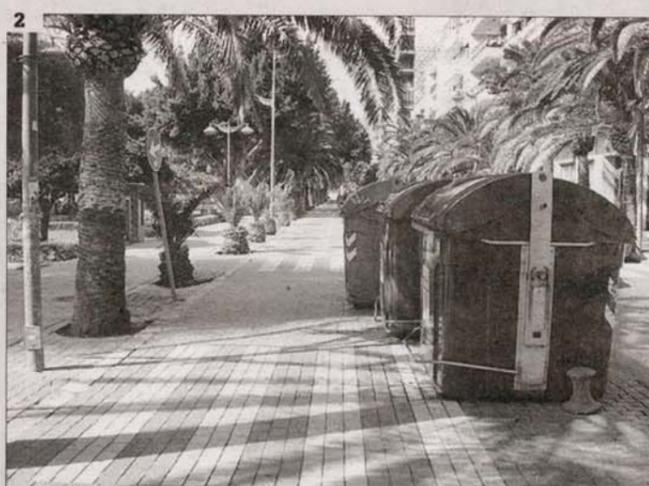


Movilidad El uso de la bicicleta en la capital es un 'deporte de alto riesgo' en algunas zonas



Moverse en bicicleta por la ciudad: misión difícil pero no imposible

Un redactor de La Voz vive una semana entera su movilidad urbana sobre las ruedas de una bici

MIGUEL CÁRCELES
REDACCIÓN

Que la ciudad de Almería no está especialmente adecuada a la movilidad en bicicleta no es un secreto para casi nadie. Pero es muy diferente cuando uno lo vive en su propia piel. El 'ciclista urbano' se encuentra constantemente con trabas que o le impiden o le hacen más difícil su caminar por la ciudad. Incluso en los lugares que están habilitados especialmente para bicicletas.

La capital almeriense cuenta de momento con tres ejes viarios exclusivos para el uso ciclista. El primero, el parque Nicolás Salmerón, tiene ya por su antigüedad problemas estructurales. Grietas, o boquetes han surgido entre el pavimento rojo. Además, las raíces de los árboles han quebrado el firme. No obstante, de quedarse tan sólo en eso, el carril sería incómodo pero utilizable. Pero es casi imposible cruzar todo el carril sin encontrarse con algún vehículo estacionado

Es casi imposible cruzar todo el carril bici del parque Nicolás Salmerón sin encontrar coches aparcados

Algunos peatones se enojan por tener que apartarse en una zona en la que son los ciclistas los que tienen prioridad

sobre él, y mucho más no tener que sortear a algún peatón que utiliza el carril para pasear.

Esta última situación se repite, sin excepción, en el segundo carril bici de la ciudad: el de la avenida de Federico García Lorca. En la Rambla, dos carriles (uno por sentido) bordean el bulevar central de la vía. Está bien conservado, pero los cruces con las calles transversales están mal resueltos para las bicicletas, que tienen que sumarse a los peatones en todos los pasos entre tra-

mo y tramo de bulevar. Además, en el tramo existente junto al balcón de la Rambla el tráfico de peatones y de ciclistas es único, y no es difícil ver como algún peatón molesto por el paso ciclista recrimina a los conductores de las bicicletas por tener que apartarse -a pesar de que son los ciclistas los que tienen la prioridad-

El tercer carril bici de la ciudad, que como los otros, no tiene conexión ciclable, une la desembocadura del río con La Cañada por la cos-

¡ FULMINAMOS LOS HONGOS !

Pro Organ

SINGHO Cura el PITIUM, el FUSARIUM, la PHITOPTORA, el mal de cuello, etc. en 48 Horas.

SENSEMIL Controla el MILDEUM y las BACTERIAS.

BOSAN Seca la BOTRITIS en 24 Horas.

Información: 609 66 38 69

EFICACIA 100 %

ALQUILER SUBVENCIONADO

950 244 357

La radio de los éxitos

101.8

Movilidad Las administraciones apenas apuestan por el uso de este medio de transporte

Decenas de puntos negros complican el desplazamiento urbano sobre dos ruedas

M. CÁRCELES
REDACCIÓN

Si ya se hace 'cuesta arriba' moverse en bici en una ciudad en la que los carriles bici son casi anecdóticos, mucho peor es hacerlo por algunas zonas concretas de la ciudad pensadas sólo y exclusivamente para los conductores de coches y motos. El ejemplo más gráfico lo constituyen las rotondas. Estos sistemas de distribución del tráfico resultan un invento que resuelve de una forma muy efectiva los cruces de vías con alta densidad de tráfico rodado. Sin embargo, son elementos que 'rompen' ciudad, especialmente para los peatones y los ciclistas.

La Almería actual, en la que la rotonda se ha convertido en un elemento omnipresente en los cruces de grandes vías, la circulación sobre dos ruedas se hace muy difícil y más que peligrosa. Y por ello, se han convertido en puntos negros que los ciclistas intentan evitar.

