

Comunicat 30/10/2012

## L'ampliació de la C-58, més lògica de VAO que d'autobús

- Infraestructuralment el carril bus-VAO no està ni pensat ni optimitzat per a l'autobús, encara que el beneficia puntualment. El carril VAO de la C-58 és, sobretot, un increment viari de 3 a 5 els carrils a la C-58 restringit a vehicles eficients (VAO +3, ecològic, moto i transport públic bus – taxi).
- L'oferta de bus és modesta. Les noves línies e1 i e2 presenten uns horaris difícils de complir, no funcionen entre les 9:00 i les 16:00 i estan solapades amb el servei de Renfe que és més competitiu.
- La PTP proposa que el bus-VAO s'exploti de forma bidireccional per garantir el compliment d'horaris del bus i que els nous serveis s'orientin a zones mal comunicades: Badia del Vallès, Castellar del Vallès i Sant Cugat – Parc de l'Alba (parc científic del sincrotró)

### NO QÜESTIONAR EL MODEL DE MOBILITAT ACTUAL ENS HA COSTAT 80 MILIONS D'EUROS PER A NOMÉS SET QUILOMETRES DE CARRETERA

La configuració actual del VAO generarà més trànsit sobre Barcelona. Celebrem que un accés a Barcelona doni prioritat als cotxes d'alta ocupació, als més eficients energèticament i al transport públic; però amb la seva configuració actual, el carril bus-VAO actua sobretot com una ampliació de 3 a 5 en el nombre de carrils de circulació. Atès que la C-58 no ha estat transformada per afavorir el bus-VAO, sinó que ha estat amplificada per encabir-ho, Barcelona haurà de fer front a un increment net de trànsit. Tots els estudis sobre salut pública i economia del transport apunten en la direcció contrària: Barcelona ha d'incrementar la seva mobilitat però reduir el trànsit.

Els 120 km/h teòrics en aquest tram de la C-58 ens costen 60 milions d'Euros. D'haver-se mantingut el límit de velocitat previ de 80 km/h a la C-58, es podria haver generat un quart carril destinat a bus-VAO sense gairebé obres d'infraestructura i amb un cost mínim, gràcies a la possibilitat d'estretar carrils i ampliar puntualment els vorals. Per contra, tenim unes calçades segregades –amb viaducte elevat inclòs- que són fruit de l'exigència de l'amplada dels carrils a 120 km/h, una velocitat que es impracticable per congestió durant moltes hores al dia. En el tram del carril bus-VAO inaugurat, de 7 quilòmetres, la diferència en temps entre circular a 120 km/h i a 80 km/h hauria estat de tan sols d'un minut quaranta-cinc segons; i els costos constructius s'haurien reduït a una quarta part amb els 80 km/h. Però aquesta obra es va licitar en una època de follia per les obres públiques sense pensar en l'explotació i rendiment social de les mateixes.

No presenta una lògica d'explotació eficient del transport públic. La C-58 és una via caracteritzada per presentar congestió simultània en els dos sentits de circulació amb molta freqüència. El tipus d'explotació escollida per a aquest carril bus-VAO, dos carrils en el mateix sentit, no assegura la regularitat de l'autobús, ja que, a diferència del cotxe, el transport públic va i torna a la mateixa franja horària. Un carril bus no necessitaria dos nous carrils unidireccionals. L'anàlisi de les incorporacions i sortides del nou carril també demostra que estan optimitzades pel VAO i no pel bus (vegeu annex 4). A més els autobusos requereixen unes quantes mesures que no s'han tingut en compte, com fer més fluides les incorporacions i sortides del vial protegit o evitar les penalitzacions semafòriques actuals en zona urbana. Un projecte amb lògica de transport públic també hagués implicat el disseny d'un terminal de regulació d'autobusos a la Sagrera i no l'encotxament actual en parades urbanes infradimensionades on els conductors no poden ni estacionar l'autobús per assegurar el compliment d'horaris o per anar al WC. A Madrid el carril bus-VAO de l'A-6 va estar lligat a un potent intercanviador on els autobusos hi accedien sense entrebancs semafòrics i podien estacionar-se i encontar i desencotxar usuaris en bones condicions. També calen millores informatives en parades (vegeu annex 4).

