

L'autopista superposada bus-VAO alleujarà la saturada C-58 el 2012

L'obra per a vehicles d'alta ocupació avança sense retallades pagada per Tabasa i diners europeus

Comença la col·locació de les bigues en el llarg tram de viaducte entre Montcada i la Meridiana

Dimecres, 23 de febrer del 2011 _

RAMON COMORERA

BARCELONA

El projecte més ambiciós i car iniciat fins ara per fomentar l'ús de l'autobús i augmentar l'ocupació mitjana de només 1,2 persones als vehicles que accedeixen a Barcelona enfila l'últim any d'obres. L'innovador doble carril segregat de la C-58 per a busos i vehicles d'alta ocupació (VAO, tres persones o més) avança a bon ritme entre l'avinguda de la Meridiana i Montcada-Ripollet amb l'objectiu d'obrir a principis del 2012. I ho fa aliè a les retallades i als 80 milions de cost perquè el seu finançament va a càrrec de l'empresa pública Tabasa (túnel de Vallvidrera) i de fons europeus (32 milions). El llarg tram de viaducte d'aquesta autèntica autopista superposada ja comença a prendre forma al port de Montcada.



Columnes del viaducte per a bus i vehicles d'alta ocupació emergeixen a la C-58 a Ciutat Meridiana, ahir. RICARD CUGAT



.PDF

Tan difícil com els 6,8 quilòmetres de la mateixa obra, feta en part a sobre de l'autopista i en part encaixada al mateix nivell entre les dues calçades, és la seva execució sense reduir la capacitat de la via. Amb 154.000 vehicles diaris de mitjana, la xifra més alta de Catalunya que col·loca aquesta autopista a punt de la saturació més enllà de les hores punta quan ja ho està gairebé diàriament, la C-58

no pot perdre ni un carril.

Per això, des de l'inici del projecte, el desembre del 2008, s'ha treballat des dels laterals i des de la mitjana ampliada gràcies a desviaments parcials de les dues calçades. Igualment, s'ha actuat de nit en diversos períodes. Això sí, sempre amb un estrenyiment dels sis carrils de circulació, una mesura adoptada des de l'inici que ha fet encara més fràgil la precària fluïdesa.

ESTRUCTURA METÀL·LICA / Seguint aquest procés constructiu, la col·locació de les bigues del tram elevat es farà les pròximes setmanes des d'una estructura metàl·lica acabada de finalitzar. A partir d'aquesta estructura i recolzant-se successivament en cada tram de plataforma acabat s'aniran fent lliscar les peces cap al següent. La majoria de columnes en forma de Y que suportaran la llosa ja estan preparades.

A la zona de Montcada, per accedir des de l'exterior de la C-58 a la nova estructura central es construiran dos trams elevats més que travessaran les calçades de l'autopista formant una espectacular pèrgola trident. Quan a l'altura de Ciutat Meridiana la C-58 va al seu torn per un llarg i alt viaducte, el carril bus-VAO seguirà elevat i formarà així un autèntic escalètric.

En el tram inicial de la Meridiana, entre Trinitat Nova i Trinitat Vella on conflueixen la C-58, la C-33 i la C-17, la plataforma aterrarà i se situarà a la mitjana ampliada amb l'espai que es guanya al desplaçar les calçades cap als laterals. La delicada operació que constitueix aquesta obra comença al nus de la Ferreria de Ripollet i acaba a Can Dragó.

CARRILS REVERSIBLES / La Generalitat preveu que els dos carrils del nou vial siguin reversibles, malgrat que el trànsit de tots dos anirà sempre en la mateixa direcció, o cap a

Barcelona o cap al Vallès Occidental, segons les necessitats. Fonts de Tabasa informen que no s'ha decidit encara el sistema que es farà servir per controlar que els cotxes que circulen per aquesta calçada preferent tinguin tres persones o més.

El carril bus-VAO de la C-58 és un dels tres previstos al pla d'infraestructures de Catalunya 2006-2026. Els altres dos, a la C-31 entre Montgat i la Gran Via, i la B-23 de Molins de Rei a la Diagonal, aquest a càrrec de l'Estat, fa anys que estan en estudi i en projectes en redacció.