

A quién corresponda:

Desde la Asociación Murcia en Bici queremos contribuir al Plan Director de la Bicicleta con una serie de sugerencias y propuestas de mejora. Éstas se presentan en dos bloques, uno de carácter general y otro más concreto sobre puntos de los distintos ejes que incluye el borrador del PDB (Plan Director de la Bicicleta), aportadas por usuarios habituales de dichos trayectos.

Las propuestas generales serían las siguientes:

- Consideramos que deberían **incrementarse las vías segregadas del tráfico general (del tipo carrilbici) frente a las ciclocalles**. Hemos observado que la mayoría de vías que se han planeado son ciclocalles en carreteras secundarias o en carriles auxiliares de vías principales. En estas carreteras habitualmente está restringida la velocidad a 40 o 60 km/h, pero los automóviles suelen ir a una velocidad mayor. Un cambio de señalización convirtiéndolo en ciclocalle no creemos que modifique los hábitos de circulación de los automóviles por lo que a efectos prácticos la ciclocalle seguirá siendo utilizada como carretera secundaria. Las vías para bicicletas segregadas del tráfico general son más adecuadas.

- Faltaría conocer el **cronograma** con los plazos de implementación de cada una de las tareas que conlleva el PDB.

- Faltan por especificar las **condiciones técnicas y normas de circulación de las ciclocalles**, velocidad máxima de circulación por esas vías, las prioridades y situación de los distintos vehículos en la vía, preferencias en las intersecciones, señalización vertical y horizontal específica, sanciones por incumplimiento de la legislación aplicable, etc.

- Las **ciclocalles deberían incluir algún tipo de señalización horizontal**, por ejemplo un carril con raya discontinua y el símbolo de la bicicleta a un lado de la calzada, ya que deben ser fácil e intuitivamente identificadas por el automovilista. En las ciudades de Alemania, Heidelberg, por poner un ejemplo, hay carriles pintados en la calzada, con sus propias señalizaciones. Este sería un ejemplo a tener en cuenta a la hora de diseñar las ciclocalles. La señalización vertical puede no ser suficiente a la hora de hacer respetar al ciclista en el tráfico; la señalización horizontal podría aportar seguridad dejando presente a los automovilistas, en todo momento, la posibilidad de encuentro y prioridad de los ciclistas. Al principio de su utilización sería conveniente que hubiese un seguimiento de los automovilistas por parte de la policía y campañas informativas.

- Falta por especificar las **condiciones técnicas de los carrilesbici**, si estos son bidireccionales o unidireccionales, las dimensiones, tipo de señalización, modo de intersección-conexión de estos con las ciclocalles y otro tipo de vías (evitando que coincida con las rampas o zonas de acceso de los peatones), etc.

- Los **itinerarios en acera deben estar muy bien diferenciados** del espacio y la circulación peatonal. Deben asimismo tener **adecuadas intersecciones-conexiones** con otros tipos de vías ciclistas, aportando fluidez a su circulación y convirtiéndolo en una verdadera red interconectada y uniforme, orgánica, a la red ciclista. Para ello se debe jugar también con las prioridades de paso y los semáforos, evitando conflictos tanto con

peatones como con automovilistas con el resultado de que el ciclista se pase a la calzada ante la falta de operatividad de la red ciclista. Debe haber enlaces entre vías ciclistas, cualesquiera que sea su modalidad. No puede haber intersección, sino unión coherente de las distintas vías. Pedimos que se especifique lo planeado para este fin.

- Consideramos fundamental la **realización de campañas de sensibilización** dirigidas a los diferentes agentes implicados. Se debería determinar con antelación a quién van a ir dirigidas (usuarios de automóviles, ciclistas, peatones, etc.), el tipo de información que se transmitirá en función de estos (campañas del tipo “Reglas de uso de las ciclocalles (automovilistas y ciclistas)”, “Con bici al trabajo”, “Con bici al cole”, etc.) y cuándo se realizarían las mismas, indicándolo en el cronograma.

- El **PDB debería coordinarse con el PMUS** (Plan de Movilidad Urbana Sostenible), haciendo hincapié en los aspectos de **intermodalidad** en los diferentes medios de transporte público, como por ejemplo aparcabicicletas en las estaciones de tren y autobús, acondicionamiento de los trenes y autobuses para el transporte de bicicletas (en autobuses, permitiendo el acceso con bicicletas plegadas e incluyendo soportes externos para bicicletas rígidas), buena comunicación con las estaciones de tren y autobús y las vías para bicicletas.

