

Carril BUS-VAO C-58

més cotxes, congestió i contaminació?

ACTUALITAT

Sovint es fa referència als carrils bus-VAO com a infraestructures ambientalment beneficioses, amb adjectius que agraden tant, com sostenibles o verdes. Ara bé, cal afinar les afirmacions acuradament: no té res a veure la creació d'un carril bus-VAO a partir de la conversió i supressió d'un carril convencional, amb la creació d'un carril bus-VAO a partir d'addicionar-lo als carrils convencionals ja existents. Si bé en el primer cas sí que cal suposar grans beneficis ambientals i d'optimització de la xarxa viària, en el segon cas la realitat ens demostra el contrari. I aquest pot ser precisament el cas de la recent inauguració del nou carril bus-VAO a la C-58.

Se suposa que els planificadors generalment observen què ha succeït anteriorment a d'altres llocs a l'hora de proposar actuacions similars en el propi territori. Per tant, per tal de tenir algunes pistes sobre el que probablement succeirà al corredor de la C-58 (el futur mai es pot predir amb el 100 % de seguretat, però sí que es pot tantejar), caldria preguntar-se què ha succeït altres vegades quan s'addiciona un carril bus-VAO a una autopista. Posats a fixar-nos en exemples propers, actualment a Espanya existeix un carril bus-VAO en funcionament: el carril bus-VAO de l'autovia A6 d'accés a Madrid. Ni que només sigui un exemple –l'únic existent a Espanya– pot servir per tal d'alertar-nos d'allò que aquí pot succeir.

La calçada bus-VAO de la A6 es va inaugurar l'any 1995 i va consistir en la construcció d'una nova calçada central, sense eliminar cap dels 3 carrils per banda existents. La nova calçada funciona amb sentit reversible i consta de 2 carrils durant un tram de 12,3 km (1 carril per autobusos i 1 carril per VAO) i d'un únic carril durant els darrers 3,8 km d'accés a la ciutat de Madrid (carril exclusiu per a autobusos)¹. Com en el cas madrileny, el projecte de la C-58 addiciona la plataforma sense supressió de carrils convencionals, preveu que la nova plataforma sigui reversible, i conté 2 carrils de circulació. La diferència se centra en el nombre de punts d'accés (majors en el cas madrileny) i en un aspecte de gestió de gran

rellevància: mentre que a Madrid el carril VAO és per a vehicles amb més de 2 passatgers, a la C-58 havia de ser per a vehicles amb més de 3 viatgers. Ara bé, finalment s'ha optat per la mateixa gestió que a Madrid; per tant, les

La calçada bus-VAO madrilenya, malgrat tenir menys carrils, canalitza el 60% de les persones

semblances entre ambdós casos són molt significatives i permeten una bona comparativa. Descrites les dues actuacions, allò que interessa de l'exemple madrileny és observar quin fou el comportament de la demanda davant de la nova oferta infraestructural construïda. De les següents taules poden extreure's diferents observacions interessants. Ara bé, per no allargar-nos, centrarem l'atenció únicament en dues, que són les més útils per a l'objecte del present article:

1. A causa de l'obertura de la nova calçada bus-VAO, durant l'hora punta del matí passaren a circular 5.000 vehicles més pel corredor viari de l'A6. Aquest increment es produí ràpidament en menys d'un any, moment a partir del qual s'assolí un nou

¹ Més informació sobre l'actuació executada a POZUETA, J. (1996) Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada BUS/VAO en la N-VI. Balance de un año de funcionamiento. Cuadernos de Investigación Urbanística, 16. Instituto Juan de Herrera.



