación de correspondencia con la línea C1 de cercanías) asegurando 2 servicios por hora y sentido en este tramo.

La estación de Río Arillo ejerce de punto de correspondencia entre la línea T1 y la C1, de manera que permite realizar viajes desde Chiclana o San Fernando hacia Jerez de la Frontera, o bien completar el itinerario hasta Cádiz para los trayectos parciales de la línea T1 que acaban en Río Arillo. Como curiosidad, mencionar que esta estación no tiene accesos exteriores, por lo que su uso es exclusivo para realizar los transbordos entre las líneas T1 y C1.

4) Integración urbana en San Fernando y Chiclana de la Frontera

El recorrido urbano en San Fernando y Chiclana se ha realizado a través de los núcleos urbanos con una excelente proximidad a los principales puntos de interés y equipamientos. De forma general, el Trambahía ha permitido una pacificación de los principales ejes para convertirlos en prioritarios para el transporte público y la movilidad no motorizada.



Trambahía a su paso por el centro urbano de San Fernando

5) Servicio ferroviario en Cádiz y entre San Fernando y Chiclana

Fuera de los núcleos urbanos de San Fernando y Chiclana la plataforma es estrictamente ferroviaria. En Cádiz el Trambahía circula por la línea general de ADIF usando la infraestructura de RFIG y parando en todas las estaciones ya existentes de cercanías. En el tramo interurbano entre San Fernando y Chiclana la línea tiene una plataforma ferroviaria en vía doble y sobre balasto.



Trambahía en un andén de la estación de Cádiz

6) Material móvil

El material móvil se caracteriza por ser un vehículo parecido a un tranvía pero con un interiorismo similar a los trenes de cercanías. Está adaptado a PMR y se adapta bien a las velocidades requeridas tanto en el tramo ferroviario como el tranviario.

Cabe destacar la adaptación que tienen las puertas para permitir el uso a dos alturas, correspondientes a la altura de las paradas en ámbito urbano en San Fernando y Chiclana y a la del andén en las estaciones de Cádiz). En las paradas de tranvía (San Fernando y Chiclana) se pueden hacer uso indistintamente de las 4 puertas existentes y en las estaciones de Cádiz únicamente se hacen uso de las puertas adaptadas a la altura de los andenes (aunque la proximidad de las puertas entre ellas no hace complicado el normal funcionamiento).



Interior del vehículo

7) Demanda

La respuesta de la demanda las primeras semanas de funcionamiento ha estado muy positiva. Todo indica que el servicio se va a consolidar rápidamente y la satisfacción de las personas usuarias es positiva.

Valoración de la Alianza Ibérica por el Ferrocarril

+ Celebramos la puesta en marcha de este nuevo sistema de transporte en la Bahía de Cádiz que sin duda servirá como ejemplo para otros servicios en otros puntos de la red.

+ El sistema de Tren-Tram es idóneo para algunas realidades geográficas como lo es en este caso. Permite una buena cobertura y adaptación en los núcleos urbanos y una buena velocidad comercial en los tramos interurbanos.

+ En estos momentos se están planeando o tienen aprobado ya el proyecto diversos sistemas de Tren-Tram en Cataluña. Camp de Tarragona (Cambrils-Salou-Vilaseca-Reus-Tarragona, con el proyecto aprobado y pendiente de la licitación de las obras); Costa Brava (circular, Girona-Sant Feliu de Guíxols-Girona con ramal a Banyoles y Olot); Bages (Manresa-Súria-Sallent-Berga); Terres de l'Ebre (Tortosa-Alcanar). En total, 300 km en estudio inicial o con las obras a punto de iniciarse.

+ Compartir el Tren-Tram con la red general de ADIF está siendo una buena experiencia y demuestra la posibilidad de compartir en tramos concretos de la red de diferentes tipologías de servicios (Tren-Tram, Cercanías y largo recorrido). Aunque se tendrían que agilizar los procesos de homologación del material rodante para evitar los larguísimos tiempos de implantación de los servicios (como ha ocurrido en este caso). Las obras y el proceso de homologación de servicios han durado 18 años, un tiempo anómalamente largo.

+ La oferta actual en la línea T1 es claramente insuficiente para atender a la demanda existente en un ámbito urbano de más de 300.000 habitantes. Los servicios en el tramo urbano tendrían que ser como mínimo cada 15 min. y las conexiones con Cádiz cada 30 min.

+ Este mismo sistema de transporte, y la adaptación de la infraestructura y material rodante, ha de servir como ejemplo para otras redes de Tren-Tram que se están planteando en otros puntos, con la posibilidad de usar la red ferroviaria convencional para dar sentido a la red: Tren-Tram Girona-Costa Brava u otros proyectos de España y Portugal.

Informe realizado realizado a partir de la visita in situ de **Josep Maria Olivé** en diciembre 2022/Enero 2023.