

Nueva fase de ciclorutas reciben críticas por riesgos ante congestión vehicular en el sector

CIUDAD. Ubicada en la calle Eduardo Orchard, entre las calles Salvador Reyes y Antonio Poupin, la primera fase de la nueva cicloruta no permite una distancia prudente entre el ciclista y vehículos y los expone ante el riesgo de maniobras de adelantamiento en el sector.

Nicolás Federsffeld Ugalde
 cronica@mercurioantofagasta.cl

La primera fase de la tercera etapa de Red de Ciclovías en Antofagasta, desarrollada por el Minvu, ya se encuentra habilitada. Creada con el fin de “impulsar la movilidad activa y el transporte sostenible” en la ciudad. Su diseño y trazado generan las primeras críticas de los vecinos y usuarios.

La primera etapa de las nuevas rutas se encuentra en la calle Eduardo Orchard y su problemática se enfoca específicamente entre las calles Salvador Reyes y Antonio Poupin. Ocurre que, si bien el trazado cumple con un tamaño adecuado para un ciclista, cualquier maniobra de adelantamiento obliga al conductor, por un tema de espacio, a pasar inevitablemente por encima de la nueva ciclovía. En el sector, la mayoría de los autos se estacionan en la pista derecha, dejando sólo disponible la izquierda, la cual se ve reducida por el carril de los ciclistas.

VECINOS

Transeúntes como Rebeca comentan que, por el aspecto, no se había enterado de



LOS AUTOS ESTACIONADOS SOBRE LA CICLORUTA DIFICULTAN EL USO DEL NUEVO TRAZADO.

que era una ciclovía y que si bien iniciativas como estas son necesarias, el resultado le parece mediocre. Opinión similar es la de Claudia, vecina del sector, quien asegura que no existe cultura vial en la ciudad, pues “las camionetas se montan en las ciclovías, o las bicicletas pasan por la vereda”.

Por otra parte, ciclistas como Nicolás Ibañez comentan que si bien ha observado un aumento en la cultura del ci-

clismo en Antofagasta gracias a la construcción de ciclovías, asegura que “todavía falta mucha convivencia vial”. Añade que iniciativas como estas son positivas, pues la visibilización de la bicicleta como transporte ayudaría incluso con las problemáticas de tráfico que presenta Antofagasta, pero que “se ha intentado hacer algo sin la convicción y la seriedad que lo requiere”. Asimismo, agrega que no ocupa dichas ciclovías, ya que no

funcionan “en la forma en que la hicieron. Son sólo dos líneas marcadas en el piso que el auto, si no tiene espacio, no las va a respetar”.

Cabe señalar que algunos parlamentarios de la región ya se habían mostrado críticos a la implementación de la iniciativa. En esa línea, el diputado Jaime Araya señaló en diciembre pasado al medio Timeline que “quisiera saber cuál es la capacidad de concretar el nuevo proyecto de ciclovías para

Antofagasta”, puesto que las que ya han sido instaladas, no han funcionado como se esperaba. Han sido más bien un problema, muchas de ellas no tienen ningún uso”.

ORIGEN

El diseño del proyecto, financiado por Creo Antofagasta contempla una inversión de fondos sectoriales de \$2.500 millones e incorpora diez kilómetros de ciclovías que cruzan de norte a sur la capital regional. Las obras del proyecto incluyen demarcación, delimitación, contadores, señalización, semaforización y estacionamiento para bicicletas.

El origen de la propuesta, surge como respuesta a un estudio realizado por Corporación Ciudades (“Cobertura de ciclovías en grandes ciudades de Chile”), la cual demostró que “Antofagasta se encuentra por debajo del promedio de kilómetros de ciclovías entre las capitales regionales de todo el país”. Asimismo, “Dentro del eje de disponibilidad de ciclovías, Antofagasta se encuentra como la cuarta ciudad con menor kilómetros de ciclovías cada 100.000 habitantes, con 6,2 km; mientras que el promedio es 9,4 km”. ☞