

Trànsit propone aprovechar el arcén para crear un carril bus en la B-23

La Generalitat sostiene que su idea no precisa obras y podría hacerse en seis meses con menos de 3,5 millones | Fomento, titular de la autopista, mantiene aparcado su proyecto, valorado en más de 100 millones | Trànsit resta importancia a que la vía se quede sin arcén tres horas al día. Que los buses eviten los atascos es clave para que sean un transporte atractivo

La Vanguardia - Vida | 19/11/2011 - 01:59h

ENRIQUE FIGUEREDO Barcelona , ÓSCAR MUÑOZ Barcelona

A falta de recursos económicos, soluciones imaginativas de bajo coste. Mientras el ya viejo proyecto –reivindicado desde el 2001– de construir un **carril** segregado para **autobuses y vehículos de alta ocupación (VAO)** en la **B-23** hasta **Barcelona** sigue encallado en los despachos de **Fomento**, la Generalitat plantea hacerlo realidad sin más dilación mediante una solución provisional que prácticamente no requiere obras y precisa de una inversión de, como mucho, 3,5 millones de euros y seis meses para tenerla lista.

La nueva vía –sólo en sentido Barcelona, desde el enlace con la ronda Litoral y hasta el inicio de la Diagonal, un tramo de unos siete kilómetros– se abriría aprovechando el arcén y se pondría en servicio sólo en las horas punta matinales, que es cuando más tráfico hay de entrada a la ciudad. En una primera fase, sólo la utilizarían autobuses y autocares. Y, si funciona bien, seis u ocho meses después, se abriría a vehículos con al menos tres ocupantes. La propuesta, elaborada por el **Servei Català de Trànsit** y a la que ha tenido acceso *La Vanguardia*, la remitirá este organismo a los responsables del Gobierno central que surja de las elecciones de mañana, ya que su adopción depende del ministerio.

La intervención es sencilla. Consiste en redistribuir el espacio de la calzada de entrada, de doce metros de ancho y que ahora tiene tres carriles de 3,50, un arcén interior de un metro y otro exterior de 2,50, de modo que queden cuatro carriles de 3,30 y un arcén interno de 0,80 m. Entre las siete de la mañana y las 9.30 o 10 horas, estarían abiertos los cuatro carriles y el de los autobuses y vehículos con tres o más ocupantes iría por el interior, el de la izquierda, que suele ser más rápido. El resto del día, sólo funcionarían tres carriles, usando el exterior como arcén. Estos cambios se indicarían en los pórticos que ya tiene la autopista y que deberían ampliarse con un módulo. Estos dispositivos también servirán para informar de los límites de velocidad variable que se prevé estrenar a principios del 2012. Ya en la Diagonal, un semáforo daría paso a la incorporación de los autobuses al carril derecho, que es donde están ubicados en la ciudad.

Hay tres problemas que Trànsit cree asumibles. Uno, que los carriles sean más estrechos que ahora, algo que no debería preocupar porque este tramo está limitado a 80 km/h y,

con esta velocidad, 3,30 metros es suficiente. Otro aspecto es que con los cuatro carriles abiertos la autopista no tendría arcén, lo que restaría espacio a los vehículos para detenerse en caso de avería. Una situación que Trànsit ve asumible porque sólo se daría dos horas y media o tres al día. Otras vías limitadas a 80, como las rondas o la C-31 norte, entre el Besòs y Glòries (donde hay otro carril bus), carecen de este espacio de emergencia toda la jornada. Por último, existía la duda sobre si el sobrepeso que debería soportar el actual arcén, que tiene una base bajo el asfalto más fina que el resto de la calzada porque no está pensado para la circulación, sería excesivo. Y más aún cuando lo usen los camiones, por ser el carril de la derecha, el de los vehículos más lentos. Trànsit minimiza este aspecto porque los vehículos más pesados no van por la B-23 (suelen elegir la A-2 y la ronda Litoral) y porque, como ya se ha dicho, esta situación no se da las 24 horas del día.