## **LA PTP VA ADVERTIR LA GENERALITAT PER CARTA QUE LES NOVES LÍNIES DE BUS EXPRÉS NO COMPLIRIEN HORARIS NI ESTAVEN BEN PLANTEJADES**

Pel que fa noves línies, s'han millorat dues línies prèvies (**e3**, abans A3, i **e4** abans 622) i s'han creat dues de noves, l'**e1** i l'**e2**, que enllacen la Sagrera amb Sabadell i Terrassa, emprant uns temps de viatge de 30 i 40 minuts respectivament (vegeu annex 2). En una primera anàlisi, i tenint en compte els recorreguts urbans dins de Sabadell i de Terrassa, **els temps de viatge plantejats són exageradament optimistes**, ja que triguen aproximadament el mateix que el bus nocturn, que opera amb unes condicions de trànsit que no són comparables amb les diürnes tot i el carril bus-VAO de la C-58. No és la primera vegada que l'excés d'optimisme porta a l'elaboració d'uns horaris virtuals en el corredor Barcelona – Vallès d'autobusos. També cal recordar que les noves línies només operen durant vuit hores al dia, deixant la franja de 09:00h a 16:00h sense servei exprés.

**Per experiència sabem que l'excés d'optimisme en la planificació d'horaris porta associada una forta impuntualitat del servei i la conseqüent frustració dels usuaris i usuàries.** Aquest és el cas viscut sobre les línies de Sarbús A4 i B7 (tots els dies) i de la B8 (festius) des de la darrera “*millora*” d'horaris, produïda el mes de març de 2009. Fou aleshores quan l'interval de pas teòric de les línies A4 i B7 va reduir-se de 30 a 20 minuts; però en no dotar-se les línies d'un parc mòbil suficient, les línies han esdevingut sistemàticament impuntuals i el servei ha empitjorat per als usuaris. La PTP porta més de 15 queixes al Departament de Territori i Sostenibilitat sobre aquest servei; on s'ha demanat tornar als horaris anteriors puntuals, o incrementar la flota destinada a cobrir el nou servei teòric. Malauradament, tres anys i mig després, encara no s'ha donat solució a aquest cas de mala planificació.

**La línia R4 de Rodalies de Catalunya, operada per Renfe, ofereix millors condicions de temps de viatge, freqüència de pas, amplitud horària i accessibilitat al mode (parades) que els nous serveis e1 i e2 de Bus Exprés** (vegeu annex 3). L'únic valor afegit que aportarien les línies e1 i e2 sobre el servei ferroviari és una cobertura ampliada a Sabadell i a Terrassa, però aquest fet pot quedar no compensat per l'escassa cobertura del Bus Exprés dins de Barcelona i uns temps de viatge previsiblement poc competitius. En hora punta, aquestes línies consumiran 8 autobusos. Entenem que un Bus Exprés no s'ha de solapar amb el mode ferroviari quan aquest permet assolir més destinacions en un sol servei (R4), amb un temps igual o més competitiu que el Bus Exprés, amb millors prestacions ambientals (menys consum energètic per passatger i zero emissions en la zona de servei) i més capacitat per captar la demanda. Per a què el Bus Exprés aportï valor afegit sobre la xarxa actual, entenem que hauria de millorar la velocitat comercial dels modes previs o bé optar per rutes noves.

## **LA PTP PROPOSA REORIENTAR L'EXPLOTACIÓ I DE SERVEIS DE BUS DEL CARRIL BUS-VAO DE LA C-58 PER AFAVORIR L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC**

**Explotació de la infraestructura.** Per aconseguir uns temps de viatge estables que donin lloc a un servei de bus puntual i freqüent, la PTP planteja que s'operi el carril de la C-58 en els dos sentits simultàniament i es millorin les incorporacions i sortides d'aquesta infraestructura (vegeu annex 5).

**Explotació del servei.** Proposem que s'utilitzin els 8 “nous” autobusos de les línies e1 i e2 per cobrir **cobrir relacions de transport públic vallesanes molt més necessitades de Bus Exprés**, que no pas Sabadell i Terrassa, ja que aquestes ciutats tenen un servei ferroviari més eficient. Aquestes són algunes possibles alternatives:

- Ampliar la línia E1 fins a **Castellar del Vallès** o crear un nou servei la Sagrera – Castellar. Aquest municipi vallesà, de 23.000 habitants, encara no té cap transport públic diürn que el connecti amb Barcelona.
- Reforçar la connexió directa entre la Sagrera i **Badia del Vallès**, un municipi de 14.000 habitants, que té una de les densitats de població més altes de Catalunya. Entenem que aquest municipi hauria de tenir un servei similar a l'actual bus e4, (ex 622) entre Ripollet i Barcelona.
- Reforçar la connexió entre **Sant Cugat, el Parc de l'Alba (sincrotró) i Barcelona**. En aquest corredor s'ubica un dels parcs científics i tecnològics més importants de Catalunya, ja que s'hi ubica el sincrotró Alba. La connexió en transport públic –bus A4- és **lenta** (per la carretera N-150 entre Cerdanyola i Barcelona Fabra i Puig), **poc freqüent** (cada 30 minuts en dia feiner i 40 minuts en dissabtes i festius) i **fortament impuntual** per la manca de material mòbil o excés d'optimisme en la planificació d'horaris.
- En cas de voler disposar de Bus Exprés a Terrassa, buscar una ruta on aquest servei pugui millorar els temps de viatge del tren, per exemple desviant-lo per l'autopista de Vallvidrera en comptes de la C-58.

