

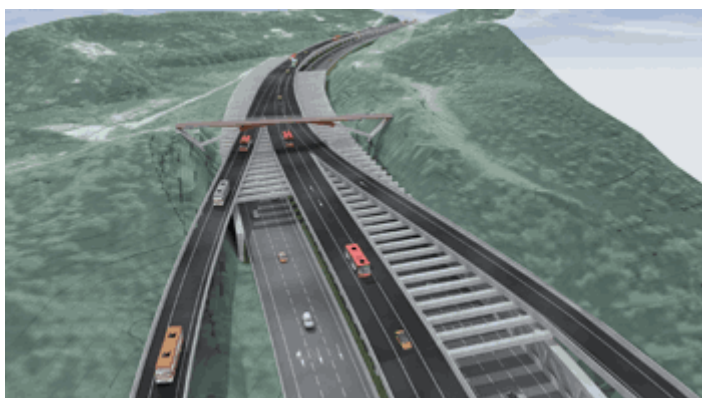
Comencen les obres de construcció del carril bus-VAO de la C-58

Les obres del carril bus-VAO de la C-58 han començat aquesta setmana amb els treballs previs a la construcció d'aquesta infraestructura viària. Segons la planificació prevista, el termini d'execució serà de tres anys, durant els quals s'intentarà mantenir el sis carrils de la circulació evitant talls de trànsit. Es tracta del primer carril bus d'aquestes característiques que impulsa el Govern català a les entrades i sortides de Barcelona. Té un pressupost total de 80 milions d'euros.

La construcció de dos carrils segregats d'ús exclusiu per a autobusos i vehicles d'alta ocupació (VAO) al mig de l'autopista C-58 i en l'enllaç amb la C-33, en el tram comprès entre Ripollet i l'avinguda Meridiana de Barcelona, té com a objectiu la millora de la capacitat viària i fomentar l'ús del transport públic.

Les actuacions prèvies a la intervenció sobre la calçada s'han iniciat amb els treballs de topografia, esbrossada de camins i talussos i altres condicionaments necessaris, com el desviament dels serveis afectats, ja que molts d'ells necessiten resituar-se, com les línies telefòniques, elèctriques, conduccions de gas i aigua, entre d'altres. Es preveu que el gruix de l'obres s'iniciï en uns dos mesos.

El carril bus-VAO tindrà una longitud total de 6,82 km i el seu funcionament serà reversible, de tal forma que els dos carrils sempre tinguin alhora el mateix sentit de la circulació, en funció de les necessitats de mobilitat, decidint en cada moment, i depenent del trànsit, el sentit cap a Ripollet o cap a Barcelona. Gairebé tot el seu recorregut es construirà a nivell de l'actual C-58 aprofitant el centre de la calçada, amb dos carrils de 3,5 metres d'ample cadascun i vorals d'un metre i mig, amb tres elements distintius com dues pèrgoles i un viaducte elevat. Per tal d'encabir el nou carril bus a l'actual mitjana, de 4 metres d'amplada, s'eixamplarà l'autopista lateralment.



Mantenir els 6 carrils oberts al trànsit

El principal repte plantejat a l'hora de programar aquesta obra és intentar minimitzar les possibles afectacions sobre el trànsit, sense que calgui fer talls i mantenir oberts els sis carrils de circulació (tres per sentit). Per poder assolir aquest objectiu, tot el procés constructiu s'ha dissenyat al voltant de 8 àmbits d'intervenció definits per diferents elements estructurals, cadascun d'ells amb diferents fases constructives. Així mateix, i per evitar les afectacions sobre el trànsit, es procurarà no treballar en més de dos àmbits alhora. Igualment, s'han escollit mètodes constructius per executar les estructures més complexes que evitaran al màxim les afecions.

Vuit àmbits de treball

Un cop finalitzin els treballs previs, en els propers mesos s'iniciarà el gruix del procés constructiu, que es divideix en 8 àmbits. Es preveu que es comenci a executar amb les tasques d'ampliació de la plataforma pels laterals de l'autopista al voltant de l'entrada de la C-58 a la Meridiana.

Àmbit 1: es troba situat a la zona industrial de Can Cuiàs, en terme de Barcelona, gairebé a la meitat del carril bus-VAO i està dividit en dues fases. Durant la primera, es farà l'ampliació de la plataforma per l'exterior, reduint els carrils dels 3,5 m. fins a 3 metres, En la segona fase, es treballarà sobre l'interior de la calçada, desviant el trànsit per una franja externa ja ampliada.

Àmbit 2: es localitza a l'entorn del pont d'accés al cementiri de Collserola i també estarà dividit en dues fases, presenta unes característiques d'intervenció similars a les de l'àmbit 1 sense que destaquï cap estructura significativa. S'actua a nivell de sòl.

Àmbit 3: ubicat a Montcada i Reixac, a voltant del nus de la Ferreria, acull la construcció de la pèrgola-trident que permetrà l'enllaç amb el carril bus-VAO des de Ripollet, un dels elements més emblemàtics. Per les característiques de l'estructura, l'actuació en aquest àmbit ocuparà gairebé la meitat del temps total estimat de construcció. El cobriment de la pèrgola es durà a terme durant dos períodes estivals ja que requereix de desviaments de trànsit en horaris nocturns per col·locar les bigues i les prelloses. Aquesta actuació serà la darrera actuació que s'executarà de totes les obres.

