



CONSIDERACIONES GENERALES

La asociación Murciaenbici presenta las siguientes alegaciones al proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible que el Ayuntamiento de Murcia ha propuesto para la regulación de las prácticas de los desplazamientos de la ciudadanía el municipio de Murcia.

1.- En primer lugar queremos hacer notar nuestro desacuerdo y malestar por **la exclusión en la mesa de trabajo de este proyecto de colectivos con una reconocida tradición activista en cuestiones de movilidad** tales como (La Plataforma la Costera Sur también es Murcia, Ecologistas en Acción, Murcia en Bici...) Por lo que respecta a nuestra Asociación hemos solicitado en diversas ocasiones, por escrito y verbalmente, la participación en este proyecto y todavía no hemos recibido respuesta. No consideramos que el estar ya presentes en la mesa de trabajo del Plan Director de la Bicicleta sea óbice para ello, sino más bien un signo que aseguraría la unidad y coherencia de estos planes de ordenación del municipio tan íntimamente relacionados.

2º.- En el mismo sentido queremos hacer constar **la ausencia de mecanismos de participación ciudadana para la elaboración del proyecto**. La creación de una mesa de trabajo con colectivos previamente seleccionados o la presencia del proyecto en la página web del Ayuntamiento no garantiza una "escucha" global e integradora de las necesidades de la población. Para ello hubiera sido necesario activar mecanismos de democracia participativa ampliamente estudiados:

1.-Encuestas, que no llevaran sólo a un análisis descriptivo de la situación sino a una recopilación de necesidades y carencias que los ciudadanos encuentran en sus desplazamientos diarios.

2.- Dinamización de las juntas vecinales para información , estudio y canalización de propuestas ciudadanas.

3.- Mayor publicidad del proyecto y de los plazos de alegaciones.

En cuanto a las consideraciones generales del plan queremos destacar ciertos planteamientos que nos parecen errores de base en cuanto al concepto actual de la movilidad en las ciudades, en consonancia con proyectos, estudios y teorías que desde distintos ámbitos (arquitectura, urbanismo, movilidad, transporte público...) ya se están imponiendo en los países más punteros en cuestiones de prácticas urbanas ecológicas y sostenibles.

1º.- En primer lugar es necesario tener en cuenta que la cuestión de la movilidad no puede considerarse de forma aislada al concepto integral de ciudad, y ello empieza desde la ordenación del territorio en el PGOU hasta el mismo concepto de economía. La sostenibilidad no es una cuestión de desplazamiento sino que debe abarcar los distintos elementos que condicionan el funcionamiento de las sociedades: sistemas económicos, recursos energéticos, distribución del territorio, emplazamientos de las actividades...

En esa línea, la movilidad más sostenible es aquella que no obliga a los ciudadanos a realizar movimientos innecesarios para desarrollar su actividad cotidiana (trabajo, compra, ocio...)

Nos parece totalmente incoherente pretender abordar un plan de movilidad sostenible cuando previamente se han dispersado los focos de actividad creando espacios monofuncionales (centros comerciales, polígonos industriales, centro de ocio...) dinamitando el concepto de "barrio mediterráneo" y economía local imperante en Murcia hasta hace unas décadas. Observamos que el texto del PMUS se plantea esta realidad como un hecho incuestionable y una situación dada:

"surge la necesidad de definir un nuevo modelo de transporte al servicio de la situación actual y perspectivas de desarrollo de la ciudad de Murcia, que apoye los principios de sostenibilidad, cohesión social, desarrollo económico y calidad de vida que inspiran el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Dicho modelo es radicalmente diferente del actual en su conceptualización y debe trascender el vigente diseño funcional del sistema de transporte urbano, para adaptarse de una manera racional y socialmente eficiente a la nueva estructura de ciudad polinuclear con un importante proceso de relocalización de actividades y, en consecuencia, con una dimensión espacial de la movilidad también diferente."

Pag 42 Estrategias y propuestas. PMUS

Y en los propios objetivos generales no se tiene en cuenta la posibilidad de cambio o estudio de este factor:

Estudiar los procesos de desarrollo territorial y urbanístico previstos en la ciudad, con base para la valoración de la demanda de transporte asociada.

Aplicar los modelos anteriores y obtener un pronóstico fundamentado de las necesidades futuras de movilidad.

De lo que se deduce que el modelo de crecimiento territorial y económico que ha transformado el municipio de Murcia y la ha sumido en una profunda crisis no va a ser sometido a examen y que incluso se prevé continuar en esa línea de lo que ya ha denominado "desarrollismo". Existen otros modelos de desarrollo económico diferente al que se pretende implantar en Murcia y no menos rentables.

Sostenemos que esta ordenación del territorio, a base de planes parciales y sujeta en muchas ocasiones a intereses económicos privados, requiere una reflexión y análisis serio que palíe los perjudiciales efectos que ello produce, no sólo en la movilidad, sino en la economía local y el *modus vivendi* de los murcianos y murcianas.

