

VERDE

ilusión

Depósito a Plazo Fijo

Plazo Fijo
(12 meses)

4,50

%TAE





GranadaDigital

Jueves, 9 de Septiembre de 2010, 12:42

- [Local](#)
- [Provincia](#)
- [Andalucía](#)
- [Nacional](#)
- [Internacional](#)
- [Economía](#)
- [Deportes](#)
- [Sucesos](#)
- [Cultura](#)
- [Universidad](#)
- [Sociedad](#)
- [Gente](#)
- [Comunicación](#)
- [Esco GD](#)



y obtenga una rentabilidad del 12,60 %*
a vencimiento de la garantía (30/09/2014)
*TAE 3,01



[Granada](#) | [Local](#)

La capital, UGR, Maracena y Armilla cuentan con bicis de alquiler

El centro de Granada, a unas pedaladas de distancia

Miércoles, 08/09/10 9:52

Eva Ríos



Foto: Fermín Rodríguez

La provincia está apostando fuerte por la bici. La capital está inmersa en la implantación de carriles bicis. Distintos municipios también vienen trabajando en esta misma línea. Además, existe un proyecto en firme desde las distintas administraciones de colaborar en la implantación del servicio de alquiler de bicicletas.

Actualmente en la capital, según el concejal de movilidad, José Manuel García Nieto, hay dos tramos terminados, desde el centro comercial Hipercor a Churriana de la Vega el primero, y el segundo por la zona norte, desde la Chana hasta tráfico. Ambos están ya operativos aunque probablemente se inaugurarán a lo largo de este mismo mes. Asimismo, el Ayuntamiento contempla la creación de otras dos líneas: un carril bus-bici que iría desde la estación de autobuses hasta la calle Oloriz (en la zona de los hospitales), y otro, dependiente de la Universidad de Granada, que cubrirá una de las partes más importantes de la ciudad, el campus universitario de la Cartuja.

Unir La Vega

Los municipios del área metropolitana también ponen de su parte. Destaca el caso de Jun, una localidad de poco más de 3.000 habitantes al que llegarán tres tramos de carril bici, que aunque ya están terminados, aún no están unidos con los que vendrán de Granada: el primero se unirá con el tramo de la zona norte de Granada, es decir, por la zona de Nueva Granada, la facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte, y la residencia de estudiantes Fernando de los Ríos, en Cartuja; el segundo vendrá por la avenida de Pulianas, pasando cerca de municipios como Peligros y que contará con una carretera de doble vía, un carril para bus y otro para bicis; y un último tramo que pasará por la zona del desvío del depósito de agua y el metropolitano, y que se unirá con el que atraviesa la zona norte. Según el alcalde de Jun, José Antonio Rodríguez Salas, los carriles estarán completamente a disposición del público en enero de 2011.

Por otro lado, hay que tener en cuenta los alquileres de bici que se pondrán a disposición de los ciudadanos, y que harán que sea más fácil para todos disfrutar de estos carriles. Por ahora, hay tres puntos de alquiler en la capital que se inaugurarán próximamente: en Puerta Real, la plaza Isabel la Católica y en la avenida Constitución, que cuentan con 30 bicicletas. Pero de cara al futuro, pretenden que haya disponibles unas 250 bicis y veinte puntos de alquiler sólo en la capital, con lo cual contaríamos con éstos y los disponibles en cada municipio.

Puntos de alquiler de bicis

Sin que sirva de precedente, las instituciones han colaborado en esta iniciativa. Los tres puntos y 30 bicis de alquiler se verán implementados con la ayuda de la Diputación, que se hace cargo de la inversión, mientras que el consistorio se encargará del mantenimiento. Así, el proyecto es que finalmente haya unas 270 bicis de alquiler en circulación y unos 25 puntos de alquiler. Municipios del área metropolitana como Maracena y Armilla se mueven. El primero ya cuenta con 70 bicis y 7 puntos de alquiler y del segundo se espera una apuesta similar.

