LA VANGUARDIA

El autobús con carril segregado sustituye viejos sueños de tranvía

La Generalitat proyecta nuevas líneas de bus rápido en vías interurbanas congestionadas



DAVID GUERRERO – 18/12/2017

Una de las asignaturas pendientes del transporte público en Catalunya es la conexión rápida entre municipios vecinos que sufren una importante congestión en sus accesos viarios. En los tiempos de los grandes proyectos urbanísticos y de infraestructuras faraónicas se planteó la construcción de líneas de tranvía para unir ciudades del Vallès, Girona, Tarragona... pero la crisis se llevó la magnificiencia y ahora se pone sobre la mesa una propuesta más adaptada a los tiempos que corren.

Se trata de la creación de una red formada por 17 líneas de autobús interurbano con una alta frecuencia de paso y carril bus segregado para hacerlo competitivo. Una opción mucho más económica y flexible que el tranvía y que después de un análisis a fondo en la consellería de Territori i Sostenibilitat se ha visto como la mejor solución para diferentes puntos del territorio fuera de la ciudad de Barcelona que son un continuo urbano con núcleos de población importantes y con demanda acreditada, pero una oferta insuficiente cuando no inexistente. Son corredores muy congestionados en los que el bus necesita prioridad para poder triunfar.

Atrás queda el viejo sueño de recuperar el Calderí, el tranvía que antaño conectaba Caldes de Montbuí y Mollet del Vallès. Atrás queda el proyecto de crear el Tramcamp, un tranvía para conectar Tarragona con Reus y la estación del AVE. Atrás queda un tranvía entre Girona y los municipios de lo que vendría a ser su área metropolitana...

Las nuevas líneas de autobús rápido entierran la idea de tender raíles pero buscan cumplir la misma función, con una plataforma exclusiva y una velocidad comercial realmente competitiva que lo convierta en un servicio atractivo para los potenciales usuarios. La frecuencia de paso también será determinante. En principio, la espera será de entre 10 y 15 minutos como máximo.

Las siglas de bus rápido darán nombre al nuevo sistema, bautizado como BRCat en la carpeta que quedó sobre la mesa del conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, cuando fue cesado de su puesto en octubre. El equipo técnico del departamento –bajo la batuta del secretario de Infraestructuras y Movilidad, Ricard Font– ha seguido trabajando en la culminación teórica del proyecto y ya está todo a punto para empezar a pasar del papel a la carretera.

Cada una de las nuevas líneas lleva asociado unas obras. Son más modestas que las de un tranvía pero con la misma filosofía. En la mayoría de los casos consisten en la construcción de carriles bus, la introducción de cambios en las intersecciones para dar prioridad semafórica al transporte público e incluso rotondas adaptadas que el vehículo puede atravesar por el centro. En cierta manera se trata de trazar un recorrido con una plataforma segregada en la mayoría de vías, como si fuera a pasar un tranvía pero sin raíles. Dependiendo del tramo, se incorpora en el lateral, en el centro de la carretera o se construye una plataforma nueva. En proyectos puntuales se aprovecha para hacer una transformación aún más global.

Es el caso de la primera línea que se hará realidad, la B1, que conectará Cornellà y Castelldefels pasando por Sant Boi de Llobregat, Viladecans y Gavà a través de la C-245. Será una importante transformación de la carretera que incluirá el carril bus pero también un carril bici y espacios más anchos para el paseo de los vecinos en los tramos urbanos. El proyecto, que ya está en fase de redacción, supone una inversión de 20 millones de euros y cuenta con el consenso de los cinco ayuntamientos implicados. La previsión con la que trabajan en la consellería es sacar a concurso público las obras en el primer trimestre de 2018. Los traba-jos para implantar el resto de líneas irán saliendo a concurso en los meses siguientes. Los planes de la Generalitat pasan por tener en un plazo de cuatro años las 17 líneas que se pueden ver en el mapa adjunto funcionando con las correspondientes obras ejecutadas en los corredores viarios.

Las nuevas líneas están concebidas como un desplazamiento entre municipios vecinos o muy cercanos. Es el caso citado del Baix Llobregat pero también el de Blanes y Lloret de Mar o el de Sitges y Vilanova i la Geltrú pasando por Sant Pere de Ribes. Las relaciones entre estas poblaciones vecinas son muy intensas y son

habituales los desplazamientos de unas a otras por cuestiones laborales o personales. En ese sentido, las líneas contarán con diversas paradas en puntos estratégicos sin ser ni un autobús que vaya de punto a punto pero tampoco una línea urbana con paradas cada dos calles. El Vallès es la comarca que se verá más beneficiada y cohesionada por el nuevo sistema de buses BRCat con importantes actuaciones como una nueva estructura paralela para introducir una plataforma segregada en la carretera que une Terrassa y Sabadell, altamente congestionada.

El sistema está pensado para potenciar la intermodalidad, para acercar Rodalies y Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) a los vecinos de municipios cercano que no tienen. Es el caso de Sant Joan de Vilatorrada y las estaciones de Manresa, los pequeños núcleos habitados y los polígonos industriales de la Vall del Tenes con Mollet del Vallès e incluso la línea internacional del proyecto, que comunicará la estación de tren de Puigcerdà con Andorra pasando por La Seu d'Urgell y diversos municipios de la Cerdanya. Otra conexión importante es la de las estaciones del AVE en Girona y el Camp de Tarragona. Se quiere acabar con esa irritante situación en la que un vecino de Tarragona pasa más tiempo de camino a la estación de alta velocidad que subido en el tren hasta Barcelona.

En los ámbitos con mayor demanda serán autobuses articulados, algo que se acostumbra a ver muy poco en recorridos interurbanos pero que encajaría con la concepción de un tranvía sobre ruedas con la que trabajan los ideólogos del proyecto en la consellería de Territori i Sostenibilitat.

El nuevo despliegue es la segunda etapa de actuaciones importantes en la red de autobuses interurbanos de Catalunya tras completar la red Exprés.cat con un total de 40 líneas, la gran mayoría de ellas ideadas para conectar directamente las cuatro capitales de provincia con municipios del área de influencia sin paradas intermedias. El año que viene se pondrán en marcha las seis que faltan para completar el mapa. El objetivo, igual que en las nuevas BRCat, es el de ganar velocidad comercial para hacerlo competitivo con el vehículo privado.