Los últimos estudios del ministerio, de hace cuatro años, dibujaban una infraestructura mucho más grande. Arrancaba en Molins de Rei y preveía, a lo largo de once kilómetros, hasta la Zona Universitària, una vía bus-VAO con dos carriles con sus respectivos arcenes por el centro de la plataforma, lo que obligaría a adaptar esta franja y en algunos tramos a ampliar las dos calzadas actuales. La parte más compleja eran los enlaces con otras carreteras. Se previeron cuatro. Uno en el inicio, el segundo en la conexión sur de Molins de Rei, el tercero en el nudo de conexión con la A-2 (ronda Litoral) y el último con la ronda de Dalt, en el inicio de la Diagonal. La inversión necesaria se estimó en más de cien millones de euros. Era una actuación similar a la que se está ejecutando en la C-58 – dependiente de la Generalitat–, entre Ripollet y la Meridiana, con dos carriles segregados y en buena parte del recorrido en forma de viaducto sobre la autopista.

Pero como el ministerio pareció olvidar el proyecto, la Generalitat, en tiempos del tripartito, llegó a reclamar la titularidad de la B-23 para hacerse cargo de la ejecución del carril bus-VAO. Pero no hubo respuesta. Ya con el actual Govern de CiU, se planteó a Fomento la construcción de un carril mucho más modesto que costaría 12 millones. La propuesta, elaborada por la dirección general de Transports i Mobilitat, preveía construir un carril, también de entrada, ganando espacio de la mediana de la autopista pero sólo por el lado del sentido Barcelona. El resultado sería una calzada de entrada de cuatro carriles más arcén de los que uno –el interior, el de la izquierda– sería para buses y vehículos de alta ocupación, separado únicamente por pintura. El anteproyecto fue remitido al ministerio el pasado febrero y hasta ahora la conselleria no ha obtenido respuesta.

Contar con este carril es clave para asegurar que los autobuses cumplan sus horarios, mejoren su velocidad comercial y puedan incluso incrementar frecuencias de paso. Sólo así este transporte público podrá evitar los habituales atascos. La solución es separarlos del tráfico general. También hay un efecto ejemplarizante. Al ver que este tipo de vehículo circula con mucha mayor fluidez que el resto, son percibidos por más personas que van en coche como atractivos y se ayuda a que se planteen cambiar el uno por el otro. La B-23

soporta una circulación media diaria de entrada a Barcelona de 64.428 vehículos (en el 2010, a la altura de Sant Just Desvern). De estos, 542 son autobuses y autocares –entre líneas regulares y discrecionales– principalmente concentrados en las horas punta matinales.

En cualquier caso, esta solución no impediría que, más adelante, se adoptara otra de mayor envergadura. De todos modos, aunque se plantea como provisional, si no hay disponibilidad presupuestaria, podría mantenerse durante mucho tiempo. Más aún si se demuestra eficiente. En todo caso, hoy por hoy es inimaginable que sobre la B-23 se vaya a colocar un carril bus-VAO como el que se está construyendo en la C-58, dependiente de la Generalitat, que muchos consideran faraónico, propio de tiempos en que se destinaron grandes inversiones a las infraestructuras del transporte. Con una longitud similar al de la B-23 –6,8 km, desde Ripollet a la Meridiana–, consta de dos carriles por el centro de la vía en gran parte de su recorrido elevados, lo que conforma un espectacular viaducto. La obra, comenzada en el 2008, tiene un presupuesto de 80 millones, a cargo de la empresa pública Tabasa, de los que 32 millones son de fondos europeos. Esto último impide que pueda ponerse un peaje en los primeros cinco años, una posibilidad que el Govern no descarta para más adelante. La previsión es tener la infraestructura lista en junio y, después de un periodo de pruebas, ponerla en servicio en septiembre. Transports i Mobilitat está elaborando el reglamento de explotación. La idea inicial es que los dos carriles sean de entrada a Barcelona por la mañana y de salida por la tarde.

Los otros dos grandes accesos –también en vías de la Generalitat– que se prevé que tengan carriles bus-VAO son los de la C-31 norte (Montgat-Barcelona) y sur (Castelldefels-Barcelona). En el primero, se comenzó un estudio que previó una inversión superior a 100 millones y en el segundo de más de 30 millones. El Departament de Territori estudia soluciones –en principio sólo para buses, no para VAO– más económicas para aplicarlas en el 2014.