

JAVIER MARTÍNEZ, ASOCIACIÓN ALPEDAL

«La bicicleta deber ser solución al problema de movilidad urbana»

En nombre de la asociación de ciclistas urbanos Alpedal, Javier Martínez analiza la situación del tráfico en Almería, y ofrece pistas y soluciones hacia las que deberían caminar administraciones y la necesidad de una concienciación ciudadana

ANTONIO VERDEGAY ALMERÍA

— ¿Cuándo nace la asociación ALPEDAL y cuál es su principal misión?

Alpedal Almería es una asociación de ciclistas urbanos que nace en el año 2006 como reacción a la publicación del documento inicial del Plan General de Ordenación Urbana de Almería, y a las claras carencias observadas en el mismo en cuestiones relativas a la movilidad urbana sostenible. Tras la presentación de la alegación al Plan General, en la que se demandaba un Plan de Movilidad Sostenible para Almería, consideramos necesario seguir trabajando en la reivindicación de un transporte y una movilidad urbana más sostenible para todos. Además, entre nuestras líneas de trabajo es especialmente importante tratar de concienciar a la ciudadanía de las múltiples ventajas del uso de la bicicleta, ya que los mayores enemigos de las bicicletas no suelen ser los coches sino los prejuicios.

— ¿Cuáles son las propuestas de Alpedal para reducir la contaminación en medida de lo posible?

Consideramos que es necesario la adopción de medidas que permitan al ciudadano decantarse en sus desplazamientos cotidianos tanto por los medios de transporte públicos, como por los medios de transporte no motorizados (a pie y en bicicleta). Para ello habrá que invertir la actual tendencia de prevalencia del vehículo privado sobre las formas de transporte sostenible.

— Si se fomentase el uso de la bicicleta se reduciría considerablemente la contaminación. Hay estudios que aseguran que la reducción sería en hasta el 30% ¿es eso cierto?

Evidentemente, el nivel de contaminación de las ciudades se vería reducido con el aumento de la tasa de desplazamientos en bicicleta, ya que los principales problemas medioambientales de las ciudades tienen que ver con el predominio de los hidrocarburos como combustibles para el transporte, que generan CO², emisiones contaminantes a la atmósfera y ruido. Según datos de la Unión Europea, si un tercio de los viajes que en la actualidad se efectúan en coche pasarán a hacerse en bicicleta se reduciría en un 37% la emisión de hidrocarburos, en un 56% las de dióxido de nitrógeno, en un 36% las de CO² y en un 25% la contaminación de los vehículos a motor. Tampoco debemos olvidar que la reducción de la duración de los trayectos puerta a puerta sería del 39%, la del coste de los desplazamientos de un 30%, la congestión de las calles en un



Javier Martínez, Alpedal. / IDEAL

«Nuestra ciudad no es respetuosa con el medio y además se diseña pensando en los vehículos»

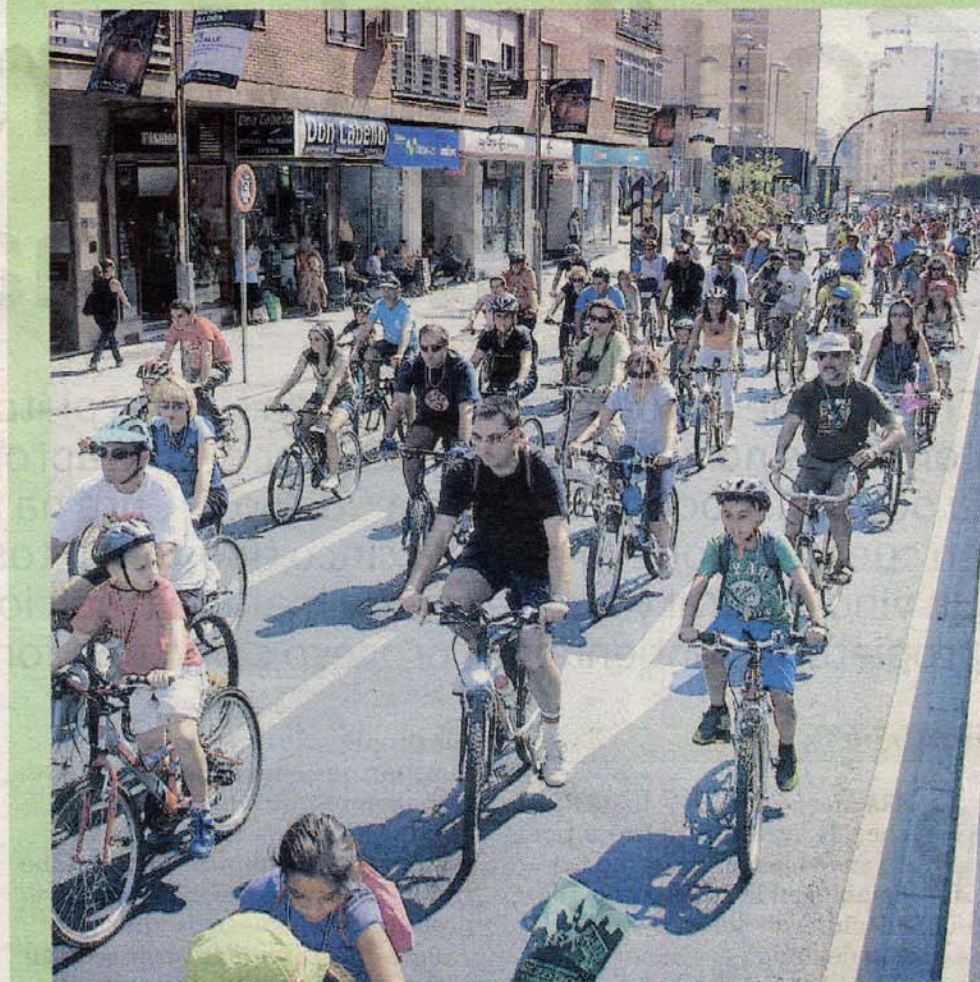
30% y el número de personas afectadas por la contaminación acústica de un 9%. — ¿Considera que Almería es una ciudad respetuosa con el medio ambiente?

