

Comunicat 29/10/2013

El carril bus-VAO de la C-58 fa un any; convertim-lo aviat en una infraestructura eficient

- La infraestructura es va construir sense definir un pla d'explotació i presenta deficiències operatives que dificulten el seu aprofitament com a carril bus i com a potenciador del *carpooling* (cotxe compartit)
- La PTP demana al Departament de Territori i Sostenibilitat i al Servei Català de Trànsit que estudiïn convertir aquesta infraestructura en el primer Bus Rapid Transit (BRT) de Catalunya

Avui fa un any de la inauguració del carril BUS-VAO de la C-58. El primer carril bus-VAO de Catalunya fou construït per la Generalitat de Catalunya i havia de tenir la virtut de fomentar els vehicles d'alta ocupació i el transport públic, per millorar la mobilitat d'accés a Barcelona; però els resultats aconseguits disten molt d'aquest objectiu. Cal recordar que la capital catalana necessita fortes reduccions de trànsit i increments del transport públic col·lectiu d'acord amb el seu Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 i amb la legislació europea en matèria de contaminació.

La infraestructura es va construir sense definir un pla d'explotació. Com va advertir la PTP reiteradament, el disseny de la infraestructura no preveia una explotació eficient dels autobusos ni tampoc dels vehicles d'alta ocupació: funcionament en un únic sentit en un vial que es congestiona sovint en els dos sentits, poc avantatge per afavorir el *carpooling* o fins i tot trigar més en bus pel bus-VAO que pels carrils convencionals a causa del disseny de les entrades i sortides, etcètera.

Els canvis d'explotació introduïts pel Servei Català de Trànsit trenquen l'esperit original de la infraestructura. Inicialment el carril bus-VAO havia d'admetre únicament transports públics i vehicles amb dos ocupants o més. Poc abans de la inauguració també es va aprovar l'accés de motos i vehicles més ecològics. Al març ja es va generalitzar l'entrada a tots els cotxes privats excepte aquells que només portin una persona. En comptes de resoldre els problemes de disseny inicials, la principal preocupació ha estat omplir de vehicles a la infraestructura, donant un missatge totalment contraproduent: més trànsit de vehicles equivaldria a més mobilitat.

No hem de moure més vehicles sinó transportar més persones. Atenent la necessitat de reduir el trànsit a Barcelona i de potenciar el transport públic entre el Vallès i Barcelona, **la PTP demana al Departament de Territori i Sostenibilitat i al Servei Català de Trànsit que estudiïn convertir aquesta infraestructura en el primer *Bus Rapid Transit* (BRT) de Catalunya.** A tal efecte es demanen els següents canvis:

- **Bidireccionalitat en tot el recorregut.** El compliment d'horaris i la puntualitat requereixen protegir l'autobús durant tot el temps de volta (anada i tornada). L'amplada de la via permet el seu funcionament com una carretera convencional a 80 km/h amb els mínims ajustos.
- **Funcionament durant les 24 hores:** el nou règim de funcionament permetria operar la via de forma contínua, i no només el 44% del temps com passa actualment.

- **Trasllat del carril bus de la Meridiana al centre de la calçada i construcció de 3 parades dobles, a l'estil d'un BRT.** Donaria servei a tots els autobusos interurbans que entren per aquesta via. El carril bus i les parades serien similars a les del Pg.Colom o qualsevol BRT (vegeu imatge adjunta).
- **Cal resoldre la congestió a l'alçada del Baricentro,** motiu pel qual es demana l'extensió del carril protegit del bus fins a Sabadell.
- **Cal un pla d'autobús que cobreixi les àrees mal servides del Vallès** en comptes de competir amb Rodalies Renfe, que és un servei més ràpid fins al centre de Barcelona des de Terrassa i Sabadell.
 - **Reconversió del servei e2 i dedicació dels recursos a cobrir àrees mal servides dins del Vallès.**
 - **Extensió o reforma del servei e1 fins a Castellar del Vallès,** que no té connexió diürna directa amb Barcelona.
 - **Creació de nous serveis expres.cat** a les relacions Badia del Vallès – Barcelona, Parc Sincrotó Alba – Barcelona, o relacions entre polígons industrials i Barcelona
- **Defensem un pla de promoció del carpooling que aconsegueixi incrementar l'ocupació dels vehicles.** Un curt tram de carril per a VAO és insuficient per promoure el carpooling. Cal també aplicar mesures de gestió i revisar la política tarifària (ús de carrils especials, peatges, aparcaments)
- **No repetir aquest model basat en les grans infraestructures: l'autobús es pot protegir amb menys costos d'inversió,** com la PTP ha reivindicat històricament a l'eix de la B-23.