Vehicles al corredor (hora punta del matí 07.00-10.00h)

Data	Calçada Bus/BAO			3 carrils convencionals			TOTAL
	Bus	Altres	Total	Bus	Altres	Total	
11/1991	-	-	-	244	15.810	16.054	16.054
11/1995	268	5.640	5.895	92	9.960	10.052	15.960
11/1996	295	5.747	6.042	87	14.967	15.063	21.105
11/1997	334	4.884	5.218	116	13.108	13.224	18.442
11/1998	346	6.245	6.591	80	14.004	14.084	20.675
11/2001	478	6.634	7.112	128	15.310	15.438	22.549

Viatgers al corredor (hora punta del matí 07.00-10.00h)

Data	Calçada Bus/BAO			3 carrils convencionals			TOTAL
	Bus	Altres	Total	Bus	Altres	Total	
11/1991	-	-	-	6.602	21.430	28.032	28.031
11/1995	10.430	12.471	22.901	1.170	11.371	12.541	35.442
11/1996	10.905	11.823	22.728	1.115	16.945	18.060	40.788
11/1997	12.050	10.979	23.029	1.865	15.041	16.906	39.935
11/1998	12.040	13.100	25.140	910	15.792	16.702	41.842
11/2001	14.110	13.059	27.169	2.110	16.353	18.463	45.632

Font: Consorcio de Transportes de Madrid. Extret de "Movilitat Sostenible i segura, monogràfic 4, setembre 2007", Associació per a la Promoció del Transport Públic.



punt de congestió que estancà el volum de vehicles entorn dels 20.000 (mentre que anteriorment estava estancat entorn dels 15.000). S'observa, doncs, allò que tan reiteradament s'ha escrit: en entorns metropolitans congestionats, els increments d'oferta viària van acompanyats de creixements de la demanda fins que s'assoleix un nou punt de congestió. Però més important encara: observeu que al moment d'obertura de la calçada bus-VAO, 5.000 vehicles deixen d'utilitzar els carrils convencionals per circular pel carril VAO (cal suposar que són antics usuaris que ja complien amb els requisits per utilitzar aquest nou carril). I el "buit" que apareix als carrils convencionals és omplert amb menys d'un any per 5.000 vehicles nous. Per tant, la informació clau seria saber d'on van procedir aquests 5.000

vehicles: de carreteres secundàries de l'entorn, o bé d'usuaris de la línia de RENFE que discorre en paral·lel? Evidentment, les implicacions d'una o altra opció són molt diferents, però no hem sabut trobar dades publicades al respecte –tot i que algunes fonts apunten cap a una davallada de l'ús de RENFE durant aquell mateix període.

2. Si se centra l'atenció en el nombre de persones transportades (en comptes del nombre de vehicles en circulació), aleshores s'observa que la calçada bus-VAO, malgrat tenir menys carrils que la calçada convencional, canalitza el 60 % de les persones. Es fa patent, doncs, la gran capacitat de transport d'aquest tipus de carrils.

Sense entrar a analitzar amb més detall les taules, i simplement en base a aquest parell

La PTP proposa convertir el carril VAO-moto de la C-58 en una carretera especialitzada en autobusos i autocars

La C-58 és una via caracteritzada per presentar congestió simultània en els dos sentits de circulació amb molta freqüència. El tipus d'exploració 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 en la mateixa franja horària.

Per aconseguir uns temps de viatge estables que donin lloc a un servei de bus puntual i freqüent, la PTP planteja que —entre d'altres possibilitats— s'operi el carril de la C-58 en els dos sentits simultàniament i es millorin les incorporacions i sortides dels autobusos a aquesta infraestructura. Altrament, el carril bus-VAO s'acabarà consagrant com una ampliació viària que generarà 5 carrils d'entrada o de sortida a Barcelona per a tota mena de vehicles.

Redacció



menors perills en termes d'inducció de nou trànsit de vehicles i de davallada de la quota modal dels modes ferroviaris del corredor. Al seu torn —com queda patent en el cas madrileny— la creació del carril bus-VAO permetria incrementar molt significativament la capacitat de la infraestructura viària existent i la fiabilitat dels autobusos (per cert, sense costos econòmics significatius).

