



Mireia Camats

Carrils d'alta ocupació

A Europa, les ciutats pioneres en la creació de carrils d'alta ocupació han estat Amsterdam i Madrid



Carril bus-VAO de la C-58 entre Ripollet i Barcelona.



Arxiu del Departament de Territori i Sostenibilitat

L'experiència de promoure un model de transport més sostenible

Des que es va construir el primer als Estats Units, l'any 1969 a la mitjana de l'autopista I-395, els carrils d'autopista reservats per a la circulació de vehicles amb un nombre mínim d'ocupants s'han convertit en una mesura eficaç, en una eina útil en la lluita contra la congestió de les grans àrees metropolitanes en hores punta. La iniciativa nord-americana s'ha anat adoptant progressivament a Europa, i va arribar a l'Estat espanyol el 1995, amb el carril bus-VAO de l'A-6 de Madrid, i a Catalunya aquest 2012, amb el carril bus-VAO de la C-58 de Barcelona.

El concepte d'alta ocupació

Tal com estableix el catedràtic Julio Pozueta Echavarrí a "*Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada bus/VAO en la N-VI: balance de un año de funcionamiento*"*, el concepte "alta ocupació" s'aplica a aquells vehicles que transporten un nombre mínim d'ocupants, que acostuma a ser superior a la mitjana habitual de passatgers en hora punta a les grans ciutats. Normalment, en els països desenvolupats, hi ha índexs mitjans d'ocupació inferiors a 1,3 passatgers. Per tant, el que es considera una mínima ocupació del vehicle són entre dos i tres ocupants, segons l'experiència de cada país.

En les darreres dècades, amb el record de la crisi del petroli, els nivells de congestió assolits en les principals vies de les grans ciutats i la consciència que la situació és irresoluble sense una millor utilització de les vies, parlar d'alta ocupació ha significat cada cop més promoure un instrument per afrontar els problemes de congestió durant les hores i períodes punta. A banda d'aquest objectiu funcional, però, l'impuls d'una major ocupació també s'ha anat centrant en el marc de les polítiques que volen reduir el consum energètic i els impactes ambientals associats a la circulació de l'automòbil. Com és lògic, transportar el mateix nombre de persones en menys vehicles suposa reduir la quantitat de vehicles en circulació i, en conseqüència, reduir proporcionalment la despesa energètica i la contaminació produïda.

Diversitat de formes de l'alta ocupació

Al llarg de la seva curta història, l'alta ocupació ha tingut formes i incentius molt diversos, des de la gestió preferencial de l'estacionament per a vehicles altament ocupats fins a la construcció

de carrils d'alta ocupació, passant per la creació d'agències que tenen com a objectiu facilitar companys de viatge a conductors solitaris.

En el cas concret de les infraestructures d'alta ocupació, cal distingir l'existència de quatre tipus de carrils: els establerts sobre infraestructures específiques, els establerts sobre autopistes però que estan separats del trànsit general per una barrera física, els establerts sobre autopistes amb un carril reservat als vehicles d'alta ocupació, i els establerts sobre autopistes amb un carril de circulació en sentit invers.

La implantació progressiva del carril d'alta ocupació

El 1969 va construir-se el primer carril VAO a la I-395 dels Estats Units. 25 anys després, l'experiència s'adoptava a Europa amb Amsterdam i Madrid com a ciutats pioneres. Actualment, hi ha diverses vies bus-VAO amb característiques de disseny i explotació molt diferents. A l'Amèrica del Nord cal destacar les experiències de Houston, Washington (King County, Snohomish County), Nova York (Manhattan), Los Angeles (Monte Busway), Vancouver, Ottawa i Calgary. I a Europa, han adoptat la mesura el Regne Unit (Leeds-Bradford, Bristol), Noruega (Trondheim, Oslo, Kristiansand), Àustria (Linz), Suècia (Estocolm), Països Baixos (Amsterdam) i Espanya (Madrid, Barcelona). La infraestructura d'alta ocupació més recent de totes és la de la C-58 entre Ripollet i Barcelona, operativa des de l'octubre del 2012.

* POZUETA ECHAVARRI, Julio. *Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada bus/VAO en la N-VI: balance de un año de funcionamiento*. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 1997.