



## Un informe propone un carril bus reversible en vez de ampliar la autopista

► La construcción del tren del Norte y la habilitación de la mediana de la autopista del Norte como carril bus reversible supondrían un 8 por ciento menos de tráfico en el espacio temporal de 2027, mientras que la ampliación a tres carriles en cada sentido y un carril bus doble de la TF-5 sólo quitaría un 2,3 por ciento.

■ **PEDRO P. PEÑA, Tenerife**

Un informe elaborado por el Cabildo de Tenerife y que se incorporará al Plan Territorial del Tren del Norte determina que no está justificada la ampliación a tres carriles en cada sentido de la autopista del Norte si se lleva a cabo la construcción del ferrocarril, un documento que pone en duda la ampliación que tiene prevista realizar la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias.

Por contra, y según el informe desarrollado por los técnicos de la Corporación insular, para evitar la congestión del tráfico que sufriría la TF-5 bastaría con realizar un carril bus reversible en la mediana manteniendo dos carriles en cada sentido y construyendo el sistema ferroviario pegado a la infraestructura viaria, lo que supondría una pérdida del 8,1 por ciento del tráfico en favor del transporte público en el escenario temporal del 2027, teniendo como base un crecimiento del tráfico del 1,5% interanual.

■ **Tren y un carril bus reversible.**— Esta reducción del 8,1% vendrá determinada por la estimación de la demanda de pasajeros al día que utilizarán el tren del Norte ese año, que se fija en 54.533 pasajeros por día (el 8,6%), sobre un total de 631.259 viajes mecanizados que se realizarán en toda la vertiente Norte, no sólo en la autopista, y con una penalización de 10 minu-

tos por transbordo. En este caso, se realizarían 463.287 viajes en coche (73,4%), mientras que en guagua se harían 113.439 (18%).

Esto supone que de llevar a cabo esta opción, la de dos carriles en

*Con tren, dos carriles y otro bus reversible se ganarían para el transporte público 54.000 usuarios*

cada sentido y uno central para guaguas reversible más el tren, se restarían 40.656 viajes diarios a las vías (un 8,1% menos), mientras que se incrementaría el uso y los viajes en transporte público, en gua-

*Con la ampliación a tres carriles, uno bus doble y sin tren, sólo se captarían 14.383 usuarios*

gua y en tren, un 31,9%.

No hacer nada en la autopista, sin tren ni carril bus, supondría que se harían 503.943 viajes en coche sobre los 631.259 viajes mecanizados totales, lo que supone un 79,8%, mientras que en guagua se harían los 127.316 restantes, el 20,2%.

Viendo los datos, el tren restaría usuarios a la guagua, que asumiría ese pasaje de diferencia y ganaría del coche privado hasta sumar los 54.533 pasajeros por día en viajes.

■ **Ampliación a tres carriles.**— En cambio, la ampliación a tres carriles en cada sentido y un carril bus central doble y sin tren del Norte supondría en el mismo escenario de 2027, que se realicen en la vertiente Norte un total de 785.762 viajes mecanizados.

En este caso, se harían 607.540 viajes diarios mecanizados con coche (77,3%), 156.406 viajes en guagua 156.406 (19,9%), mientras que el uso del carril bus doble sumaría 21.816 viajes (2,8%). Con respecto a no hacer nada de infraestructuras, la ampliación supondría a la guagua en general y al servicio por el carril bus una disminución de 14.383 viajes mecanizados en coche, un 2,3% menos, o lo que es lo mismo, el transporte público sumaría 14.383 viajes nuevos, un 8,8% más.

■ **Comparativa de datos.**— En resumen y comparando los datos del

estudio con los dos escenarios, se determina que con la construcción del tren y un carril bus reversible central en la TF-5, se restarían 40.656 viajes (8,1%) en coche frente a los 14.383 viajes (2,3%) del escenario de la ampliación a tres carriles y el carril bus doble. En cuanto al incremento del transporte público, en el primero se incrementarían 40.656 viajes (31,9%) frente a los 14.383 del segundo, lo que significa que el transporte público sólo incrementa su cuota un 8,8%.

En este caso, se deja bien claro las diferencias entre el proyecto de ampliación a tres carriles en cada sentido más uno central doble de la Consejería de Obras Públicas y el proyecto de construcción del tren del Norte y la de un carril bus central reversible.

■ **Compatibilidad de oferta.**— ¿Y por qué no puede ser compatible la ampliación a tres carriles en cada sentido, la construcción de un carril bus doble y el proyecto del tren del Norte con dos carriles de autopista en cada sentido y un carril bus central reversible? Porque se estima incongruente la utilización de recursos públicos para dar un sistema redundante del transporte público.

Además, si finalmente se construyeran ambas alternativas se daría el caso de que tanto el tren como la guagua se harían la competencia entre ellos y generarían déficit en los dos modos de transporte.

Al margen de todo esto, la ampliación a tres carriles en cada sentido y dos de carril bus en el centro llevaría consigo una mayor ocupación del suelo, por lo que se tendría que expropiar más terreno que en la situación de la construcción de un sistema ferroviario y la incorporación de un carril reversible en la mediana del actual trazado, según las previsiones del propio informe elaborado por Trazas y Consultrans como parte del Plan Territorial Especial del Transporte Público.