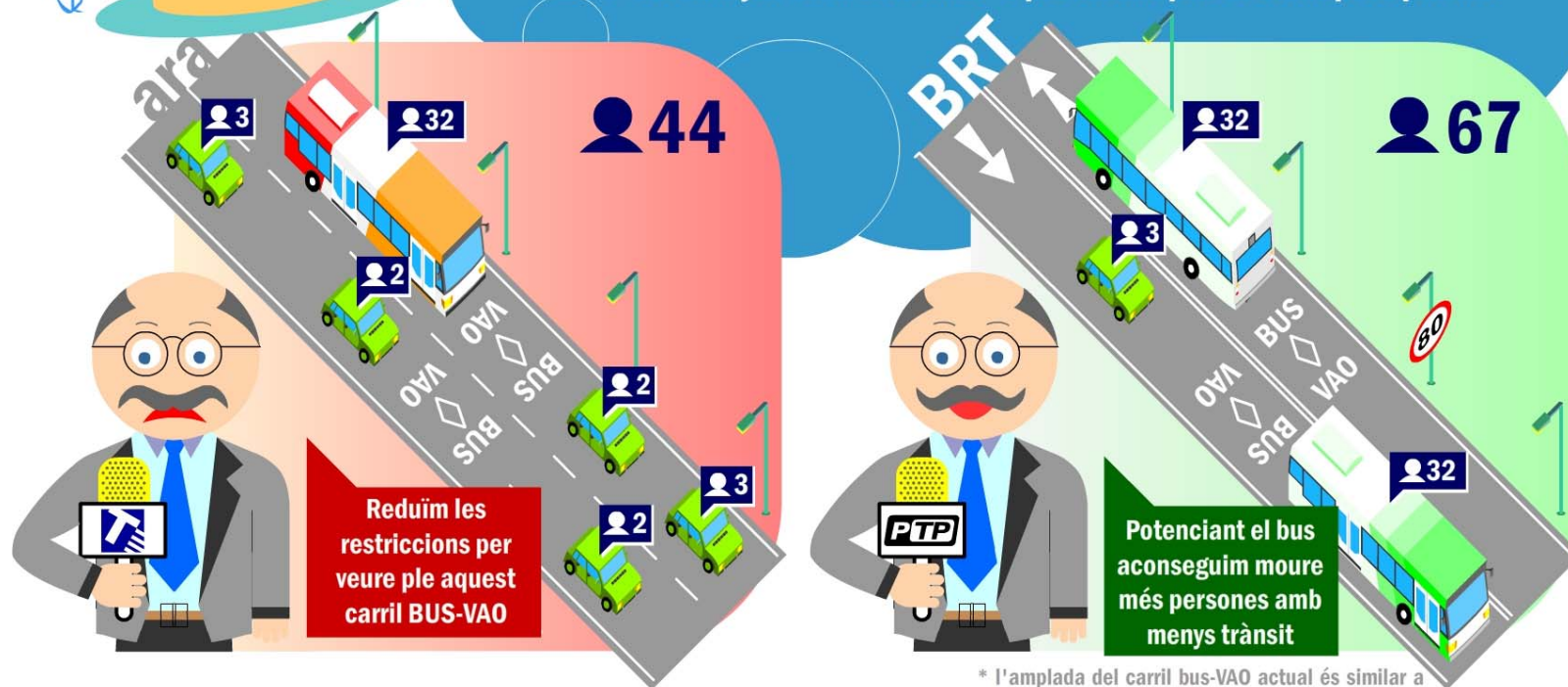
BRT a Changzhou. Font: Scania

Barcelona, 29 d'octubre de 2013

29 d'octubre de 2013

El carril BUS-VAO de la **C-58** fa un any

amb uns resultats modestos pel que fa la mobilitat sostenible. En comptes de solucionar els problemes operatius del bus, la màxima preocupació ha estat omplir el carril de vehicles. Com que no hem de moure més vehicles sinó transportar més persones, la PTP proposa convertir el BUS-VAO en el primer Bus Rapid Transit (BRT) de Catalunya: bidireccional* i preferent per al transport públic.



* l'amplada del carril bus-VAO actual és similar a una carretera convencional de 80 km/h