

El carril bus-VAO de la C-31 col·lapsa l'entrada a Barcelona

■ L'eliminació d'un vial d'accés provoca retencions i contaminació on abans no n'hi havia



Retencions. Els dos carrils de lliure circulació de la C-31 en direcció sud amb congestió i el carril bus-VAO buit

FEDE CEDÓ
Sant Adrià de Besòs

La matinada de l'11 d'agost va entrar en funcionament el nou carril bus-VAO (vehicles d'alta ocupació) a la C-31, entre Montgat i Barcelona. Quatre quilòmetres que es van senyalitzar adequadament amb pintura blanca i que la Generalitat va calcular que absorbirien 5.000 vehicles per hora en moments punta, de manera que ajudaria a prioritzar el transport públic i beneficiaria els vehicles privats amb dos o més ocupants. Ara bé, la realitat és tossuda, i el que havia de ser una iniciativa per agilitar la mobilitat rodada s'ha convertit en un nou punt negre de col·lapses i, per tant, de contaminació, en una zona on ara les retencions són diàries.

El gran benefici que hauria d'aportar el carril bus-VAO, a banda d'atenuar el trànsit rodat, és incrementar les alternatives en

transport públic. Tot i això, l'entrada en funcionament del carril d'alta ocupació a la zona del Besòs genera l'efecte contrari, ja que com que es disposa d'un carril menys la circulació és la mateixa als trams on se situen els accessos fins al desdoblament cap a la ronda del Litoral, punts on es generen quilòmetres de retenció, cosa que, al seu torn, comporta congestió i episodis d'emissió de gasos contaminants a l'entrada de Barcelona. Per això alguns ajuntaments i especialment els conductors afectats critiquen que s'hagi generat un nou focus de pol·lució.

En aquest punt els consistoris afectats ja han advertit que de moment es mantenen expectants a

l'evolució dels col·lapses entre la C-31 i la C-32 i que estudiaran les possibles reclamacions. Des de Badalona, l'alcalde, Xavier Garcia Albiol, assegura que "donarem un marge de temps per veure com

evoluciona, però si genera més retencions que abans demanarem a la Generalitat que l'elimini". En els mateixos termes s'expressa Joan Callau, alcalde de Sant Adrià de Besòs: "La intenció és bona, si

realment aconseguís reduir un 50% de contaminació, però si en lloc d'això genera retencions demanarem solucions". A Montgat, punt d'inici del carril d'alta ocupació, "no es detecten grans afectacions", apunta Andy Absil, el seu alcalde, que tanmateix lamenta haver conegut la iniciativa "a través de La Vanguardia" i posa en dubte la seva utilitat, ja que pel

ELS MUNICIPIS

Albiol assegura que donaran un marge i si no funciona en demanaran la retirada

LA RESPOSTA

La Generalitat considera que les retencions causades són de pocs minuts

que fa als autobusos "amb prou feines en passa una cada hora", i quant als vehicles privats s'haurien d'estudiar "altres mesures per aconseguir una ocupació més gran en cada un".

No opina igual el director general d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat, Xavier Flores, que assegura que no l'han sorprès els problemes de trànsit a la zona i defineix el col·lapse de vehicles en aquest tram de la C-31 on s'ha implantat el carril bus-VAO com de "marxa lenta de com a mínim cinc minuts". Insisteix que en cap moment se superen els dos minuts de congestió. L'objectiu final, desgrana Flores, és "fomentar que hi hagi més persones en cada cotxe" fins a reduir un 50% del trànsit rodat a l'accés nord de la ciutat.

En l'actualitat el director general afirma que un 90% dels cotxes que entren a Barcelona en hora punta només els ocupen una persona. Per això demana temps i recorda que amb el carril d'alta ocupació de la Gran Via i la Diagonal "també hi va haver crítiques, que amb el temps es van suavitzar". El problema per al responsable de la conselleria és el nus de les Glòries, on el fet d'aplicar nous paràmetres comporta "retencions deriva-

El precedent de la C-58

■ L'obra de Badalona, amb la instal·lació de senyals i unes línies pintades sobre l'asfalt, no té res a veure amb el faraònic projecte de la C-58. La Generalitat va invertir aleshores una mica més de 80 milions en la construcció d'un vial segregat de sis quilòmetres entre Ripolllet i Barcelona. La posada en marxa després de quatre anys d'obres, el 2012, va estar envoltada de controvèrsia per la falta d'usua-

ris que va registrar inicialment. La reducció de la consideració de vehicle d'alta ocupació a aquells que només anaven amb dues persones i l'ampliació d'un horari inicialment molt restringit va acabar fent superar les previsions d'usuaris uns anys després. Ara s'estudia si també podrien utilitzar-lo les motos mitjançant una prova pilot per reduir l'accidentalitat del col·lectiu.