En lo que al transporte se refiere nuestra ciudad no es en absoluto respetuosa con el medio, y lo más grave es que o se invierte la actual tendencia o cada vez lo va a ser menos. El crecimiento en población y en extensión no ha llevado aparejado una mejora en los transportes públicos urbanos e interurbanos, y por supuesto tampoco se ha favorecido el uso de los medios de transporte no motorizados. Las calles de nuestra ciudad se diseñan pensando siempre en los vehículos privados.

— ¿Cómo definiría los proyectos e inversiones realizadas tanto por el gobierno local como por la Junta de Andalucía, en cuanto a carriles bici?

Las inversiones efectuadas en Almería por las distintas administraciones en los últimos años han sido prácticamente nulas, más aún si las comparamos con las efectuadas en otras ciudades españolas y andaluzas. Y lo que es más grave, la falta de la más mínima planificación al respecto nos hace perder cada año las distintas líneas de subvención existentes, tanto estatales como autonómicas, relativas a formas de transporte sostenibles.

Mirando hacia el futuro, consideramos que la ejecución de carriles bici deberán verse complementadas con la disposición de aparcamientos públicos, la puesta en funcionamiento de sistemas de bicicletas públicas de préstamo, el desarrollo de programas de con-



cienciación ciudadana, el fomento de la intermodalidad entre los distintos medios de transporte y la modificación de las ordenanzas municipales de tráfico, excesivamente restrictivas con las bicicletas en la actualidad.

— Moverse por la ciudad de Almería ¿es una misión difícil y arriesgada?

Pero no imposible. Dados los pocos carriles bici y la falta de conectividad entre ellos, a los ciclistas urbanos no nos queda otra opción que circular por el espacio destinado a los vehículos, con el consiguiente riesgo que supone. No olvidar que la circulación de una bicicleta por las aceras puede ser motivo de sanción según las ordenanzas municipales. Además, la ciudad carece de espacios destinados para el aparcamiento de bicis, y está prohibido expresamente su aparcamiento en árboles y mobiliario urbano.

— ¿Sería posible implantar carril bici en el centro de la ciudad, o existen zonas con limitaciones?

Sería ilógico que cada ciudadano de Almería se encontrará con un carril bici al salir de su casa. De lo que si estamos seguros es que todas las zonas de la ciudad son susceptibles de contar con una red de itinerarios ciclistas que permitan la conexión de la totalidad de los barrios de manera adecuada.

— ¿Ha mejorado la posibilidad de circular en bicicleta en los últimos años?

Pensamos que en los últimos años no ha existido una clara apuesta por parte de los responsables políticos por el uso de bicicleta en el entorno urbano. Un claro ejemplo es la ausencia en el documento inicial del PGOU de Almería de una red de carriles bici, ni para la ciudad consolidada, ni para los crecimientos futuros.

Afortunadamente, estamos empezando a comprobar la incorporación de infraestructuras para la bicicleta en los grandes proyectos de la ciudad, como pueden ser adecuación de la N-340, que inicialmente no lo tenía previsto en proyecto, y el soterramiento de la Carretera de Ronda. Parece que la mentalidad, tanto de políticos como de los técnicos municipales, está empezando a cambiar.

— ¿Cree que si se invirtiera más en las vías destinadas a las bicicletas, la población se animaría más a ir a trabajar en bici?

Nuestra ciudad tiene una clara problemática de movilidad urbana que se verá

COMPROMISOS

Préstamo de bicis en los edificios públicos

La Asociación Alpedal se ha puesto en contacto con las diferentes administraciones para dotar a los edificios públicos de aparcamientos para bicicletas, así como servicio de préstamo de este saludable medio de transporte. Hasta el momento han obtenido respuesta positiva de la Junta de Andalucía y de la Diputación, estando a la espera de una respuesta por parte del Ayuntamiento de Almería. Alpedal ha presentado un proyecto para implantar en 20 centros de la Junta 204 plazas de aparcamiento y un servicio de préstamo de 51 bicicletas, para uso del personal de la Junta. El proyecto presentado a la Diputación es similar con 84 plazas de aparcamiento y 17 bicicletas en préstamo.

incrementada con la periurbanización futura de la misma por lo que es necesario estudiar soluciones para mejorar dicha movilidad. La bicicleta puede y debe ser una clara solución más al problema, por lo que debemos generar infraestructuras para fomentar su uso; y al final facilitar su uso generará usuarios de este medio de transporte. Se trata de un cambio de mentalidad, que en otras ciudades (Sevilla, Córdoba, Barcelona, Vitoria...) ha dado fantásticos resultados.

— ¿Cree que es posible en Almería el modelo de ciudad, donde la utilización de la bicicleta supere la de los vehículos?

Esa pregunta es realmente difícil de responder, de lo que si estamos seguros es que la calidad de vida de todos los ciudadanos sería mucho mejor que la actual desde infinidad de puntos de vista si esto se lograra. Es una meta a conseguir que en nuestra ciudad las tasas de desplazamiento en modos de transporte sostenibles superen a las del vehículo privado, siendo para ello imprescindible que dichas tasas alcancen para la bicicleta valores del 15%. Como movimiento ciudadano, seguiremos poniendo un grano de arena para lograr esta meta.