

Un modelo más sostenible para el transporte urbano de Granada

LA NUEVA RED

UN MODELO MÁS SOSTENIBLE

PLANO DE LAS NUEVAS LÍNEAS DE AUTOBÚS

LA LÍNEA DE ALTA CAPACIDAD (LAC)

ACCESIBILIDAD Y RAPIDEZ EN LAS PARADAS DE LA LAC

La Nueva Red Urbana -> Un modelo más sostenible



Un modelo más sostenible para el transporte urbano de Granada

La transformación del sistema público de transporte urbano en la ciudad de Granada en clave de sostenibilidad. Las razones del nuevo horizonte para la red de autobuses.

A nadie se le escapa que el transporte público es un servicio básico para la movilidad de los ciudadanos: ir al trabajo, a la Universidad o realizar compras son actividades diarias que necesitan de una red eficiente de autobuses, incluso en ciudades como Granada, donde existe un alto porcentaje de personas que se desplazan andando. Ante la expectativa de la inminente transformación del sistema nos preguntamos las razones de hacerlo y los beneficios que aportará este cambio a los granadinos.

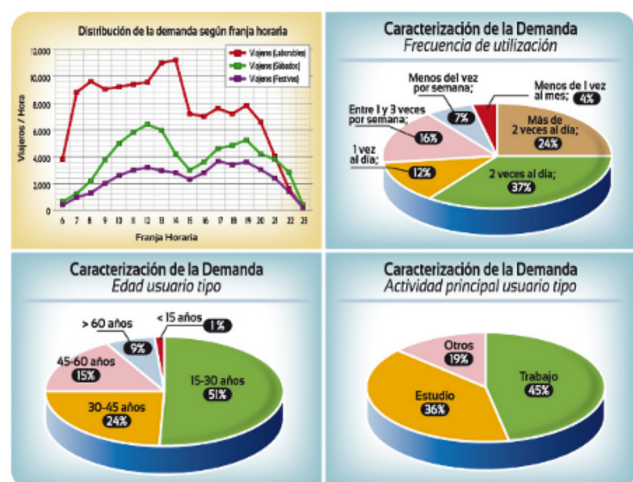
¿Por qué es necesario cambiar el modelo actual de la red de autobuses urbanos?

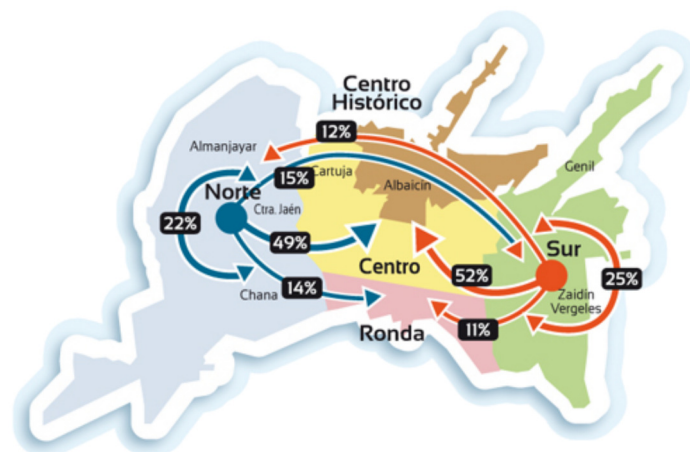
La Ley 2/2011, de Economía Sostenible, inspirada en las Estrategias Europeas de Medio Ambiente y Transporte Urbano, establece que las grandes ciudades deben poner en marcha Planes de Movilidad Sostenible que garanticen modos de desplazamiento eficientes desde una perspectiva económica, social y medioambiental. El sistema de transporte público urbano juega un papel esencial en el logro de este objetivo: tiene que adaptarse para dar servicio al flujo de viajeros de la ciudad de forma sostenible, sustituyendo paulatinamente a los vehículos privados y reduciendo las emisiones contaminantes a la atmósfera.