Las más complicadas para los ciclistas capitalinos son las que se sitúan en el cruce entre la avenida del Mediterráneo y la carretera de Cabo de Gata (junto al Auditorio Municipal Maestro Padilla), la existente junto al Centro Comercial Mediterráneo (con la Puerta del Alhambra), y las dos situadas en la carretera de Ronda en las plazas Manuel Fraga y Barcelona. Se tratan de rotondas de gran tamaño y altísimas densidades de vehículos que hacen casi imposible y muy peli-



■ El único sistema de bicis públicas de Almería, el de la UAL. / LA VOZ

Las bicis públicas no despegan en Almería

■ El alto precio del combustible y la concienciación sobre la necesidad de preservar el medio ambiente están generando una verdadera corriente en pro del uso del transporte público y de la bicicleta como medios sostenibles y reductores de la contaminación. Sin embargo, este mensaje no está calando en Almería. Decenas de ciudades de todo el Estado español han puesto en marcha iniciativas de impulso de la bicicleta como medio de transporte que han incrementado los ejes viarios exclusivos para bicicletas y que han facilitado su circulación. La mayoría han pivotado en sistemas de alquiler de bicicletas públicas. En Almería, el Ayuntamiento no lo tiene en proyecto, si bien existe un experimento de la Junta para su uso como transporte universi-

tario que nunca ha despegado. Las bicis públicas sí que han tenido encaje en otras ciudades. Cada vez más ayuntamientos planean su desarrollo en implantación.

Ciudades con bicis públicas: Jerez de La Frontera, Logroño, Albacete, Puerto Lumbreras (Murcia), Totana (Murcia), Segovia, Valencia, Sevilla, Barcelona, Burgos, Cartagena, Castellón, Vitoria, La Coruña, Gijón, Las Palmas de Gran Canaria, Palencia, San Sebastián, Zamora, Palma de Mallorca, Zaragoza, Santiago de Compostela, Alicante, Orense, Lugo, Córdoba, Valladolid, Villaquilambre (León), Bilbao, Plasencia (Cáceres), Ponferrada (León), León, Vigo, Alcalá de Henares (Madrid), Pamplona, Málaga y Santander.

sar de ser rectilíneas, también son de gran peligro para los ciclistas. Por ejemplo, la carretera de Ronda. Su uso mayoritario como eje distribuidor del tráfico por gran parte de la ciudad provoca que los vehículos circulen a altas velocidades. Algo que implica directamente que los ciclistas tengan que evitarla para salvaguardar su seguridad. En otros casos, la inseguridad viene generada por la falta de conexión. Es lo que

ocurre en la carretera de Cabo de Gata entre la rotonda de Nueva Almería y la desembocadura del río. Un tramo ciertamente peligroso para el ciclista. Por último, otras vías urbanas peligrosas para el ciclista son el Paseo de Almería y la calle Altamira; calles en las que el altísimo número de coches en doble fila provoca el cambio constante de carril, y el peligro, por lo tanto, para el ciclista.



1 El único parking para bicis existente en el Paseo, junto a la plaza Juan Cassinello, fue eliminado y los hierros que servían para atarlas están sobre la acera y sin anclar. 2 Un grupo de contenedores reduce a un solo carril la circulación de bicis en el Parque Nicolás Salmerón. 3 El estado del carril bici del Parque dista de ser el adecuado. 4 Una grúa utiliza el carril bici como estacionamiento durante su jornada laboral. 5 y 6 Un vehículo cruzado sobre un paso de peatones impide la circulación de las bicis por su carril. 7 Un coche estacionado en un parking para bicis aún señalizado pero del que se han eliminado ya los anclajes. 8 Empleados de Parques y Jardines usan el carril bici como aparcamiento.

ta pasando junto al campus de la Universidad de Almería. Es el más moderno pero el menos utilizado, ya que una zona con muy baja densidad de población. Y aquellos que lo usan, lo hacen más por deporte que como medio de transporte.

Ahora bien, al problema de los escasos carriles bicis y la obligación que cae sobre los ciclistas de tener que circular con sus bicicletas junto al tráfico urbano, se suma el de la ausencia de aparcamientos adaptados para este medio de transporte (el más ecológico, barato y sos-

tenible de los rodados). Por ejemplo, en el centro de la ciudad sólo existen dos zonas en las que poder ligar la bicicleta en un lugar apropiado: en la plaza Marqués de Heredia (conocida como plaza de los Burros) y en la avenida de Pablo Iglesias, junto al cruce con la rambla de Alfareros. Para aparcar en cualquier otro lado, el ciclista tiene que echar mano de la imaginación o bien ocupar parte de la acera supliendo los baratos aparcamientos para bicis por las sufridoras farolas.

Obras Públicas prevé 3 nuevos carriles bici

■ La Concejalía de Obras Públicas y Servicios Urbanos del Ayuntamiento de Almería ya tiene decidida la puesta en servicio de tres nuevos tramos de carril ciclable en la capital. El primero, y cuya apertura es más cercana, en Retamar. La nueva urbanización del barrio lleva incorporada la creación de nuevos tramos para bicicleta que se sumarán al cortísimo carril bicicleta existente en El Toyo. Además,

dos grandes obras de la ciudad conllevarán la puesta en servicio de sendos tramos de carril bici: el desdoblamiento de la Nacional 340 y el soterramiento de la carretera de Ronda. Así lo informó el concejal del área, Francisco Amizián, a la asociación que promueve el transporte en bicicleta en Almería, Al Pedal, mediante un escrito de respuesta a una consulta realizada por el colectivo sobre el tema.

Las rotondas, solución para el tráfico de coches y motos, complica y hace inseguro el uso de la bici

Las dobles filas son también un elemento que dificulta el uso de la bici y que puede provocar accidentes

grosa la circulación de bicicletas. Algo que obliga a los ciclistas a circular por unas aceras que también van cargadas de peatones.

Otros dos cruces, en este caso semafóricos, se convierten también en un verdadero quebradero de cabeza para quienes se mueven sobre las dos ruedas. Son los de Las Almadrabillas y el de la avenida del Mediterráneo junto al Seminario. Los ciclos semafóricos cortos y el gran número de direcciones y sentidos posibles hacen que las bicicletas, los elementos más vulnerables de la calzada, se vean desprovistas de seguridad. Por su parte, algunas vías, a pe-