LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 03/07/13
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 72079954
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 9.755,00 € Área (cm2): 590,6 Ocupación: 58,84 % Documento: 1/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 882000



JORDI PLAY

Polución excesiva. El tráfico es la principal fuente de contaminación. El plan de movilidad urbana 2013-2018 busca cumplir la normativa europea

Coto al coche

Barcelona se propone reducir el peso del vehículo privado en la ciudad en un 30% hasta el 2018

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La pérdida de peso del vehículo privado en la movilidad de la ciudad debe continuar, en gran medida por exigencias normativas. Europa ha fijado unos niveles de contaminación máximos que en algunos aspectos Barcelona no cumple. Y es sabido que en buena parte el tráfico es el culpable. Para corregir esta situación y, no menos importante, para mejorar las condiciones de habitabilidad –ruido, seguridad vial...–, el Ayuntamiento se plantea seguir acotando el uso del coche en los próximos años, hasta un 30% en el horizonte del 2018, según prevé el plan de movilidad urbana que está en fase de elaboración.

El descenso de la movilidad general de los últimos años, propiciado por la crisis económica que ha reducido sensiblemente la actividad, ha sido mayor en la circulación en vehículo privado que en el uso del transporte público. Este hecho debe ayudar a lograr los objetivos que el Ayuntamiento ha puesto encima de la mesa y que ayer el alcalde, Xavier Trias, y los directores de Servicios de Movilidad, Adrià Gomila, y de la Agencia de Ecología Urbana, Salvador Rueda, explicaron a las entidades representadas en el Pacto por la Movilidad. Los objetivos y las actuaciones que se plantearon se someterán en septiembre a un proceso de participación

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 03/07/13
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 72079954
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 12.886,00 € Área (cm2): 780,1 Ocupación: 77,72 % Documento: 2/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 882000

COTO AL COCHE LAS MEDIDAS QUE SE PLANTEA BARCELONA PARA REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Incentivar antes que prohibir

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

en los diferentes grupos de trabajo que componen el citado órgano para lograr el máximo consenso posible. La previsión del área municipal de Movilidad, que dirige el concejal Eduard Freixedes, es que el documento pueda aprobarse inicialmente a finales de año o principios del que viene para que, de este modo, a lo largo del 2014 pueda recibir luz verde definitiva del Ayuntamiento.

La situación de partida tomada para la elaboración del plan de movilidad urbana es el reparto modal que había en el 2011. Aquel año, los vehículos privados motorizados concentraban el 26,7% de los desplazamientos que se hacían en un día laborable tipo en Barcelona. El objetivo fijado para el 2018 es que pasen a representar el 18,6%; por tanto, el descenso sobre el total de movimientos que se dan en la ciudad sería del 30,4%. Los trayectos que se hacen a pie deben pasar, según esta hoja de ruta, del 31,9% al 35,4% (el incremento sería del 10,9%). Los viajes en transporte público, del 39,9% al 43% (7,7% más), y en bicicleta, del 1,5% al 3% (el doble).

En el documento de diagnosis del plan, estos objetivos, aun siendo ambiciosos, no eran los más atrevidos. Entre las opciones propuestas había una más radical que reducía la cuota del vehículo privado hasta el 14,9%, subía la del transporte público al 46,3%, los desplazamientos a pie los dejaba en el 35,4% y los que se hacen en bicicleta los elevaba a un 3,4%. También había otro escenario más conformista, fruto de la evolución natural del actual modelo, que ya tiene medidas desincentivadoras del coche, y que planteaba un 22,3% de cuota para el vehículo privado, un 40,4% para el transporte público, un 35% para los peatones y un 2,3% para los ciclistas.

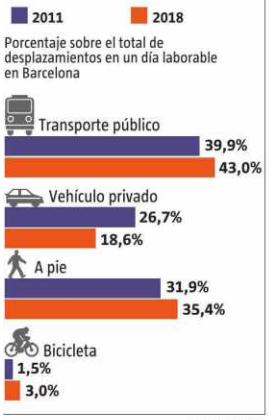
Para que el vehículo privado siga perdiendo peso en el reparto de la movilidad de la capital catalana, el equipo de gobierno municipal no apuesta tanto por las prohibiciones como por medidas incentivadoras del uso del transporte público y facilitadoras de los desplazamientos a pie y en bicicleta. La idea es que moverse en coche sea menos interesante que hacerlo por estos otros medios. Se trata de que, en conjunto, la movilidad de la ciudad gane en eficiencia y contribuya a la mejora de la calidad ambiental y la seguridad, según consta en el documento que se está elaborando.