L'objectiu és reduir un 50% del trànsit rodat per l'accés nord

>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

des". D'altra banda, el disseny del nou carril creat entre Montgat i Barcelona no s'ha pogut dur a terme afegint-ne un més als ja existents, com proposava un estudi del RACC de fa uns quatre anys, de manera que s'ha optat per segregar un dels tres actuals. El problema són els ponts que creuen la via, que van ser construïts als anys seixanta i que no permeten ampliar la calçada pels voral.

D'altra banda, el secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Isidre Gavín, el primer dia de funciona-

ment del carril bus-VAO a Badalona va assegurar que es tracta d'una actuació planificada "a mitjà termini", ja que dependrà de la mobilitat del corredor mediterrani entre Mataró i Badalona, quan finalitzi la concessió del peatge de la C-31, que té dues fases més: un carril addicional a la C-31, "amb una obra d'entre 4 i 5 milions d'euros", i un tercer estadi en què es projecta una plataforma per elevar el carril bus-VAO, amb una inversió d'entre 12 i 14 milions.

En paral·lel, les dades facilitades pel Servei Català de Trànsit demostren que des que s'ha im-

plantat el carril bus-VAO es registren col·lapses en una zona on abans no es generaven més que petites retencions. Segons les estadístiques d'aquest setembre, cada dia feiner al quilòmetre 211 hi ha retencions d'entre dos i dos quilòmetres i mig entre les 7.28 hores i les 9.14 hores. En dies puntuals, com ara el dijous 10 de setembre, el col·lapse va superar els tres quilòmetres.

Al seu torn, des del RACC Lluís Puerto, director de la Fundació, defensa impulsar els nivells d'ocupació dels vehicles als accessos metropolitans i la creació d'un carril bus-VAO a la C-31 nord. Amb tot, reconeix que no s'ha "fet prou pedagogia" des de l'administració a l'hora d'obrir el carril, atès que els usuaris no estan habituats a fer-lo servir perquè acostuma a estar associat a una prohibició, un fet que provoca que "molts vehicles de dos o més ocupants no l'aprofitin".

D'altra banda, el punt on finalitza el carril està ideat perquè els conductors tinguin temps de pensar a agafar l'enllaç que més els convingui, ja sigui a les rondes o cap a la Gran Via. Si es demostrés que afecta la mobilitat del conjunt dels vehicles apunten que "caldrà fer algun ajust i endarrerir-lo

L'AVÍS DEL RACC

Els vehicles amb dos ocupants no saben que poden circular per aquest carril

més". Al marge d'això, recorda que "el carril bus-VAO és opcional i no d'ús obligat", de manera que els conductors que saben on es dirigeixen es poden col·locar amb temps al carril que més els convingui.

Des del RACC demanen d'"aplicar més bé la funció d'aquest

carril, on, a més d'autobusos, també es permet la circulació de cotxes amb dos o més ocupants. "Venim d'una cultura viària en què està prohibit circular per carrils bus i en què les sigles VAO (vehicle d'alta ocupació) tampoc no estan popularitzades", considera.

A criteri del RACC, el nou carril gestionat per la Generalitat "s'hauria d'harmonitzar amb el carril reservat al bus" que hi ha més endavant, entre la Gran Via i Glòries, gestionat per l'Ajuntament. Pels usuaris és inadmissible la confusió que genera que dos carrils reservats que són a la mateixa carretera i únicament estan separats per un minut amb cotxe no tinguin les mateixes normes d'ús.

Tot això, assegura Lluís Puerto, "s'hauria de resoldre permetent circular també vehicles amb dos o més ocupants al tram que gestiona l'Ajuntament i que porta fins a la plaça de les Glòries.●