Optar per aquesta alternativa en corredors viaris congestionats significa acceptar que la congestió no creix exponencialment en reduir l'oferta viària, sinó que quan es redueix l'oferta viària els usuaris del cotxe opten pel transvasament al transport col·lectiu, sempre i quan s'aconsegueixi que aquest ofereixi temps de desplaçament competitiu. I això és precisament el que ha d'aconseguir la conversió d'un carril convencional en un carril bus-VAO. Ara bé, aquest plantejament encara és molt lluny molt d'estar incorporat als algorismes que donen forma als models de simulació del trànsit emprats a casa nostra, tan defensats i utilitzats per molts dels nostres responsables tècnics.

Per això, sota el paradigma vigent, que considera que les reduccions d'oferta viària només poden incrementar la congestió, i que planifica la xarxa viària de manera autista al transport col·lectiu (o simplement el considera com una hipòtesi inicial de quota modal a l'inici de les iteracions d'un model de simulació), l'alternativa que aquí es planteja és sempre negligida i simplement no estudiada.

4. Si la sostenibilitat no només s'entén com una qüestió de repartiments modals, sinó sobretot com la necessitat d'optimitzar recursos naturals, humans i econòmics, la construcció d'un segon pis a l'autopista C-58 avança clarament en la direcció oposada. Tal i com la pròpia PTP ha insistit reiteradament, el repintat de carrils, acompanyat -si s'escau- de la reducció de les velocitats o de petites actuacions infraestructurals, han de ser l'aposta prioritària de les polítiques de mobilitat sostenible, sempre que aquest tipus d'actuacions siguin factibles.

Màrius Navazo
Geògraf

d'observacions extremes del cas madrileny, el present article vol alertar sobre les següents qüestions per al cas de la C-58:

1. El gran perill que representa el carril bus-VAO de la C-58 respecte la inducció de trànsit de vehicles privats. S'incrementarà en 5.000 vehicles (o el volum que sigui!) el trànsit al corredor de la C-58? Què ens assegura que a Barcelona no succeirà el fenomen d'inducció de trànsit esdevingut a Madrid i a tantes altres metròpolis congestionades?
A més, tenint en compte que aquest projecte s'ubica dins de la zona afectada pel Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire (on els volums de trànsit no haurien d'incrementar-se i ni tan sols de contenir-se, sinó de reduir-se!) aquest perill pren encara una major dimensió.
Però més enllà dels perjudicis ambientals, també caldria preguntar-nos quin és el benefici d'aquesta infraestructura en termes d'eficiència de la xarxa viària i dels temps invertits en els desplaçaments. És a dir, resulta òptim incrementar el nombre de vehicles en circulació en una autopista que aboca a nuclis urbans ja saturats com Barcelona, Sabadell o Terrassa? Segurament s'estarà d'acord que difícilment aquesta nova infraestructura millorarà els temps de desplaçament porta a porta dels usuaris del cotxe; ni dels autobusos. Sobretot tenint en compte que la nova calçada bus-VAO s'inicia i finalitza en punts congestionats com la Meridiana i la C-58 a l'alçada de Ripollet. Per tant, els vehicles

Es fa essencial la reducció del número de cotxes que entren i surten de les zones urbanes

que utilitzin la nova calçada seguiran compartint trams congestionats amb la resta de vehicles, però amb el perjudici respecte l'actualitat que segurament hi haurà més vehicles al corredor.

2. Atès que el marc legal vigent estableix la necessitat d'un canvi modal en favor del transport col·lectiu en els desplaçaments interurbans, cal actuar curosament en un dels principals corredors del país (Terrassa-Sabadell-Cerdanyola-Barcelona). Contràriament, però, l'actuació executada posa en perill el canvi modal pel fet que una major capacitat viària obre la porta a la possibilitat que davall el nombre d'usuaris de la línia ferroviària de Rodalies existent en aquest corredor.
3. Atesos els dos perills esmentats, caldria que els estudis informatius d'aquest tipus de projectes estudiessin curosament l'alternativa de suprimir 1 carril convencional per tal de convertir-lo en un carril bus-VAO. Des del present article es té el convenciment que aquesta és l'alternativa que comporta