

El Govern estudia rebajar peajes a los coches con pasajeros

ÓSCAR MUÑOZ | BARCELONA

La media de ocupación de los coches en la región metropolitana de Barcelona es de 1,18 personas por vehículo, un valor muy bajo que se mantiene invariable los últimos años. Que esta cifra aumente es una prioridad de la Generalitat para combatir la amenaza del colapso de la red viaria. Una de las medidas que se barajan para incentivar un mayor aprovechamiento de los automóviles es rebajar el precio de los peajes de las autopistas de acceso a la capital a aquellos que transporten a dos o más personas. La avanzó ayer Manel Nadal, secretario de Mobilitat del Govern. "Estudiamos aplicar estos descuentos -explicó Nadal- como una medida más para cambiar el modelo de peajes, que fue concebido

Gratuidad para usuarios habituales en cuatro puntos

■ Hoy entra en vigor la gratuidad para los usuarios locales y habituales de los peajes de los accesos de Mollet (C-33), Alella (C-32) y Les Fonts (C-16), entre Barcelona y Terrasa, así como del túnel del Cadi. El secretario de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, destacó ayer que el objetivo de esta medida es "descongestionar" determinadas zonas pero no incrementar el número de vehículos que utilicen estos peajes. Para ser beneficiario de estos nuevos descuentos, los usuarios con derecho a la gratuidad de los peajes de Mollet del Vallès, Alella y Les Fonts deberán pagar mediante el sistema Teletac. Los del túnel del Cadi también podrán hacerlo con tarjeta de crédito o débito. En todos los casos, el cargo se hará a cuentas domiciliadas en oficinas bancarias autorizadas.

para pagar la construcción de las infraestructuras viarias para convertirlos en un instrumento de regulación de la movilidad".

La medida, que se plantea incluir en el plan director de movilidad de la región metropolitana, que está en fase de redacción y se prevé esté listo a finales de año, podría acompañarse de otras actuaciones también encaminadas a fomentar la ocupación de los vehículos. Una es la creación de los carriles Bus-VAO, para autobuses y vehículos con al menos dos personas, ya previstos en las principales autopistas de acceso a Barcelona. Otra consiste en la reserva de taquillas de pago en los peajes a estos coches. También se baraja extender los descuentos en los horarios de menor circulación, como las que actualmente se aplican en algunas operaciones salida o entrada en vacaciones y en los túneles de Vallvidrera. En cualquier caso, Nadal dejó claro que "no se trata de crear nuevos peajes, sino de aplicar descuentos".

El bajo índice de ocupación de los coches es uno de los datos más destacados de la encuesta de movilidad en día laborable del 2006, elaborada por el Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (Iermb) por encargo de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) y el Ayuntamiento de la capital catalana y que fue presentada ayer. Como en las ediciones anteriores, el estudio pone de manifiesto el peso del coche en los desplazamientos entre la ciudad de Barcelona y su entorno y en los viajes que se hacen dentro de la primera y la segunda corona metropolitanas. Lo que ocurre en el interior de las rondas es muy distinto de lo que pasa fuera de estas vías rápidas. Cuanto más lejos se está del centro de la metrópoli, menos uso tiene en transporte público.

"En la ciudad de Barcelona se usa más el transporte público porque hay una oferta mucho mejor -comentó Nadal- y por ello las políticas públicas deben reforzarlo en la primera y en la segunda corona, con más ferrocarril y con más autobuses". El secretario de Mobilitat se mostró optimista por las mejoras que supondrá el plan de cercanías que prepara el Ministerio de Fomento y por la apuesta por impulsar intercambiadores como los de Sagrera Meridiana, Sabadell, Vullpalleres (Sant Cugat) o Martorell.

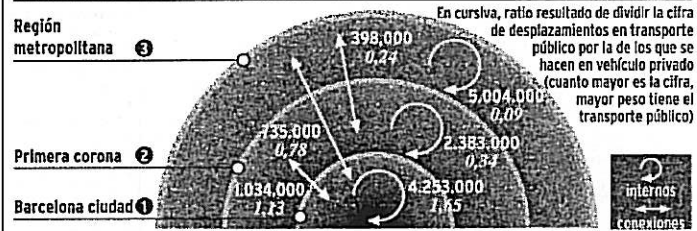
Moverse en la metrópoli

FUENTE: Encuesta en día laborable de la RMB, 2006

- 1 Barcelona ciudad
- 2 Baralona, Castelldefels, Cornellà de Ll., Esplugues de Ll., Gavà, l'Hospitalet de Ll., Montcada i Reixac, Montgat, El Prat de Ll., S. Adrià de Besòs, S. Boi de Ll., S. Feliu de Ll., S. Joan Despí, S. Just Desvern, Sta. Coloma de Gramenet, Tiana y Viladecans
- 3 Resto de municipios del Baix Llobregat, Vallès Occidental y Oriental, Garraf, Alt Penedès y Maresme



NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE



REGIÓN METROPOLITANA (cifras totales en un día laborable)

	2005	%	2006	%	VARIACIÓN ABSOLUTA	%
TOTAL	13.378.280	100,00	14.140.777	100,00	262.497	1,9

EN BARCELONA (cifras de los desplazamientos internos en un día laborable)

	2005	%	2006	%	VARIACIÓN ABSOLUTA	%
TOTAL	4.180.687	100,00	4.253.345	100,00	72.659	1,7

LA VANGUARDIA

La medida sería complementaria a otros descuentos y a los carriles reservados en los accesos a Barcelona

Los aparcamientos en estaciones de ferrocarril y de autobuses (conocidos como park&ride) son otra de las actuaciones que el Govern cree fundamentales para contener e incluso frenar el uso del coche en los accesos a Barcelona. La encuesta presentada ayer indica que las combinaciones entre medios no motorizados (ir a pie o en bicicleta) y el transporte público y de varios medios de transporte público entre sí son las más habituales. En

las dos suman cerca del 85% de los desplazamientos multimodales que se hacen en la región metropolitana. La combinación de coche y transporte público (en la que los park&ride son fundamentales) representa tan solo el 57% de estos desplazamientos.

Otro de los aspectos destacables del estudio es el peso de los desplazamientos no motorizados (básicamente a pie). En el conjunto de la región metropolitana suponen el 42,8% del total y, en el interior de la ciudad de Barcelona, del 49,7%. Se trata de valores muy altos que, según la directora del Iermb, Carme Miralles, tienen muy pocas ciudades del tamaño de la capital catalana. En su opinión, "el mejor modelo para la movilidad es el de la ciudad compacta y diversa, porque es más sostenible".