La Universidad, por su parte, fue pionera en Granada en la implantación del servicio. En la primera fase puso a disposición de los estudiantes 40 bicis repartidas en 9 puntos. En un segundo estadio se contempla multiplicar la disponibilidad: contar con unas 200 bicis en 9 puntos.

Unas de las características esenciales del servicio será la compatibilidad entre sistemas. Los alquileres de bicis entre Maracena, Armilla y la UGR respetan la posibilidad de libre intercambio, mientras que no existe esta posibilidad con el servicio de la capital, lo cual facilitaría en gran medida moverse ‘a pedales’ entre el centro y el área metropolitana y viceversa.

Qué se hace en Andalucía

Para ver mejor la evolución que en este sentido está teniendo Granada, la comparamos con dos de las ciudades más avanzadas de Andalucía, como son Sevilla o Córdoba. La capital hispanense, que cuenta con muchos más kilómetros de carril que cualquier ciudad andaluza, unas 2.500 bicicletas y 250 puntos de alquiler de bici por toda la ciudad, está muy desarrollada en este sentido debido sobre todo a que cuando decidieron llevar a cabo todo el proceso de construcción, hace cinco o seis años, era una época en la que aún no había crisis. Además, hicieron un trato con la empresa JC Decaux, la cual no puede volver a comprometerse a hacer algo así debido a la crisis.

Y es esto lo que intentó Córdoba recientemente sin éxito. Esta ciudad fue una de las pioneras en colocar los carriles bici. Sin embargo, actualmente es una de las más atrasadas en este sentido, ya que han quedado deteriorados, no dispone de tantos kilómetros como Sevilla o como pretende llegar a tener Granada, y no poseen alquiler de bicicletas.

En cuanto al funcionamiento y al precio de alquiler, podemos tomar como referencia el primer sistema público de alquiler de bicicletas del área metropolitana de Granada, que se encuentra en Armilla. Éste abre todos los días de la semana y cuenta con setenta bicicletas. El precio es de 0,50 € por hora, con un horario de 6:30 a 23:30. Para cualquier usuario, hay tres horas gratuitas al día, y siete para estudiantes o mayores de sesenta y cinco años.

Este punto de alquiler ahorra aproximadamente 39.000 litros de combustible al año, lo que supone 112 toneladas de dióxido de carbono menos emitidas a la atmósfera. Por ello, podemos suponer que cuando todo esté en funcionamiento, tanto en Granada como en los distintos municipios, el ahorro que se conseguirá será enorme, al igual que el beneficio para el medio ambiente y para los ciudadanos, pues el deporte es algo esencial en el día a día, y no todo el mundo se da cuenta de ello.

Enviar esta noticia a ...

Valore este artículo

★★★★★ (1 votos, media: 4.00)

2 comentarios

1. [CATETOCHIL](#) dijo:
[8 de Septiembre, 2010 - 12:15](#)

Felicitaciones a este equipo de gobierno que con este proyecto se esfuerza en hacer de esta ciudad una apuesta por esa forma de vida que la sociedad hace tiempo viene reclamando. Avanzando por y hacia lo racionalmente ecologico.

Este proyecto es una clara muestra más, de las multiples maneras que todos tenemos a nuestro alcance para actuar con responsabilidad en un compromiso, ahora más necesario que nunca, por un mundo más Ecologicamente Humano.
Animo y mucha bici!!!

2. [Biciescuela Granada](#) dijo:
[9 de Septiembre, 2010 - 12:41](#)

Con estos nuevos carriles bici urbanos y la puesta en marcha del servicio de préstamo de bicicletas de la Junta, Ayuntamiento y Universidad, viviremos en Granada el desastre sevillano: la invasión ciclista de las aceras y la destrucción de la potencialidad de la bicicleta como medio de transporte.