- Tanto para la adecuada implementación del PDB como para la del PMUS, se debería **restringir el acceso al tráfico automovilístico**, sobre todo en las vías de la parte céntrica de la ciudad de Murcia, creando más zonas peatonales con vías ciclistas, o creando vías que sólo permitan el acceso a residentes, ciclistas, transporte público, servicios y emergencias.

- Falta la indicación de la **situación de los aparcabicicletas y sus características** (tipo, capacidad, etc.).

- Las **bicicletas de alquiler deberían introducirse una vez estuviese implementado una gran parte (dos tercios) o en su totalidad el PDB**, incluyéndose en el cronograma. Si el usuario no encuentra unas condiciones adecuadas para poder circular (dado el estado actual de las vías para bicicletas), se desmotivará abandonando su uso. Por ello es muy importante que se disponga de las bicicletas de alquiler como colofón a la implementación del PDB.

- Falta por conocer las **características específicas de este servicio de alquiler de bicicletas** (normas de uso, características de las bicicletas, etc.) y **la situación de los aparcabicis de alquiler**. El sistema de alquiler de bicicletas deberá llevar un sistema de seguimiento para evitar robos (por ejemplo electrónico) y establecer sanciones ante estos hechos (intentando evitar casos como el de Cartagena, donde la mayoría de las bicicletas de alquiler han sido robadas o están desaparecidas). Sugerimos tomar como modelo el realizado, por ejemplo, en Barcelona ([www.bicing.com](http://www.bicing.com)).

- Faltaría **información sobre los “ejes planificados”**, ¿son los que van por nuevas avenidas en nuevas zonas urbanizadas?

- Faltaría indicar **qué significan los puntos amarillos** en los planos, en principio suponemos que corresponden a “puntos peligrosos” y saber **qué se ha planificado para estos puntos**, si se van a tomar medidas en la infraestructura de los mismos para

disminuir su peligrosidad o si tan sólo se va a indicar mediante un cartel o aviso para los ciclistas.

- En general, existen **ciclocalles planificadas que presentan mucho tráfico**, en general y sobre todo en horas punta, por ejemplo los ejes 2, 10, 11, o los ejes por la Vereda del Catalán y la de Riquelme, así como la avenida de los Pinos, que por sus características resultan de gran riesgo de accidente para el ciclista, en estos casos sería **prescriptivo un carrilbici segregado del tráfico general** (se detallan estas situaciones en el apartado de medidas puntuales).

- Por otra parte, se deben **determinar medidas para asegurar la integridad del ciclista** cuando la construcción de un carrilbici sea totalmente imposible, centrándose en cruces y conexiones, por ejemplo, zona adelantada en los semáforos para espera exclusiva de los ciclistas, utilización de los carriles bus-taxi también por los ciclistas, medidas específicas de protección del ciclista en rotondas, etc., así como **para pacificar el tráfico automovilístico en dichas vías**, por ejemplo instalando resaltos para los automóviles dejando un paso lateral para los ciclistas.

- Falta **incluir en los ejes del PDB pedanías** de Murcia como Cabezo de la plata, Gea y Truyols y Sucina entre otras, **y pueblos en los alrededores de Murcia**, como Beniel, Santomera o Molina de Segura. Debido a su cercanía y la cantidad de tráfico que se establece entres estos y la ciudad debería considerarse su enlace en el PDB para que éste fuera verdaderamente completo (ver más detalles en el apartado de medidas puntuales, sección “Otros ejes”).

A continuación enumeramos una serie de propuestas puntuales de mejora divididos en tres secciones, “Ejes centro”, “Ejes pedanías numerados” y “Otros ejes”:

#### EJES CENTRO

- Avda. Miguel Induráin (figura como eje planificado; debería tener carril bici segregado).