En el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Granada, un grupo de trabajo formado por profesionales de la movilidad y expertos externos del transporte, contando con el apoyo de la Universidad, realizaron el análisis exhaustivo del sistema actual de transporte urbano y detectaron algunas debilidades que deben de ser corregidas para lograr una mayor calidad medioambiental y la preservación de nuestro patrimonio: la superposición de las rutas incide en la aglomeración de vehículos, provocando contaminación atmosférica, auditiva y visual, así como falta de eficiencia en la velocidad y retrasos de llegada. Resulta muy evidente en el centro, dónde se superponen hasta quince líneas que atraviesan el eje de Reyes Católicos, Gran Vía y Avda. de Constitución. La mayor parte de ellas cubren la ruta norte-sur, realizando recorridos complicados y de larga duración, que dificultan el mantenimiento de las frecuencias de paso, teniendo que superar en sus itinerarios numerosas paradas de subida y bajada de viajeros, semáforos y puntos de congestión. Resulta imprescindible implantar un modelo que sea más eficiente y más sostenible.

¿Cómo se ha diseñado ese nuevo modelo?

En primer lugar se ha realizado una Encuesta de Movilidad. A través de una muestra de 6.021 personas se analizó el origen y el destino de los viajes urbanos en autobús, dividiendo la ciudad en 96 zonas. Los resultados nos dicen que acuden a la zona central más del 50% de los viajes; el eje del Camino de Ronda es el destino del 13%; la zona sur recibe el 15% de los viajes, mientras que el 12% tiene como destino la zona norte; el resto, un 10%, se reparte en destinos transversales. También se han analizado las características principales de estos desplazamientos: distribución de viajeros por días y franjas horarias, frecuencia de utilización, edades de las personas usuarias y motivo de sus viajes. A estos datos, fundamentales para diseñar el nuevo modelo, se ha sumado el estudio de la configuración de Granada: los corredores viarios existentes, su capacidad, sus conexiones; en definitiva, las posibilidades de hacer un nuevo trazado que sea más eficiente y responda a las necesidades de los granadinos.





De forma resumida, ¿en qué consiste el nuevo sistema que han diseñado?

El nuevo modelo se configura como una red integral, que tiene en cuenta los distintos modos de transporte público colectivo, urbano y metropolitano, el impacto previsible de la puesta en funcionamiento de la línea de Metro, las necesidades de movilidad, la eficiencia energética y medioambiental y la accesibilidad. Básicamente, se trata de establecer una red radial de conexión de los barrios con una Línea de Alta Capacidad que recorrerá el centro de la ciudad, a las que se suman líneas directas sur-norte, destinadas a las personas que quieren atravesarla, las cuales pasarán por el Camino de Ronda, y unas líneas universitarias que recojan a la población estudiantil. Por supuesto, se mantienen las líneas nocturnas, destinadas a cubrir el ocio juvenil sin riesgos para la seguridad vial.

¿Costará más dinero al Ayuntamiento este nuevo sistema?

Al contrario. Evitar los solapamientos innecesarios que hacen actualmente muchas líneas de autobús va a suponer un ahorro de kilómetros, de combustible y, por supuesto, una evidente disminución de la contaminación, sobre todo en la zona central de la ciudad. Tenemos que considerar que la nueva flota de vehículos de alta capacidad sustituye a la renovación obligada que ya tocaba en los autobuses tradicionales, por lo que la inversión es similar.

¿Se harán obras en la ciudad para poner este sistema en marcha?

Salvo pequeñas adaptaciones de la acera en algunas paradas al objeto de facilitar la accesibilidad de los viajeros, no es preciso hacer más modificaciones; los autobuses circularán por las vías ya existentes y no conllevan plataformas especiales.

En resumen, ¿qué podemos esperar de este cambio?

Mucho: la preservación del medio ambiente, un sistema más moderno, más accesible, y una imagen de Granada acorde con su cualidad de ciudad histórica y patrimonial. También ganaremos en rapidez y en puntualidad de los autobuses. Eficiencia y sostenibilidad.



movilidadgranada.com