Barcelona, 30 d'octubre de 2012

ANNEX 1. CARRIL BUS PROPOSAT PER LA PTP: MÉS ECONÒMIC I MÉS FUNCIONAL, FUNCIONARIA SIMULTÀNIAMENT EN ELS DOS SENTITS DE CIRCULACIÓ EN UBICAR-SE UN PER CALÇADA.



**Prova de carril bus a la B23**  
Sant Just Desvern. 23 de setembre de 2007

Foto: Xavier Lujan

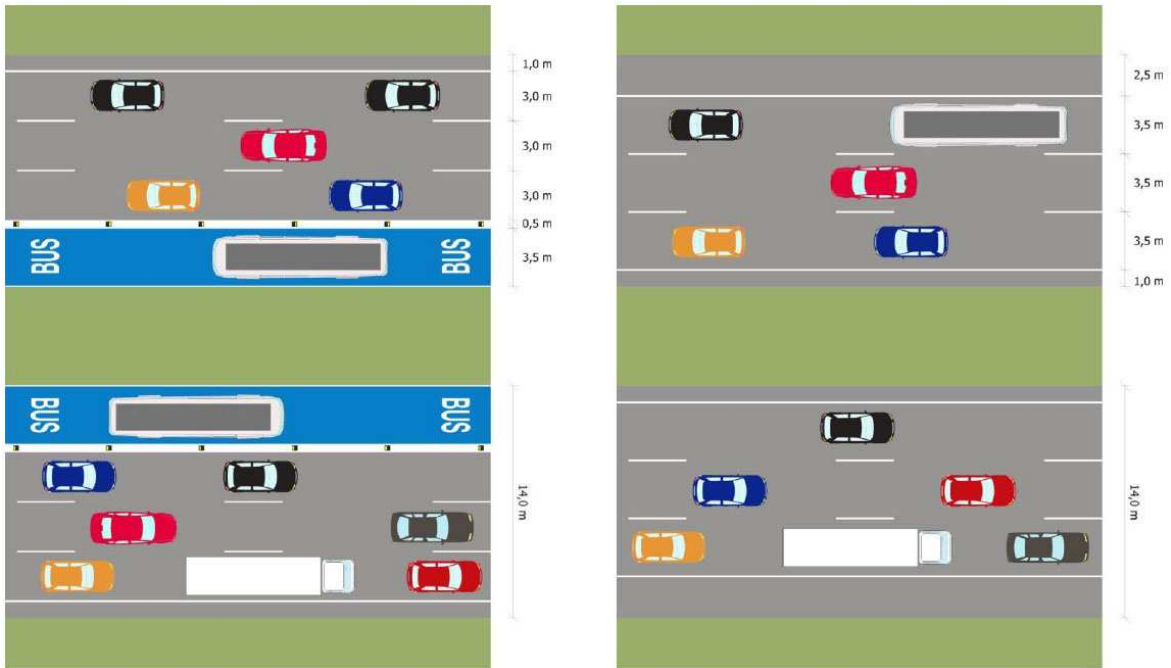
**Associació per a la Promoció del Transport Públic**



ESTUDI PEL CARRIL BUS ECONÒMIC I EFICIENT A LA B23



Font: estudi d'inserció del carril bus a la B-23 de CCOO



Font: estudi d'inserció del carril bus a la B-23 de CCOO

ANNEX 2. ANÀL·LISI DELS INTERVALS DE PAS DELS NOUS BUSOS EXPRÉS E1, E2, E3 I E4.