- Tramo que enlaza las rotondas de nº1) el cruce de Ronda Sur con la carretera de Algezares (F-1) y nº2) Ronda Sur con Avda. Miguel Induráin: no figura como vía ciclable. Serviría para dar continuidad a toda Ronda Sur y después al otro lado del río Avda. 1º de Mayo. Tal como se plantea ahora (continuar desde la rotonda nº1) por la c/ Torre de Romo hasta la c/Pintor Almela Costa y de ahí hasta la rotonda nº2)), sin perjuicio de esta opción, supone un trayecto indirecto y por tanto peor que el propuesto por el puente sobre la vía del tren para ir de uno a otro punto (por ejemplo, desde el hospital Mesa del Castillo hasta Mediamarkt). *La cuesta sobre la vía del tren es el obstáculo a tener en cuenta.*

- Calle Pintor Almela Costa: rotonda de cruce con Avda. Pío Baroja. El carril bici se convierte en itinerario en acera, sigue el trazado del peatón (paso de cebrá) para luego, una vez salvada la rotonda, continuar como itinerario en acera. Este recurso puede resultar penoso y lastrante para el tráfico ciclista, si no se separa bien del tráfico peatonal y se dota de continuidad a los diversos tramos ciclistas.

- La vía ciclista de la Avda. 1º de Mayo se corta en la rotonda del Jardín del Huerto de las Palmeras hasta la rotonda de las Atalayas. Para llegar al mismo sitio hay que hacer el rodeo de la c/Pablo VI y Avda. Fama: en la práctica nunca se hace. Este sería un buen ejemplo de desconexión de la red ciclista.

-,Proponemos un eje que conecte Murcia con el norte de Puente Tocinos: rotonda Avda. 1º de mayo (hotel Nelva), carretera Alicante, Avda. del Rocío y Avda. Torre de Villescas, Carril de los Caños y Avda. Mariano de Rojas. Este eje conectaría Murcia, la zona comercial Atalayas y el centro con una zona de servicios e industrial importante de la pedanía; la zona del I.E.S. Aljada y el colegio cercano, la piscina municipal, y de un amplio polígono industrial. Esta zona recibe un importante flujo circulatorio desde el centro urbano, que podría fácilmente verse sustituido o complementado con un rápido trayecto en bicicleta.

- Calles Ronda de Garay, Obispo Frutos y Rector Loustau hasta pza. Juan XXIII: ciclocalle.

- En la zona este (barrios de Sta. Eulalia, San Juan, Castillejo, La Fama, universidad La Merced) de la ciudad queda un amplio espacio sin planificar. Harían falta un par de ejes transversales intermedios a los del norte (calles Antonete Gálvez, Greco, Gutiérrez Mellado, Jaime I, pza. Fuensanta, ...) y del río, conectando esta zona este con la parte oeste. Uno podría ser, a partir de la Avda. de la Fama, el de las calles Melilla, Puerta Orihuela, Ronda de Garay, Periodista Nicolás Ortega Pagán, Cánovas del Castillo, Pintor Villacis, Pza. Apóstoles, Belluga, Frenería, ...de forma que enlazara en Gran Vía con las ciclocalles recomendadas (y conjugando ciclocalles con zonas peatonales reguladas para el tráfico ciclista). Este sería el sentido de circulación este-oeste (es el sentido obligatorio en estas calles). Haría falta otro eje de circulación oeste-este. Una posibilidad, por ejemplo, sería: calles Madre de Dios (o San Patricio), Zarandona, pza. Cardenal Belluga, c/Azucaque (en convivencia con el peatón, pese a ser de tráfico restringido y en sentido contrario), Pza. Cetina, c/Vara del Rey, Pza. Balsas, c/Paco, c/Victorio, c/ Trinidad, Obispo Frutos, Madrid, Cigarral, Ceuta, Sta. Rita, Melilla, hasta la Avda. de la Fama.

#### EJES PEDANÍAS NUMERADOS

- *Eje 1 Murcia-El Palmar*: Coincide con nuestra vía amable, por lo tanto consideramos que es un buen trazado, pero haría falta actuar en la rotonda de la Extranjería y los demás puntos señalizados. Pedimos actuaciones más concretas.

- *Eje 2 Aljucer-La Alberca*: Coincide con nuestra vía amable, por lo tanto consideramos que es un buen trazado. Falta un “punto amarillo” en el puente del Reguerón, el punto más peligroso en todas las vías amables. Propuesta: pasarela más baja que el actual puente por debajo de la futura autovía del Reguerón.

- *Eje 3 La Alberca*: Necesitaría bastantes mejoras.

- Haría falta carril bici en la carretera nueva al hospital universitario de la Arrixaca.