Àmbit 4: es localitza en el nus de Ripollet i s'actuarà sobre l'exterior de la via i els ramals d'enllaç. Té una única fase d'intervenció ja que s'actua, preferentment, sobre l'exterior de la via afectant.

Àmbit 5: aquest és l'àmbit del viaducte entre Montcada i Ciutat Meridiana. Acollirà la construcció d'aquesta estructura una altra de les actuacions singulars del carril bus-VAO, que es realitzarà sense haver de tallar el trànsit, ja que no s'actua sobre les calçades. Per fer-ho possible, s'utilitzarà un procediment constructiu basat en un sistema tipus llençavigues o pont llençat, que facilitarà la col·locació de les gelosies de suport, les estructures

metàl·liques, els vanos, els taulers i el formigonat. Es preveu que per dur a terme aquesta actuació la única intervenció sobre el trànsit sigui la reducció de l'amplada dels carrils fins a 3 metres en una longitud de 100 metres.

Àmbit 6: situat a la zona de l'encreuament de la C-58 amb la C-33 a l'alçada de Torre Baró. Destaca coma element rellevant la pèrgola sobre la C-33 en dues fases constructives, registrant-se desviaments de trànsit per carrils habilitats, i es realitzarà igualment sense talls de circulació.

Àmbit 7: es troba al voltant de Torre Baró i Trinitat Nova. Estarà dividit en tres fases, necessàries per compatibilitzar el trànsit amb la nova geometria dels carrils d'entrada a la Meridiana. Juntament amb l'Àmbit 6, serà el primer en el qual començarà el procés constructiu d'aquí un parell de mesos.

Àmbit 8: el tram final estarà ubicat a l'avinguda Meridiana, a l'entrada de Barcelona. Dividit també en dues fases que s'executaran durant el períodes estivals de dos anys successius, moment en què es registra una menor afluència de trànsit per l'autopista C-58. Aquesta actuació obligarà tallar un carril per sentit a l'entrada de la Meridiana.

Així mateix, en els àmbits de les obres la velocitat es reduirà a 80 km/h.

Millora de la mobilitat Vallès-Barcelona

El nou carril, que contribuirà a millorar la mobilitat entre el Vallès Occidental i el Barcelonès, és un clar exponent de l'aposta del Govern de Catalunya en favor del transport públic i la mobilitat sostenible, augmentant i prioritzant la fluïdesa del transport col·lectiu i promovent l'alta ocupació dels vehicles privats per descongestionar les entrades i sortides de Barcelona. Cal destacar que aquest tram de la C-58 registra la IMD (intensitat mitjana diària) més alta de tot Catalunya, superior als 150.000 vehicles diaris.

Una aposta pel transport públic

El carril bus-VAO segregat s'inclou dins les actuacions proposades pel Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) 2006-2026, elaborat pel DPTOP, amb els objectius de:

- Incrementar l'ocupació del vehicle privat.
- Reduir la mobilitat interurbana en vehicle privat.
- Afavorir el creixement i l'ús del transport públic.
- Apostar per una mobilitat cada cop més sostenible.

En aquest sentit, el carril bus-VAO de la C-58 es convertirà en el primer que s'inicia dels diversos que està impulsant el Departament de Política Territorial i Obres Públiques per tal de potenciar l'ús del transport públic col·lectiu enfront del vehicle privat i reduir la congestió de trànsit a la xarxa viària. En concret, el

Departament té en marxa la creació de diversos carrils a l'entrada i sortida de Barcelona que complementin el que avui es comença a construir.

Entre aquestes actuacions cal destacar el carril bus d'entrada a la C-31, des Montgat a Barcelona, del qual en aquests moments s'està finalitzant el projecte de constructiu; el de la B-23, entre Molins de Rei i la Diagonal, del qual el Ministeri Foment n'última l'estudi informatiu i la plataforma reservada per a bus de la carretera C-245, Bus Baix, entre Castelldefels i Cornellà, que en les properes setmanes el govern traurà a informació pública.

Una nova etapa per a Tabasa

Aquesta obra compta amb un pressupost total de construcció de 80 milions d'euros, cofinançats amb fons europeus FEDER de desenvolupament regional que actualment estan en la tramitació final. S'inscriu dins la nova estratègia empresarial de Tabasa, reflectida en el Decret 70/2008, d'1 d'abril, que inclou una sèrie d'actuacions en relació amb les infraestructures de mobilitat dins l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb una inversió, en una primera fase, de 433 milions d'euros. D'aquests, uns 300 es destinaran a la millora de l'oferta de transport públic entre el Vallès i el Barcelonès.

D'altra banda, aquest Pla incorpora una fórmula innovadora de finançament d'obra pública, per la qual els recursos obtinguts pels ingressos del peatge s'invertiran en altres actuacions de la xarxa de transports, especialment pel que fa a la millora de les infraestructures de transport públic i de la seguretat viària.