

SCOT

AUTOPISTA C-58. CARRIL BUS-VAO RIPOLLET BARCELONA

Pol Huguet - X3 Estudis Ambientals



Actualitzat a 6/5/2011

En començar el 2011, dos anys després d'iniciar-se, les obres del carril per a autobusos i vehicles d'alta ocupació de la C-58 entre Ripollet i Barcelona avancen a bon ritme, sense afectar gaire el trànsit, i es preveu que acabin a final d'any. Un cop inaugurat, aquest carril, segregat de la calçada de l'autopista i, en un tram, elevat mitjançant un viaducte, ha de contribuir a millorar notablement la comunicació per carretera entre el nord de Barcelona i el Vallès Occidental, reduint els col·lapses de trànsit i augmentant la rapidesa i fiabilitat dels trajectes en autobús.

L'autopista C-58 uneix el nord de Barcelona i el sud el Maresme amb Sabadell i Terrassa, passant per l'est de Collserola i seguint, en part, la vall del riu Sec. A part de concentrar el trànsit entre el nord de la capital catalana i bona part del Vallès Occidental, també és utilitzada per aquells vehicles que provenen de l'Eix del Llobregat (Bages, Berguedà i Cerdanya) o s'hi dirigeixen. Tot plegat fa que acumuli una de les densitats de trànsit més altes de Catalunya i que, sovint, pateixi col·lapses de circulació.

L'any 2005 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) de la Generalitat va presentar l'estudi informatiu i una sol·licitud d'avaluació

d'impacte ambiental del projecte de construcció d'un carril bus i un carril VAO (vehicles d'alta ocupació, amb tres o més ocupants) en un tram de 6,8 km de l'autopista C-58 entre Ripollet (Vallès Occidental) i Barcelona. Constaria de dos carrils segregats que es construirien a la mitjana de l'autopista actual i que, tot i funcionar normalment en sentit Barcelona, es podrien revertir segons les circumstàncies.

El carril bus-VAO pretenia ser un element decisiu per a la descongestió d'aquest accés. A part de promoure que els usuaris del cotxe privat comparteixin el vehicle en els seus trajectes, el carril segregat permetria reduir notablement la durada dels viatges de les línies d'autobús de Ripollet, Sabadell, Terrassa i Manresa (i més al nord) cap a Barcelona. Tot i així, segons Francesc Xandri (de la consultora Cinesi), el principal avantatge del carril bus, més que la reducció de la durada del trajecte, és l'augment de la fiabilitat, de la seguretat que els usuaris que facin servir el transport públic no es trobaran embussos i podran arribar a la seva destinació puntuals.

Aquesta infraestructura s'emmarcava en la política del Govern d'Entesa (PSC, ERC i ICV-EUiA) de promoure el transport públic i millorar l'accessibilitat a la ciutat de Barcelona, materialitzada el 2006 en el desenvolupament de les [DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT](#) i l'aprovació del [PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026](#). En una línia semblant, l'Ajuntament de Barcelona va presentar a final de 2008 el Pla de mobilitat urbana de Barcelona que, entre altres mesures, preveia que totes les entrades a Barcelona tinguessin carrils bus-VAO abans del 2018. Finalment, a principi de 2009 el Govern va aprovar el [PLA DE TRANSPORT DE VIATGERS DE CATALUNYA 2008-2012](#), que proposava directrius per a la millora del transport públic per carretera i ferrocarril. Tota aquesta legislació posava les bases d'un canvi substancial del model de transport de Catalunya, amb alguns canvis a llarg termini i d'altres de ben evidents en pocs anys, un dels més destacats dels quals seria el carril bus-VAO de la C-58.

L'any 2008 l'empresa pública Tabasa va adjudicar les obres a la unió temporal d'empreses OHL i Copcisa, ja que presentava un pressupost més baix i una afectació menor de les obres en el trànsit viari. El disseny de la infraestructura presentava algun element singular, com ara un viaducte de gairebé 1 km damunt dels dos ja existents, i una estructura de 500 m elevada sobre una pèrgola a l'enllaç amb Ripollet, que permetria connectar els laterals de l'autopista amb els carrils situats a la mitjana.



Comencen les obres

El febrer de 2009 van començar els treballs previs de les obres del carril. De mica en mica, a través de declaracions, comunicats i rodes de premsa, o de presentacions públiques de la infraestructura, es va anar coneixent quin seria el funcionament del carril. Així, el president de l'empresa pública Tabasa, encarregada de les obres, va explicar que el carril discorreria, en la seva major part, per la mitjana de l'autopista existent, i estaria segregat de la calçada de tal manera que impediria als vehicles que hi entressin sortir-ne fins al final. A més, també va informar que, per evitar l'ús indegut del carril, la policia controlaria que tots els vehicles privats que hi entressin tinguessin un mínim de 3 ocupants o, en cas contrari, serien multats. La Generalitat també estava sospesant aplicar un sistema automàtic de detecció dels ocupants dels automòbils, en funció dels resultats de la prova pilot que es començaria als túnels de Vallvidrera a partir del juliol de 2010, on s'aplicaria un descompte del 20% del peatge per als vehicles amb tres o més viatgers. En col·laboració amb la Universitat Politècnica de Catalunya, s'hi utilitzarien dos sistemes per a la comptabilització dels ocupants: a través d'infrarojos o del processament informàtic d'una gravació de vídeo.