- Acondicionamiento de la Cañada Real de Torreagüera.

- Apertura de la C/ Mayor para bicis en ambas direcciones (y cerrar la calle mayor entre “Ferretería Mayor y Óptica” para tráfico motorizado).

- Considerar la C/Gloria como ciclocalle resulta muy peligroso (demasiado tráfico).
- No se involucra el instituto “La Alquibla” ni el colegio “El Molinico” en La Alberca ni el colegio “Cristo Crucificado - Villa Pilar” en Santo Ángel.
- Mucho mejor la propuesta de la AA.VV. de La Alberca: [http://maps.google.es/maps/ms?ie=UTF8&hl=es&t=h&msa=0&msid=109174227480960158279.00044c07\\_6a1dab972cbd5&z](http://maps.google.es/maps/ms?ie=UTF8&hl=es&t=h&msa=0&msid=109174227480960158279.00044c07_6a1dab972cbd5&z)

- *Eje 4 El Palmar*: Necesitaría bastantes mejoras.
  - Falta por completo incluir el hospital universitario “Virgen de la Arrixaca” y también el hospital psiquiátrico.
  - Falta una segunda conexión con el eje 6 San Ginés (por la avenida de San Ginés)
  - No se incluye el barrio de Los Rosales
  - No se incluye el nuevo barrio en el centro de El Palmar que actualmente están construyendo.
  - No se incluye el polideportivo
  - Haría falta considerar los colegios en El Palmar
  
- *Eje 9 Carril del Cebadero*: La idea de utilizar los carriles de la huerta como anillo exterior nos parece adecuada, pero resulta demasiado largo y sin mucha seguridad en varios puntos:
  - Alternativas a la Carretera de Santa Catalina: Alternativa 1: Llegando al la carretera de Santa Catalina por el carril de Los Caballeros cruzar la carretera y seguir por la C/ Casas de Jesús Coll, llegando a la autovía se gira a la izquierda hasta llegar al carril del Cebadero. Alternativa 2: construir un túnel – pasarela por debajo de la autovía conectando la C/ Casas de Jesús Coll con la C/ Iglesia para llegar mas directo a Patiño.
  - Al final de la C/ Torre Caradoc (calle sin salida) se podría construir un carril bici como enlace con la C/ Acequia de Alguazas. Así se cortaría el recorrido bastante.

Falta la carretera de Santa Catalina como eje y conexión de Santo Ángel con Murcia. En esta carretera se podría construir un carril bici quitando aparcamiento de coches, con información y sensibilización anterior de los vecinos (ver más detalles en el apartado de medidas puntuales).

- *Eje 12.1 Av. del Progreso*: Avenida con muchísimo tráfico, no resulta adecuada como ciclocalle, podría ser muy peligrosa. En su lugar habría que construir un carril bici segregado del tráfico general.

- *Eje 17*: En la curva de la carretera de Torreagüera F-9 lo ideal sería cruzar la calzada y meter un carril bici o vía ciclable por la senda de tierra que bordea la acequia Benetucer y luego pasa entre fincas agrícolas por detrás de una nave y vuelve al camino Acequia de Benetucer. Para esto se harían necesarias obras de acondicionamiento: alumbrado y firme del camino.

Si esta opción no fuera viable, por tratarse probablemente de terrenos particulares, habría que pacificar mucho el tráfico en la calzada de la carretera de Torreagüera F-9, que en este tramo transcurre en curva de muy baja visibilidad y en el que los coches

circulan a alta velocidad, lo cual es peligrosísimo para el ciclista. En este tramo una simple señalización parecería insuficiente; habría que poner resaltos cada muy poco tiempo así como señalización horizontal de paso de bicicletas.

A continuación, después de esta carretera, el desvío a la siguiente sería preferible que fuera en la siguiente a la izquierda (junto a club Las Vegas), el camino Acequia de Benetucer, y no en la Vereda de la Barca, como en el Plan está proyectado, ya que se acortaría el tiempo de exposición del ciclista en la carretera interurbana de cierta densidad de tráfico motorizado de Puente Tocinos a Torreagüera F-9. Ambos caminos confluyen más adelante y el tramo del camino Acequia de Benetucer es más corto que el de la Vereda de la Barca.

