

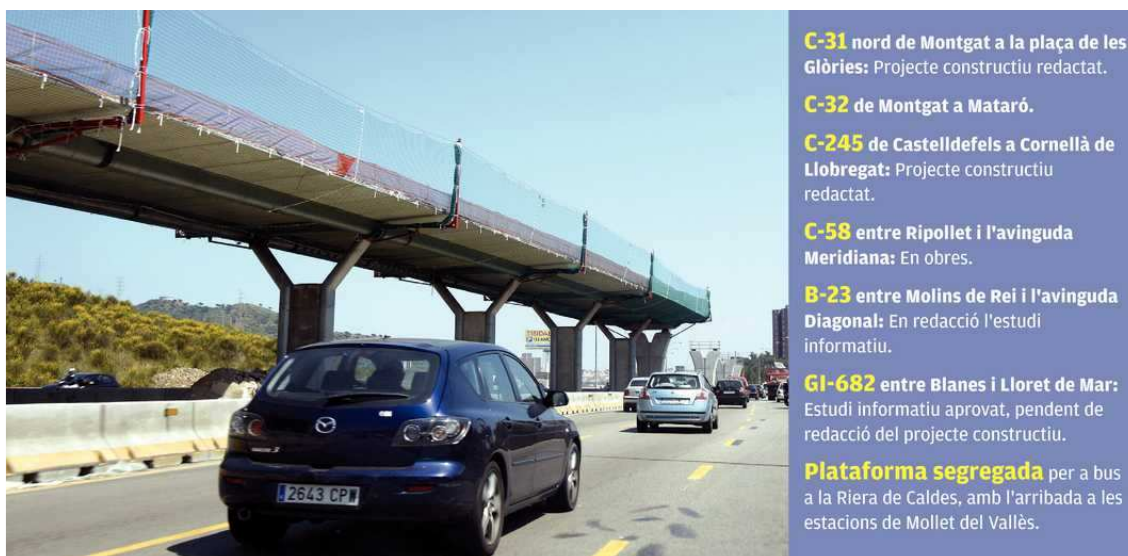
# L'hora del bus

La retallada en infraestructures i transport públic fa emergir els carrils per a autobusos i vehicles d'alta ocupació com a alternativa al ferrocarril

Catalunya té en marxa una obra faraònica a la C-58, però la majoria de projectes estan aturats

L'Estat planeja imposar aquests traçats a les ciutats de més de mig milió d'habitants

El Punt - 14/06/11 02:00 - barcelona - [Raül Garcia i Aranzueque](#)



Cotxes passant per sota del carril bus-VAO elevat que s'està construint a l'autopista C-58 entre Ripollet i l'accés a Barcelona per l'avinguda Meridiana  
Foto: ORIOL DURAN.

“Si hi ha pocs recursos, el bus-VAO és una bona eina per gestionar el trànsit”, diu un expert

Corren mals temps per a les infraestructures i els transports a Catalunya. El Departament de Territori i Sostenibilitat retallarà el pressupost un 31% i el Ministeri de Foment tampoc està per la feina d'invertir. Toca, doncs, administrar els diners amb imaginació i, a falta de grans obres ferroviàries o de xarxes de carreteres, emergeix com un recurs útil per endreçar el trànsit, la implantació de carrils bus-VAO (vehicles d'alta ocupació).

El Ministeri d'Indústria planeja, fins i tot, imposar per llei la implantació de carrils bus-VAO als accessos de totes les ciutats de l'Estat de més de mig milió d'habitants a partir de l'any que ve. El ministre Miguel Sebastián confia que la generalització d'aquestes vies ràpides, reservades a autobusos interurbans i a

cotxes particulars amb tres passatgers o més, descongestionarà el trànsit i ajudarà a estalviar energia.

A Catalunya, l'anterior govern va incloure la implantació d'aquest tipus de carril en el pla general d'infraestructures i serveis de la mobilitat de Catalunya amb l'objectiu de combatre la "saturació de les vies d'accés als principals centres econòmics i de localització de llocs de treball en hora punta". El Departament de Territori i Sostenibilitat vol ara reactivar l'extensió de carrils bus-VAO com una "fórmula per millorar els desplaçaments interurbans i complementar la xarxa de rodalies". "El problema –diuen des de Territori– és que la majoria de projectes que es van aprovar en l'anterior legislatura estan aturats perquè eren extraordinàriament cars".

A hores d'ara, només hi ha en construcció el vial entre Ripollet i l'accés a Barcelona per l'avinguda Meridiana. Es tracta d'una obra faraònica, pressupostada en 119 milions d'euros, finançada per l'empresa pública Tabasa (la dels túnels de Vallvidrera) i amb fons europeus. Part d'aquesta via, de 6,8 quilòmetres i amb dos carrils reversibles en un mateix sentit, va per damunt de l'autopista i està previst que s'acabi a finals d'aquest any.

Ricard Riol, president de l'associació Promoció del Transport Públic (PTP) considera aquesta obra massa "costosa" i "poc eficient" perquè "als accessos a Barcelona no hi ha una hora punta de sortida en un sentit i una altra de tornada en un altre sentit". "La regió metropolitana de Barcelona, a diferència de Madrid, és pluricèntrica, especialment el Vallès", explica. Riol critica també que s'hagi fet una calçada segregada de la C-58 perquè aquesta opció no ajuda a "treure cotxes de l'autopista". "Al contrari, si hi ha més vehicles que circulen pels nous carrils, hi pot haver més fluïdesa a l'autopista i, per tant, més turismes que s'animin a utilitzar-la. Això atraurà més cotxes i del que es tracta és de reduir el vehicle privat".

Àlvar Garola, professor del departament d'infraestructura del transport i territori de la Universitat Politècnica de Catalunya i expert en avaluació d'infraestructures i gestió de la mobilitat, en canvi, veu "lògic" que el nou carril bus-VAO no s'estigui fent a còpia de guanyar espai als cotxes perquè "la C-58 és una via congestionada i, si no es fes així, hi hauria un tap molt gran". Garola recorda que als EUA i en alguns llocs d'Europa s'ha fet una aposta forta pels carrils bus-VAO perquè "fomenten l'ús del transport públic i aporten freqüència i fiabilitat". "Als EUA funcionen com un peatge per als vehicles de baixa ocupació", explica el professor de la UPC.

#### Peatges amb descompte

A Catalunya, aquesta fórmula s'aplica al peatge dels túnels de Vallvidrera, on es fa un 20% de descompte als turismes amb tres ocupants o més. "Quan hi ha pocs recursos són una bona eina per incrementar la capacitat de gestió del trànsit", sosté Garola. "El ferrocarril, en canvi, tot i tenir una alta capacitat, és car". Riol tem, justament, que l'executiu s'escudi en la contenció pressupostària per deixar de banda el tren. "Cal invertir en ferrocarril encara que estiguem en

crisi", reclama. De moment, però, ja serà molt si es desbloquegen els carrils bus-VAO previstos.

6,8

quilòmetres

té el carril bus-VAO que s'està construint a la C-58 entre Ripollet i l'accés a Barcelona per l'avinguda Meridiana.