El texto presentado ayer plantea algunas medidas para lograr estos objetivos en los próximos años. En el ámbito del vehículo privado se prevé fomentar el uso compartido, tanto mediante lo que se conoce como *car sharing* (usuarios que van en el mismo coche pero en horarios distintos) como el denominado *car pooling* (vehículos compartidos por distintas personas al mismo tiempo). Otra actuación es la extensión de los carriles bus-VAO de acceso a la ciudad –competencia de la Generalitat, que también actúa a favor de los autobuses– y, aspecto novedoso, la implantación de modelos similares –vías que usarían los vehículos de alta ocupación o los que se consideren ecológicos– en el interior de la ciudad. Asimismo, se plantea aplicar las nuevas tecnologías para ofrecer a los conductores más información en tiempo real del estado del tráfico y del aparcamiento, con lo que se pretende reducir las congestiones y los tra-



El Ayuntamiento plantea que los desplazamientos a pie concentren el 35,4% de la movilidad en el 2018

Los objetivos del plan de movilidad urbana



LA VANGUARDIA

El casco en bici, a final de año

La obligatoriedad de utilizar el casco cuando se circule en bicicleta por las ciudades podría entrar en vigor a finales de este año o a comienzos del año que viene. Son los cálculos de la dirección general de Tráfico (DGT), pues antes de aprobar el nuevo reglamento general de Circulación es preciso que se apruebe la reforma de la ley de Seguridad Vial. La comisión del Congreso encargada de estos trabajos aprovechará el trámite de reforma para escuchar la opinión de los expertos sobre los beneficios y los perjuicios que pueda ocasionar la utilización obligatoria del casco. No obstante, la directora general de Tráfico, María Seguí, fue muy clara en su última comparecencia al explicar que la regulación del casco depende únicamente del Gobierno, y que la DGT es firme partidaria de incorporarlo a pesar de la postura contraria de algunas grandes ciudades como Madrid o Barcelona. / L. Izquierdo

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 03/07/13
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 72079954
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 5.219,00 € Área (cm2): 316,0 Ocupación: 31,48 % Documento: 3/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 882000



ÀLEX GARCIA

yectos innecesarios. Igualmente se propone mejorar la gestión del estacionamiento en superficie, revisar el plan de aparcamientos subterráneos municipales y las normativas urbanísticas para adaptar las ratios de plazas en los edificios a la realidad. Para las motos se piensa fomentar el aparcamiento en calzadas y en garajes subterráneos para liberar las áreas peatonales.

En el capítulo del transporte público, la gran apuesta es la implantación de la nueva red ortogonal de autobuses de TMB. Pero también se pretende actuar para hacer más eficientes el resto de las líneas (tanto las de proximidad como las complementarias) y mejorar las interurbanas (las rutas por el interior de la ciudad, las estaciones y su conectividad). Otro instrumento que el Ayuntamiento espera que sirva para promover el uso del transporte público es la T-Mobilitat, tarjeta inteligente recargable que ajustará la tarifa al uso que se haga (a más viajes, más reducción de precio). También se piensa estudiar cómo mejorar las paradas de autocares turísticos y el uso de las nuevas tecnologías para la gestión de las paradas de taxis y la reducción del número de kilómetros sin que lleven pasaje.

CARRILES VAO

Se plantean vías para vehículos de alta ocupación y ecológicos dentro de la ciudad

NUEVAS TECNOLOGÍAS

El aparcamiento y los taxis deben ganar eficiencia con futuras aplicaciones

MÁS PEATONES

Los desplazamientos a pie ganarán espacio y reconocimiento normativo

En cuanto a los peatones, el plan apuesta por la ampliación del espacio viario para los movimientos a pie y la modificación de la ordenanza para poner en valor la figura del viandante. También sugiere, entre otras actuaciones, actuar en los puntos en que haya inseguridad vial, crear una red de itinerarios a pie, seguir desarrollando zonas de tráfico calmado y mejorar la señalización específica para los desplazamientos de los turistas.

Para las bicicletas se plantea mejorar la red de carriles propios y las zonas de tráfico calmado, así como los puntos con más accidentalidad, aumentar las plazas de aparcamiento en la calle, reactivar el registro y marcado de bicicletas y adecuar el transporte público para que puedan admitir estos vehículos, así como mejorar la eficiencia del bicing.

También se sugieren actuaciones en el transporte de mercancías urbanas. Para esta actividad se plantea la implantación de centros de distribución en el interior de la ciudad que permitan el uso de vehículos ligeros no contaminantes y silenciosos.●