



> DESDE EL EXTERIOR / COPENHAGUE (DINAMARCA)

- La mitad de los residentes de la capital se mueve en bicicleta para ir al trabajo
- La red incluye un pavimento adecuado, la iluminación del camino y zonas de descanso
- En total serán 300 kilómetros que conectarán 21 municipios con la metrópolis



En Copenhague el uso de la bicicleta es muy habitual en el día a día de sus residentes. / EL MUNDO

> TRANSPORTE

Las bicis van a la ciudad por autovía

Copenhague pone en marcha una red de súper carreteras sólo para bicicletas que, a través de 27 rutas, conecta los municipios de la periferia con la capital. Por **M. Climent**

La mitad de los residentes de Copenhague prefieren la bicicleta a la hora de moverse hasta el trabajo. No sólo es un medio de transporte respetuoso con el medio ambiente, también es la forma más rápida de recorrer la ciudad. Sin embargo, los miles de ciudadanos que viven en los municipios periféricos de la capital danesa se ven obligados a usar vehículos de motor para llegar al centro. Las autoridades han planificado la construcción de la mayor red de autopistas para bicicletas que une el corazón de Copenhague con los suburbios. Un total de 300 kilómetros de carril bici ininterrumpido que agiliza el tráfico del área metropolitana.

La primera de las 27 rutas programadas se inauguró el pasado mes de abril. Este carril piloto conecta Copenhague con Albertslund, una localidad situada a 15 kilómetros al oeste de la capital y con una población de unos 30.000 habitantes. El camino atraviesa campos, patios, incluso un lago, para que el ciclista no tenga que interrumpir su trayecto a causa de molestas intersecciones o carreteras que se cruzan.

El objetivo de esta red de autopistas para bicicletas es motivar a los ciudadanos de la periferia a utilizar este medio de transporte limpio a la hora de desplazarse hasta la capital. La mitad de los habitantes de Copenhague ya se mueven en bicicleta para ir al trabajo o a la escuela diariamente, a pesar de que durante los inviernos las temperaturas suelen ser negativas. Sin embargo, las autoridades se marcaron el propósito de mejorar sus datos y para ello era necesario conectar los subur-

bios con la gran ciudad a través de infraestructura adecuada.

El ayuntamiento de Copenhague se unió con 21 gobiernos locales para crear una red de carriles estandarizada. El proyecto recibió 1,2 millones de euros por parte del organismo público conocido como Capital Region of Denmark. Las rutas se planearon para conectar los puntos neurálgicos de la zona, desde áreas residenciales a instalaciones educativas y zonas comerciales o de negocios.

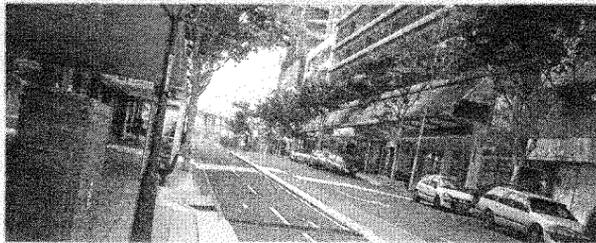
Además de construir un pavimento adecuado, suave y sin baches que entorpezcan la travesía, la iniciativa incluye la iluminación de todo el camino y la instalación de bombas de aire para solventar posibles pinchazos. La curiosa autopista también incorpora carriles de 'conversación', por los que dos ciclistas pueden pedalear codo con codo mientras charlan o zonas de descanso para ir a pie durante una parte del trayecto.

Los semáforos, que normalmente están coordinados en favor de los coches, han sido ajustados pensando en las bicicletas a lo largo de las arterias principales de la ciudad. Así, a una velocidad media de 20 kilómetros por hora, los ciclistas pueden recorrer Copenhague en hora punta sin tener que bajar el pie del pedal.

La segunda 'biciautopista' en marcha conecta la metrópolis con el municipio de Furesø, al noroeste. En este caso particular, el camino atraviesa un bosque muy oscuro durante la noche, de forma que la localidad ha ideado un sistema de iluminación basado en energía solar y así mantener su espíritu de respeto al medio ambiente.

ORIGEN / LONDRES

El proyecto danés se basa en uno similar llevado a cabo en Londres. La capital británica consiguió incrementar el uso de algunas de sus líneas de bici hasta un 200%. Con la primera ruta de Copenhague a Albertslund, las autoridades pretenden que los ciclistas crezcan un 20% para el 2015.



POP UPS

NOTICIAS...

...EN BREVE, científicos valencianos logran eliminar el polen de los geranios y alargar la vida de esta planta.



■ IBMCP

Un equipo de investigadores del Instituto de Biología Molecular y Celular de Plantas (IBMCP), centro mixto de la Universidad Politécnica de Valencia y el CSIC, ha conseguido retrasar el envejecimiento de los geranios, además de eliminar el polen de estas plantas.

+100cia

En una semana en la que supimos que las prestaciones sociales corren peligro si la crisis continúa, así lo aseguró el ministro De Guindos, traemos a colación tres reflexiones. La primera nos lleva hasta el Foro Económico Mundial; esta entidad, como ya lo han hecho otras muchas, alerta en su último informe de las negativas consecuencias para la competitividad de nuestro país de los recortes en el gasto público en I+D, así como de las dificultades que tiene el sector privado para conseguir financiación en este campo. ¿La consecuencia? Un lastre cada vez mayor para nuestra economía. La segunda reflexión nos venía de la mano de Robert Howlett, un experto británico en inteligencia artificial. «Puede ser muy miope aplicar recortes en ese aspecto — I+D — que es justo el que puede contribuir a la competitividad futura de España». Pues parece que alguien tendrá que ir a la óptica... La tercera, la escuchaba esta semana en una reunión científica celebrada en Valencia. «Los políticos hablan mucho de I+D, pero luego es lo primero en lo que meten la tijera». ¿Se planteará alguien alguna vez, habida cuenta de que son tantas las voces que repiten este mensaje, que I+D es sinónimo de competitividad; que puede contribuir, por ejemplo, a que no haya incertidumbre sobre esas prestaciones sociales? Hasta la semana que viene.

Luis Zurano, UCC+i UPV