De esta forma el trazado quedaría íntegramente coincidente con el de la vía amable de Alquerías, cuyo diseño es producto de una exhaustiva reflexión y práctica por parte de los ciclistas de Murcia en Bici.

Otra opción para este eje es que se hiciera una conexión del Carril de la Torre con la mota del río, acondicionando previamente este (alumbrado + firme). La vía escogida no es lo importante; los que deben primar son los criterios de eficiencia en el desplazamiento y seguridad para el ciclista.

- *Ejes 20 y 21 (Puente Tocinos y P.T.-Llano de Brujas)*: falta la conexión entre ambos.

- *Eje 27*: El tramo del primer ramal hacia El Raal que transcurre por la antigua mota del río no está pavimentado ni alumbrado. Aunque el firme está muy compactado, esto no parece suficiente para conectar con itinerario ciclista las pedanías de Alquerías y El Raal.

- Faltan planos satélite de los dos siguientes ramales al Raal.

- *Eje 30*: es doble: Vía amable Monteagudo y Camino Viejo de M., ambas ciclocalles: en el Camino Viejo de Monteagudo habría que hacer carril bici segregado o resaltos cada pocos metros (junto con adecuada señalización), porque tiene bastante densidad de tráfico.

- Faltan mapas satélite (así como en muchos otros ejes, como el 25, por ejemplo, el 33, etc.).

- *Eje 33*: Divergencia (error) entre págs. 2 (plano) y 3 (foto): el tramo que transcurre por la carretera de Alicante, conexión entre el que procede de la carretera de Zarandona (Camino Viejo Monteagudo) y el que va por la Orilla del Azarbe aparece en el plano de la página 2 como “Carril bici segregado” y en el plano de la página 3 como “Ciclocalle”. Falta el tramo azul que gira hacia La Cueva en el plano satélite.

## OTROS EJES

- Se observa que en el PDB quedan excluidas algunas pedanías del municipio, tal vez por su lejanía del núcleo urbano o por su situación orográfica. Pedanías como el Cabezo de la Plata, Sucina, Corvera, La Tercia, Gea y Truyols, la zona del Garruchal, Valladolides, Baños y Mendigo, Barqueros, etc. El municipio debería integrarse

completamente al menos con vías ciclables. Algunas pedanías corren el riesgo de aislarse por completo por efecto del tráfico motorizado que, debido a sus altas velocidades, disuade a la población de moverse en bicicleta a otras pedanías o a la capital aunque sea por motivos puramente lúdicos o deportivos.

-En el [siguiente mapa](#) sugerimos algunas posibilidades de vías ciclables a estas pedanías.

-Infraestructuras adecuadas para estos casos serían señalizaciones (verticales y horizontales) y limitadores de velocidad.

- No se contempla en el proyecto la conexión del municipio con los municipios vecinos con núcleo urbano muy próximo a Murcia y sus pedanías, como pueden ser Beniel (aunque por la ciclocalle propuesta por la mota del río en la práctica sí llega al pueblo), Santomera y Molina de Segura. Estos municipios reciben y envían mucho tráfico a Murcia y deberían contar como entorno urbano en el Plan Director. No están tan cercanos como Alcantarilla, que sí está conectada en el PDB, pero aun así deberían tenerse en cuenta.

- *Vía amable Alcantarilla*: tiene deficiencias de señalización en diversos tramos y cruces, que crea confusión respecto a si se está en el camino correcto.

- ¿Qué medidas concretas se tomarán para pacificar el tráfico en la pronto antigua carretera costera sur MU-302, aparte de hacer una nueva carretera? Proponemos señales horizontales, tales como carriles bici pintados, y señales horizontales. No se debería esperar que el tráfico se redujera en intensidad y velocidad como simple efecto de la nueva carretera. Esta misma observación y preocupación es trasladable a otras carreteras del municipio tales como por ejemplo Vereda del Catalán, la ya mencionada carretera Puente Tocinos-Torreagüera, o la actual costera norte que enlaza Cabezo de Torres con Churra, El Puntal, Espinardo, Guadalupe, La Ñora y Javalí (ejes 31 y 25).

Esperamos que nuestras propuestas sean tomadas en consideración, como una crítica constructiva, dada la experiencia en este campo de los distintos usuarios y socios de la Asociación Murcia en Bici que han aportado su opinión.

Atentamente,  
Asociación Murcia en Bici