Los carriles bici urbanos posicionan al ciclista en lugares donde se multiplican los riesgos, limita su velocidad de desplazamiento, genera conflictos con peatones, ofrece un trayecto tortuoso y le veta ejercer su derecho de usar la calzada. Además, en calles donde no existen, los ciclistas tienden a ir por las aceras, pues se habían a no compartir la calzada.

Los nuevos conductores o las personas que nunca han usado un vehículo, como es habitual, tienen miedo debido al riesgo que conlleva usarlo y a la inexperiencia al hacerlo interactuando con los demás. La bicicleta, como un vehículo más, no escapa a estos temores iniciales. Algunas personas que circulan en bicicleta o que están dispuestas a hacerlo, no lo hacen por miedo; otras, se lanzan a las aceras, molestando a los peatones o tienen una auténtica dependencia hacia los peligrosos carriles bici. Imaginemos que un motorista novel decidiera circular por las aceras o a exigir carriles-moto por el miedo a interactuar con el resto del tráfico.

Para conducir la bicicleta por la ciudad no sólo hay que saber montar en bici (pedalear y mantener el equilibrio), sino que es imprescindible saber utilizarla como un vehículo. La creencia de que se puede utilizar como medio de transporte al margen del tráfico de vehículos no responde con la realidad. Huir del resto de vehículos utilizando aceras y carriles bici no evita la interacción permanente con el tráfico, llegando a ser estas interacciones incluso más arriesgadas, así como, perjudiciales para los peatones. Muchas veces se confunde la sensación de inseguridad con la inseguridad real, que disuade a muchas personas de utilizar la bicicleta en la calzada. Por ejemplo: un adelantamiento al ciclista puede transmitir sensación de peligro, aun cuando se haga correctamente; un vehículo que circula tras el ciclista puede transmitir sensación de intimidación, aunque el conductor del vehículo no tenga ninguna actitud violenta; la velocidad que puedan alcanzar otros vehículos puede despertar una opinión generalizada de que la calzada es un lugar peligroso, sin embargo, dichos vehículos reducen la velocidad cuando detectan que hay otro circulando a una velocidad menor.

Igual que se aprende a circular por la ciudad con cualquier otro vehículo o a cruzar la calle andando por el lugar adecuado, también es necesario aprender a conducir la bicicleta de manera que el ciclista tenga las herramientas adecuadas para conocer los riesgos y poder evitarlos. Una vez haya adquirido estos conocimientos, el ciclista estará en disposición de circular autónomamente con total confianza y seguridad por cualquier tipo de vía urbana, independientemente de sus características (avenidas, rotondas, calles, zonas residenciales, etc.).

Una desacertada opinión considera que sobre los ciclistas se cierne una fatalidad que, al parecer, no sufre el resto de usuarios de la calle: los accidentes debido a despistes, imprudencias e irresponsabilidades y/o imprevistos de cualquier índole. Como bien se sabe, esta lacra afecta por igual a todos los usuarios de la calle. Por ejemplo: un conductor ebrio conduciendo un coche es tan peligroso para un ciclista como para un motorista, peatón, conductor de otro coche, e incluso para sí mismo.

De esta forma, circular en bicicleta por la ciudad no es más arriesgado que hacerlo en cualquier otro tipo de vehículo. Las calzadas de todas las ciudades son perfectamente ciclables si se siguen unas reglas sencillas que permiten al ciclista evitar los accidentes urbanos más habituales.

Agregue su comentario

	Su Nombre (requerido)
	Su Correo Electrónico (no será publicado) (requerido)
	Su Sitio web

Granada Digital no se hace responsable de los comentarios expresados por los lectores y se reserva el derecho de recortar, modificar e incluso eliminar todas aquellas aportaciones que no mantengan las formas adecuadas de educación y respeto. De la misma forma, se compromete a procurar la correcta utilización de estos mecanismos, con el máximo respeto a la dignidad de las personas y a la libertad de expresión amparada por la Constitución española.

[RSS](#)

	Buscar
----------------------	---------------------------------------

Recibe los titulares en tu correo electrónico:

	Suscríbeme
----------------------	---