A partir del maig de 2009 van començar les obres principals, que afectaven la calçada, reduint l'amplada dels carrils i ocupant l'espai dels vorals, per tal de disposar de l'espai necessari per a desenvolupar les estructures i fonaments del nou carril bus-VAO. Per tal d'afectar el trànsit el mínim possible les obres es farien, sobretot, de nit, en dies festius i a l'estiu, i generalment es mantindrien

oberts els 6 carrils de l'autopista. En aquell moment es preveia que les obres duressin 3 anys i tinguessin un cost aproximat de 80 MEUR.

Canvis en el projecte

El març de 2009, aprofitant la construcció del nou carril bus-VAO, l'Ajuntament de Barcelona va explicar que havia plantejat a la Generalitat alguns canvis urbanístics en l'entrada de la C-58 a la ciutat a través de l'avinguda Meridiana. Així, el consistori voldria "pacificar" el trànsit de l'avinguda, movent el primer semàfor 700 m cap al nord i transformant els vorals en voreres (amb arbrat i mobiliari urbà), per tal de millorar l'accessibilitat entre els barris de Trinitat Nova i Trinitat Vella, fins aleshores dificultat pel mur que significava l'autopista, només salvat per una passarel·la elevada. Aquestes obres afectarien el tram entre el carrer Garbí i la via Favència. En canvi, el DPTOP s'hi oposava frontalment, ja que aquesta modificació podria comportar l'augment de les retencions a l'entrada de la ciutat, neutralitzant els beneficis del carril bus-VAO. Els primers mesos de 2011, finalment, es va acabar retirant la passarel·la que hi havia a l'alçada del carrer de la Llosa i s'hi va habilitar un semàfor i un pas a nivell, que va rebre crítiques contràries entre veïns i conductors.



Unes setmanes abans, a final de 2010, es va fer pública la declaració d'impacte ambiental amb caràcter favorable al carril bus-VAO, encara que hagués estat aprovada per la Ponència Ambiental el maig de 2007. Malgrat tot, indicava algunes modificacions per garantir la permeabilitat ecològica entre els espais

naturals que separa l'autopista: la [SERRA DE COLLSEROLA](#) i el turó de Montcada (i, més enllà, a l'altra banda de la C-17 i la C-33, la Serra de Marina). Aquestes mesures consistien en condicionar com a passos de fauna les obres de drenatge existents, restaurar la vegetació dels talussos, reduir la tala d'arbres i executar una sèrie d'accions per a la prevenció d'incendis forestals. També recollia que el traçat del carril bus-VAO no impediria la possible construcció d'un ecoducte, un pas elevat per a fauna entre els dos espais naturals previst per un estudi del Parc de Collserola i l'Ajuntament de Montcada, ja que en aquell indret el carril es mantindria a l'alçada de la calçada.

La declaració feia un èmfasi especial en la protecció de la vegetació de ribera del torrent del Cargol (al nord-oest de Can Cuiàs), ja que acull un hàbitat d'interès comunitari (alberedes, salzedes i altres boscos de ribera). El document també demanava restituir tots els vials interceptats per l'obra, adoptar mesures per prevenir els núvols de pols, asfaltar les calçades amb aglomerat sonoreductor i instal·lar pantalles sonores vora alguns habitatges de Torre Baró i Ciutat Meridiana.

Les obres avancen minimitzant les molèsties

A partir de l'abril de 2010 les obres van comportar l'ocupació del vial d'accés a la C-17 en sentit Vallès des de Ciutat Meridiana, cosa que va originar problemes de trànsit durant uns mesos. Això va permetre construir un tram del viaducte, un dels elements constructius més complexos, que es preveia enllestir a la tardor. El conjunt del viaducte, d'1 km de longitud, s'iniciaria al polígon de Can Cuiàs i finalitzaria a l'avinguda Meridiana, a l'alçada de Torre Baró. En els següents mesos, a mesura que les obres anaven avançant, es van anar produint restriccions puntuals en diferents trams d'alguns carrils de la C-58 o de vials d'accés i sortida, però sense una gran incidència sobre el trànsit.

A diferència del que estava passant amb la construcció de moltes infraestructures, frenades per les retallades pressupostàries de la Generalitat i el Govern Espanyol (arran de la crisi econòmica), les obres del carril bus-VAO (finançades per Tabasa i fons europeus) continuaven avançant a bon ritme i es mantenia el calendari d'obertura previst a final de 2011 o inici de 2012.