

Propuesta 1: Carriles Bus.

Ya hemos hablado en alguna otra ocasión sobre las ventajas de los carriles bus. Permiten mayor agilidad a los desplazamientos en autobús y suponen una promoción muy visual del transporte público. A veces se ha comentado la posibilidad de implantarlos en nuestra ciudad, lo que supondría un gran avance para la movilidad urbana sostenible.

Lo ideal es que se trate de una vía de, al menos, dos carriles por sentido, sin banda de aparcamiento y con el menor número posible de cruces. En general, es deseable la instalación de elementos que impidan la invasión del carril por parte de otros vehículos.

Nuestra propuesta es la siguiente:

Vía	Calle Vitoria
Sentido	Hacia el Centro
Tramo	Entre los cruces de las calles Segovia y Álvar García
Carriles actuales	Tres
Líneas	1, 4, 8, 10, 45, 80 M-5, M-7
Paradas	Vitoria-Hacienda
Elementos físicos	Sí.
Cruces	Salidas de garajes privados
Comentarios	Lugar ideal para un carril bus, si bien no hay especiales problemas de tráfico. Posibilidad de prioridad semafórica en el cruce con Álvar García.

Vía	Calle Vitoria
Sentido	Hacia Gamonal.
Tramo	Entre la salida de la calle Cruz Roja y la parada Vitoria-Barriada Militar.
Carriles actuales	Dos
Líneas	1, 8, 80, M-7.
Paradas	Vitoria-Cruz Roja Vitoria-Barriada Militar.
Elementos físicos	No. Para evitar problemas de vehículos de emergencia
Cruces	Dos
Comentarios	Zona de tráfico sensible.

Vía	Avenida de Castilla y León
Sentido	Hacia Gamonal
Tramo	Alrededor de la parada del número 16 Bifurcación hacia San Roque
Carriles actuales	Dos
Líneas	4, 6, 11, 13, 16, 24.
Paradas	Avenida de Castilla y León, 16
Elementos físicos	Sí. Varios carriles paralelos.
Cruces	Uno
Comentarios	Banda de aparcamiento en línea. Deberá suprimirse o trasladarse.

Vía	Avenida de Castilla y León
Sentido	Hacia el Centro
Tramo	Carril central. Entre el cruce de la calle San Roque y la unión con el carril lateral (a la altura de la Comisaría).
Carriles actuales	Dos
Líneas	6, 11, 13, 16, 24, 43, M-4, M-6
Paradas	Avenida de Castilla y León- Comisaría
Elementos físicos	Sí.
Cruces	Sí
Comentarios	Banda de aparcamiento en línea. Deberá suprimirse o trasladarse.

Vía	Avenida del Arlanzón
Sentido	Hacia Gamonal
Tramo	Entre el Puente de Gasset y la parada de Santa Casilda. Opcionalmente, desde el comienzo de la Avenida
Carriles actuales	Dos
Líneas	1, 8, 10, 45, 80, M-5
Paradas	Avenida del Arlanzón- Puente de Gasset Avenida del Arlanzón- Santa Casilda Opcionalmente, Avenida del Arlanzón
Elementos físicos	No. Pueden surgir problemas por la banda de aparcamiento de la izquierda.
Cruces	No
Comentarios	Zona sensible de tráfico. En principio, se propone desde el cruce con el Puente de Gasset por la peatonalización del Paseo de la Sierra de Atapuerca.

Vía	Calle de la Merced (Paseo del Empecinado)
Sentido	Hacia el Centro
Tramo	Entre el cruce de la Avenida del Conde de Guadalhorce y la calle del Carmen
Carriles actuales	Dos
Líneas	3, 3B, 5, 7, 12, 15, 18, 23, 44, 80, M-3
Paradas	Paseo del Empecinado
Elementos físicos	No. Para evitar problemas con vehículos de emergencia.
Cruces	No
Comentarios	Zona muy sensible de tráfico. Útil en los momentos de hora punta. Se puede ampliar hasta el cruce con la Calle Concepción. Sería recomendable mejorar el firme.

Vía	Calle San Agustín
Sentido	En cualquiera de los dos sentidos, o en ambos
Tramo	Entre la plaza de San Agustín y los cruces con Avenida de Calleja y Zurita y la calle Bonifacio Zamora de Usable.
Carriles actuales	Dos
Líneas	2, 45, M-1, M-2
Paradas	San Agustín, 9 y Parque de San Agustín
Elementos físicos	Sólo en un lado.
Cruces	No. Salida de un taller de vehículos
Comentarios	Se puede estudiar, aunque no hay especiales incidencias de tráfico.

Vía	Calle Madrid
Sentido	Hacia San Pedro y San Felices
Tramo	Entre el cruce con las antiguas vías y la Plaza de San Agustín
Carriles actuales	Dos
Líneas	2, 9, 45, M-1, M-2, M-8, M-9
Paradas	Madrid- Residencia de San Agustín
Elementos físicos	Sí
Cruces	Uno
Comentarios	Zona sensible de tráfico.

En general, lo ideal es instalar carriles bus en aquellas vías más propicias a sufrir problemas de tráfico. También puede hacerse en las que no tengan esos problemas, ya que se transmite la idea de que el transporte público está privilegiado, lo que puede incentivar su uso; en este caso, la prioridad es menor.

El carril bus será utilizado por autobuses urbanos, metropolitanos, de largo recorrido y discrecionales. Para evitar usos indebidos, se puede optar por sistemas de identificación de matrícula.

Aparte de en los corredores enumerados, sería interesante instalar carriles bus en alguna de las grandes avenidas (Cid Campeador, Reyes Católicos o la Paz). En estos casos existen bandas de aparcamiento, por lo que se trata de una actuación más profunda que en otros casos. A la hora de decidir en qué vía se instala, debería tenerse en cuenta la afluencia de líneas, su uso y la necesidad de priorizarlo sobre el resto del tráfico.