

Carril VAO: Més eficiència i més equitat

Daniel Albalade i Germà Bel

(Universitat de Barcelona)

Publicat a *ARA*, 5 de maig de 2014

Al mes d'octubre de l'any 2012 s'inaugurava el carril per a vehicles d'alta ocupació (VAO) entre Barcelona i Ripollet, després de tres anys d'obres que havien costat uns 80 milions d'euros. L'objectiu de la nova infraestructura era fomentar el transport públic i millorar la mobilitat en una de les vies més transitades de Catalunya. Com és sabut, l'ús d'aquest carril es trobava restringit a determinades franges horàries en dies feiners i a vehicles amb determinades característiques: aquells amb un mínim de 3 ocupants, turismes ecològics, autobusos de línia i motocicletes. Tanmateix, la seva infrautilització va fer veure ràpidament la necessitat de relaxar-ne les condicions d'ús. Sis mesos després s'allargaven els horaris d'accés i es reduïa de 3 a 2 el número mínim d'ocupants. Tampoc aquestes modificacions han permès arribar als 7.500 vehicles diaris esperats. El seu ús segueix trobant-se a poc més del 60% d'aquestes previsions i una nova ronda de modificacions s'ha fet inevitable. Aquest cop, s'ha decidit l'obertura del carril les 24 hores del dia tots els dies de l'any. Tot i l'encert en la voluntat d'aprofitar la infraestructura existent, aquests canvis no solucionen el problema essencial d'infrautilització, ja que la principal novetat ara és l'obertura del carril en moments - nits i caps de setmana- en els que en realitat el trànsit pot circular còmodament per la C-58.

La història del carril VAO té fins ara massa ombres i poques llums. Les cues en hora punta a la C-58 són recurrents, i els seus usuaris observen impotents enmig del col·lapse una via buida que discorre en paral·lel. Aquesta enorme ineficiència ens invita a repensar el model de mobilitat i de gestió d'aquesta infraestructura. L'experiència ha mostrat que la regulació actual del carril VAO no és suficient per induir una major taxa d'ocupació ni un canvi en l'elecció de vehicles, ja que aquestes decisions personals depenen de moltes altres variables, més enllà de l'oferta de 6,8 km de carril reservat, i que tenen poc impacte a curt termini. Atesa aquesta circumstància, i tot considerant que molts usuaris de la C-58 estarien disposats a pagar per usar la via i evitar la congestió (reunions importants de feina, visites al metge, urgències familiars, etc.), creiem que s'haurien de considerar detingudament els aspectes tècnics de la introducció d'una taxa d'accés variable, que permetés a qualsevol usuari pagar per utilitzar la via a canvi d'una garantia de temps de viatge. Aquest sistema permetria l'aprofitament òptim de la infraestructura, reduiria parcialment la congestió a la C-58 i aportaria una font de finançament nova. Això és viable sense perjudicar al transport públic - la determinació de la taxa es pot fer en funció del temps de viatge-, ni als tipus d'usuaris ja autoritzats actualment, que no haurien de satisfer la nova taxa d'accés.

Aquesta taxa podria millorar l'eficiència en l'assignació de trànsit a la C-58, millorant als que paguen la taxa i millorant als que es queden a la C-58, sense empitjorar als que ara circulen pel carril VAO. També podria fàcilment millorar l'equitat. Un cop finançats els costos tecnològics derivats de la implantació de la taxa (que incorporarien un aprenentatge per futures discussions sobre taxes de congestió), els ingressos nets podrien ser usats en polítiques de reducció de la pobresa i l'exclusió, lligant-los per exemple a l'augment de beques de menjador escolar. Tanmateix, alguns podrien preferir que es considerin altres usos més relacionats amb la mobilitat, com dedicar-ho a pal·liar nous increments en els preus del transport públic. En general, hem de començar a conversar de forma oberta i franca amb el futur. Les polítiques d'augment de la infraestructura ja fa temps que no poden donar massa més de sí en la millora de la mobilitat metropolitana, i cal començar a analitzar pros i contres de polítiques com la de les taxes de congestió i altres de regulació de la demanda, que ja fa temps estan sent usades a les ciutats que tenen més èxit del Món pel que fa a la regulació de la mobilitat. Ha arribat el temps de començar a pensar-hi.