Llegenda:

Ex Línies noves, des de Sagrera

Ax, 622; Línies anteriors, des de Fabra i Puig

Frequències actuals

Frequències millorades

Frequències mantingudes

**Comparativa de la freqüència del Bus Exprés per la C-58: abans i després del carril VAO**

Línia	Dia	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h						
<b>E1 Sagrera - Sabadell (hores punta)</b>	Feiners				15'										15'												
A1. Fabra i Puig - Barberà - Sabadell (línia prèvia que es manté)	Feiners			30'																							
<b>E2 Sagrera - Terrassa (hores punta)</b> (nova línia)	Feiners				20'										20'												
<b>E3 Sagrera - Cerdanyola - UAB</b>	Feiners			30'	20'				30'	20'							30'										
A3. Fabra i Puig - Cerdanyola - UAB (línia prèvia substituïda pel nou E3)	Feiners			30'																							
<b>E4 Sagrera - Ripollet</b>	Feiners			20'	10'	15'																					
622. Fabra i Puig - Ripollet (línia prèvia substituïda pel nou E4)	Feiners			20'	10'-15'	20'																					

PTP, octubre 2012

Horaris teòrics, subjectes a la congestió de trànsit de la C-58.

Llegenda:

Ex Línies noves, des de Sagrera

Ax, 622; Línies anteriors, des de Fabra i Puig

Freqüències actuals

Freqüències millorades

Freqüències empitjorades

### Comparativa de la freqüència del Bus Exprés per la C-58: abans i després del carril VAO

Línia	Dia	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
<b>E1 Sagrera - Sabadell (no circula)</b>	Dissabtes																					
A1. Fabra i Puig - Barberà - Sabadell (línia prèvia que es manté)	Dissabtes			60'																		
<b>E2 Sagrera - Terrassa (no circula)</b> (nova línia)	Dissabtes																					
<b>E3 Sagrera - Cerdanyola - UAB</b>	Dissabtes			50'																		
A3. Fabra i Puig - Cerdanyola - UAB (línia prèvia substituïda pel nou E3)	Dissabtes			40'																		
<b>E4 Sagrera - Ripollet</b>	Dissabtes			60'																		
622. Fabra i Puig - Ripollet (no circulava) (línia prèvia substituïda pel nou E4)	Dissabtes																					

Horaris teòrics, subjectes a la congestió de trànsit de la C-58.

Llegenda:

Ex Línies noves, des de Sagrera

Ax, 622; Línies anteriors, des de Fabra i Puig

Freqüències actuals

Freqüències millorades

Freqüències empitjorades

### Comparativa de la freqüència del Bus Exprés per la C-58: abans i després del carril VAO

Línia	Dia	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
<b>E1 Sagrera - Sabadell (no circula)</b>	Dissabtes																					
A1. Fabra i Puig - Barberà - Sabadell (línia prèvia que es manté)	Dissabtes			60'																		
<b>E2 Sagrera - Terrassa (no circula)</b> (nova línia)	Dissabtes																					
<b>E3 Sagrera - Cerdanyola - UAB</b>	Dissabtes			50'																		
A3. Fabra i Puig - Cerdanyola - UAB (línia prèvia substituïda pel nou E3)	Dissabtes			40'																		
<b>E4 Sagrera - Ripollet</b>	Dissabtes			60'																		
622. Fabra i Puig - Ripollet (no circulava) (línia prèvia substituïda pel nou E4)	Dissabtes																					

Horaris teòrics, subjectes a la congestió de trànsit de la C-58.

Llegenda:

Ex Línies noves, des de Sagrera

Ax, 622; Línies anteriors, des de Fabra i Puig

Freqüències actuals

Freqüències millorades

Freqüències empitjorades

### Comparativa de la freqüència del Bus Exprés per la C-58: abans i després del carril VAO

Línia	Dia	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
<b>E1 Sagrera - Sabadell (no circula)</b>	Diumenges																					
A1. Fabra i Puig - Barberà - Sabadell (línia prèvia que es manté)	Diumenges			60'																		
<b>E2 Sagrera - Terrassa (no circula)</b> (nova línia)	Diumenges																					
<b>E3 Sagrera - Cerdanyola - UAB</b>	Diumenges			80'																		
A3. Fabra i Puig - Cerdanyola - UAB (línia prèvia substituïda pel nou E3)	Diumenges			70'																		
<b>E4 Sagrera - Ripollet</b>	Diumenges			60'																		
622. Fabra i Puig - Ripollet (no circulava) (línia prèvia substituïda pel nou E4)	Diumenges																					

Horaris teòrics, subjectes a la congestió de trànsit de la C-58.



