



Tu tienda de libros llega a tu ciudad

GRANADA

Un modelo de carril bici europeo puede sacar de las calles de Granada 60.000 vehículos diarios

Las medidas adoptadas por Sevilla han sustituido en un solo año el diez por ciento de su tráfico por las bicicletas Friburgo, ciudad universitaria alemana hermana con Granada, ha conseguido una disminución del 35% en 15 años

JAVIER F. BARRERA

Si la Vuelta tuviera que trascurrir por el carril bici de Granada no saldría nunca. La ciudad que acoge la salida de la Vuelta y que está hermana con la ciudad universitaria alemana de Friburgo (35% del tráfico urbano en bicicleta) está en pañales. Granada celebra la bicicleta como deporte pero la proscribire como transporte. De paso, a tenor de los especialistas y de los ejemplos de las ciudades vecinas, prescindire de una formidable herramienta para solucionar uno de sus grandes y seculares problemas: el tráfico.

Un sesudo análisis realizado por la revista Consumer suspende a la ciudad de la Alhambra y certifica que «Granada es una de las ciudades que menos promueve la bici como medio de locomoción urbano».

Estas malas notas reflejan la «insuficiente dotación de vías ciclistas y aparcabicis así como no disponer de un servicio de alquiler de bicicletas públicas». La publicación asegura que esta baja calificación «demuestra que al gobierno municipal granadino le queda mucho camino por recorrer en materia de promoción de la bicicleta como medio de transporte alternativo al coche y a los medios públicos».

Ruido y contaminación

Más allá de la contaminación de los vehículos de motor y del ruido que producen y que sitúan a Granada como una de las ciudades más ruidosas de Europa, el caso es que Granada tiene en el tráfico uno de los mayores problemas como ciudad.

Y resulta también que numerosas ciudades de su entorno -desde las vecinas Sevilla o Córdoba; las norteñas de San Sebastián y Vitoria o la alemana de Friburgo-, han comenzado a aplicar este modelo europeo de ciudad con carril bici y han conseguido y están consiguiendo reducir en jugoso porcentajes el problema del tráfico al trasladar los desplazamientos a motor por recorridos en bicicleta.

El ejemplo que hace furor entre los especialistas de la movilidad sostenible es Sevilla. «En un solo año las bicicletas se han incorporado a la postal de la ciudad», reconoce Alberto Matarán, profesor de la Universidad de Granada, quien de memoria comenta que «el diez por ciento de su tráfico es ahora en bicicleta». Es el triunfo del modelo. Un modelo que también aplica la vecina Córdoba, que junto a la ya mencionada Sevilla, Barcelona y las tres capitales vascas, logran la nota más alta del estudio de la revista Consumer.

Se trata de ciudades que cuentan con estupendas redes de carril bici. Veamos. Córdoba tiene 42 kilómetros, lo que supone un kilómetro por cada 8.300 vecinos. Esta media es la que mantienen las ciudades que logran esta alta calificación frente a siete insulsos kilómetros que recorren Granada, lo que



JUNTO A LA CIRCUNVALACIÓN. Un ciclista circula por el carril bici que discurre en paralelo a la ronda de la capital. /ESTHER SANZ

supone una cifra de un kilómetros por cada 34.000 ciudadanos. Si alguien se anima a extraer los porcentajes de diferencia, comprobará que la diferencia es de años de trabajo.

En efecto, esta es otra de las variables que denuncian los políticos que reivindican la implantación de un modelo de carril bici en Granada.

Ciudades pioneras

«Córdoba y Vitoria son las ciudades españolas pioneras en aplicar un sistema público de alquiler de bicicletas», explican en Consumer. Y «Barcelona y Sevilla lo están aplicando ahora con decisión», reconoce Mario Ortega, de Los Verdes, con cierta envidia. Más aún, Alberto Matarán, profesor de la UGR, cruza los Pirineos para recordar que muchas ciudades francesas, holandesas y alemanas tienen cifras cercanas al cuarenta por ciento de tráfico de bicicletas en sus ciudades. Y pone el ejemplo de Friburgo, que lleva aplicando este modelo de carriles bici y transporte público desde hace quince años y ha convertido un 35 por ciento de su tráfico en tráfico de bicicletas. Friburgo, hermanada con Granada, la ciudad más soleada de Alemania, con unos 220.000 vecinos, con una universidad cinco veces centenaria hasta aquí, prácticamente como Granada salvo que su Ayuntamiento dispone de un parque móvil de 10.000 bicicletas.

«Ya podríamos ya aprender algo de esta ciudad hermanada con Granada», reconoce el concejal de Tráfico y Movilidad del Ayuntamiento de Granada, José Manuel García Nieto. «Me gustaría convencer a los granadinos y a los concejales de mi Ayuntamiento de que Granada es una ciudad magnífica para la bicicleta».

Un plan integral

Los estudios realizados por la asociación Granada al Pedal o por Los Verdes de Granada estiman que la ciudad y su entorno tienen 300.000 desplazamientos diarios. Mario Ortega, de Los Verdes, analiza que con un plan integral y cinco años de aplicación podrían sacarse hasta un 20% de las calles de Granada, «unos 60.000 vehículos a motor».

Para ello, apunta Jesús García, de Granada al Pedal, se necesita un plan integral, con carriles bici seguros y señalizados, aparcabicis, alquiler público, permitir las bicis en el transporte público «y, sobre todo, combinar la red de transporte público con la bicicleta y restringir el acceso a las calles del centro de Granada».

Este viernes fíjense bien. Será una imagen única. Granada estará llena de bicicletas. Es solo la Vuelta a España.