### ANNEX 3. Comparació dels nous serveis exprés E1 i E2 amb l'actual servei de Rodalies de Catalunya operat per Renfe, R4

#### Relació Barcelona – Sabadell

Barcelona - Sabadell	Temps de viatge a Sagrera	Interval de pas	Amplitud horària	Parades
E1. Bus Exprés	30 minuts	15 minuts	06:00h-09:00h 16:00h-21:00h	7 en total: <ul style="list-style-type: none"> <li>2 a Barcelona: La Sagrera M, St. Andreu Arenal.</li> <li>5 a Sabadell: sobre la Rambla d'Ibèria, Eix Macià i Pl. Concòrdia</li> </ul>
R4. Rodalies de Catalunya	25 minuts	10-15 min.	05:30h-00:00h	14 en total: <ul style="list-style-type: none"> <li>6 a Barcelona: Sants, Pl. Catalunya, Arc de Triomf, La Sagrera M, St. Andreu Arenal i Torre Baró.</li> <li>3 a Montcada: Bifurcació, Manresa, Santa Maria</li> <li>1 a Cerdanyola</li> <li>1 a Barberà</li> <li>3 a Sabadell: Sud, Centre i Nord</li> </ul>

#### Relació Barcelona - Terrassa

Barcelona - Sabadell	Temps de viatge a Sagrera	Interval de pas	Amplitud horària	Parades
E1. Bus Exprés	40 minuts	20 minuts	06:00h-09:00h 16:00h-21:00h	10 en total: <ul style="list-style-type: none"> <li>2 a Barcelona: La Sagrera M, St. Andreu Arenal.</li> <li>8 a Terrassa: sobre av. Barcelona, av. 22 de juliol, Rbla. d'Egara i Rbla. del Pare Alegre</li> </ul>
R4. Rodalies de Catalunya	35 minuts	10-15 min.	05:30h-00:00h	16 en total: <ul style="list-style-type: none"> <li>6 a Barcelona: Sants, Pl. Catalunya, Arc de Triomf, La Sagrera M, St. Andreu Arenal i Torre Baró.</li> <li>3 a Montcada: Bifurcació, Manresa, Santa Maria</li> <li>1 a Cerdanyola</li> <li>1 a Barberà</li> <li>3 a Sabadell: Sud, Centre i Nord</li> <li>2 a Terrassa: Est i Pl.del Nord</li> </ul>

## ANNEX 4. FOTOS DEL CARRIL BUS – VAO C-58 I SERVEI DE BUS ASSOCIAT

### ENTRADA AL CARRIL COSTAT VALLÈS



Mentre els VAO procedents de la C-58 s'incorporen directament al carril bus-VAO per l'esquerra, els autobusos han de desviar-se cap a les calçades laterals (a la foto) i canviar de carril de forma difícilosa perquè l'accés se'ls restringeix per la dreta.



En l'accés dels VAO i dels bus al carril bus-VAO, són els autobusos els que han de cedir el pas als cotxes i motos que procedeixen del Vallès. Una limitació de velocitat, a la mateixa autopista, a 100 km/h, permetria que els autobusos també s'incorporessin directament des de la part central a la mateixa velocitat que la resta de vehicles.



Mantenir els 120 km/h a la C-58 ha encarit el projecte de forma considerable i només ha permès estalviar temps de viatge durant molt poques hores al dia.



Els guanys de temps poden arribar a ser considerables quan el bus circula en el mateix sentit de servei que el bus-VAO, però la C-58 presenta congestions puntuals simultàniament en els dos sentits de circulació. A les fotos es pot veure com l'autobús avança, però després es trobarà la congestió en sentit contrari.



## SORTIDA DEL CARRIL COSTAT MERIDIANA



A la sortida de Meridiana, novament, el bus ha de cedir el pas als VAO que s'incorporen directament al flux de la C-58 per l'esquerra d'aquest vial, i a més esperar una fase semafòrica especial en cas que hagi de fer la parada. La ubicació d'algunes parades tampoc no ajuda a fer una incorporació ràpida a la Meridiana.

Per evitar aquesta penalització en temps, alguns conductors d'autobús opten per la sortida del carril bus-VAO abans d'entrar al nucli de Barcelona, a l'enllaç amb la C-33, que els permet una incorporació fluïda a la Meridiana.



A la meridiana, s'ha actualitzat la informació de l'antic 622 pel nou e4 a l'enganxina del cartell de parada i al plafó envidrat. Les noves línies que ara baixen a Sagrera, e1, e2 i e3, ni s'han situat al cartell de parada ni disposen de marquesina envidrada.





A la parada de Cerdanyola – A de Barcelona la informació no ha estat actualitzada ni al cartell de parada ni a les tires. L'A3, que ara és l'e3, ha canviat d'horaris, ara acaba a Sagrera en comptes de Sant Andreu Arenal, i ha retallat el recorregut per l'Autònoma. Cap d'aquests canvis és visible a aquesta parada.



A la marquesina de la mateixa parada, aquest és el deplorable aspecte que s'ofereix a l'usuari del Bus Expres, brutícia i cartells no vinculats amb el servei.