Resulta por ello urgente descentralizar los servicios y atender a las distintas necesidades diarias de todo tipo en las pedanías en las que, recordemos, habita el 42% de la totalidad de la población del Municipio. Y sostenemos que ello no es ajeno a un plan de movilidad en la medida que afecta sustancialmente a las necesidades de desplazamiento de los murcianos y que la integración de medidas de esta índole aseguraría la coherencia con un PGOU que respete en igual manera la sostenibilidad de una sociedad de manera integral. Todo lo demás nos parece no querer abordar el problema en su origen sino enmascarar los efectos de una deficiente gestión del territorio.

20.- Nos parece también grave que un plan de movilidad urbana sostenible que ha de regir los hábitos de desplazamiento urbano en un periodo temporal muy extenso, no prevea medidas efectivas de restricción del tráfico motorizado privado y que ni siquiera se plantee entre los objetivos generales del Plan. El

gran problema de la movilidad en las ciudades consiste en la saturación de vehículos privados contaminantes (coches) y ya no es suficiente con una "ordenación" o "calmado" del tráfico.

Es cierto que se plantean actuaciones, como el refuerzo de los medios de transporte urbanos, que pueden tener un carácter disuasorio lento, paulatino y no muy fiable, pero creemos que la situación actual exige tener en cuenta para un futuro soluciones más drásticas como las que ya se están tomando en otras ciudades europeas desde hace años:

.- Restricción del acceso al centro de las ciudades de los vehículos privados contaminantes.

.- Alternancia del acceso de automóviles por el número de matrículas.

.- Fomento de las empresas de Car Sharing (alquiler de coches mecanizado por horas mediante tarjeta)

El problema del automóvil en las ciudades no consiste solamente en la contaminación de CO2 sino también en el aumento de los niveles de contaminación acústica, en la inseguridad y peligro real que crean y en el espacio público del que despojan a las personas.

Nos parece además irresponsable por parte del consistorio seguir planificando infraestructuras para una movilidad dependiente del petróleo cuando el pico de este combustible ya está anunciado por la comunidad científica y los diversos analistas.

Cualquier plan de movilidad que no contemple necesariamente la progresiva "devolución" del suelo municipal a los ciudadanos y a las prácticas de movilidad más sostenibles no afronta el problema desde su raíz, sigue fomentando una ciudad inhóspita e insana y quedará obsoleto en unos años.

3.- Creemos que un estudio comparativo del uso del viario murciano en el que un altísimo porcentaje es ocupado por el coche lleva necesariamente a la conclusión de es necesario un reparto más equilibrado del uso de las vías urbanas para dar mayor presencia a medios de transporte alternativos (mayor número de calles peatonalizadas, vías para bicicletas, parques infantiles...)

4.- Consideramos una falta de seriedad absoluta que se presente sin plazos de ejecución . Somos conscientes de que las actuales condiciones económicas del Municipio no permiten una periodización a priori de las actuaciones pero sí proponemos para ello el modelo que ya presentamos para el Plan Director de la Bicicleta:

Elaboración y presentación de planes anuales de ejecuciones de las distintas fases de ejecución del plan global con presupuestos ajustados a la realidad económica del momento. Al cumplimiento de ese plazo anual se llevará a cabo una evaluación de lo efectuado que permitirá introducir mejoras en los sucesivos plazos.

5 .- Sostenemos que cualquier Plan regulador de una actividad pública debe **incluir mecanismos de evaluación que tengan en cuenta a los usuarios** y que, por ende, se contraste en la ciudadanía la eficiencia de las medidas adoptadas. Los datos recogidos han de ser cuantitativos y cualitativos e implementarse con medidas correctoras. Sugerimos que periódicamente se evalúen y se hagan públicos aspectos como:

1.- Reducción del tráfico contaminante privado

- 2.- Líneas de autobuses y otros transporte públicos ampliados.
- 3.- Calidad de estos medios de transporte (horarios, tiempo que se emplea en ellos, precios...)
- 3.- Utilización de este tipo de transporte y grado de satisfacción de los usuarios.
- 4.-Aumento de desplazamientos en vehículos no contaminantes (bicicleta)
- 5.-Disminución de desplazamientos innecesarios.
- 6.-Destino de los beneficios económicos de los medios de transporte público.
- 7º.- Reducción de aparcamientos en el centro de la ciudad.
- 8.- Uso de los aparcamientos disuasorios.
- 9.- Porcentaje de ciudadanos que ha dejado de usar el coche en pro de otros medios de transporte: bicicleta, transporte urbano.
- 10.- Mejora en la calidad del aire y en el mapa de ruidos del Municipio a partir del Plan.

BICICLETA

Centrándonos en el apartado destinado a los desplazamientos alternativos (bicicleta y peatón), que es el que nos atañe directamente como asociación de usuarios de la bicicleta como medio de transporte , no podemos dejar pasar por alto algunas incoherencias y fallos de concepción que observamos en este plan. En todo caso, nos remitimos a las alegaciones que Murcia en Bici presentó al Plan Director de la Bicicleta en el que están expuestas las principales directrices de nuestras propuestas. Pero no queremos dejar de señalar algunos datos que observamos en el Plan y que no nos parecen adecuados:

1.- KILÓMETROS DE VÍAS CICLABLES

En distintos puntos del Plan se habla de un total de **143 km de vías ciclables**, dato al que queremos hacer algunas apreciaciones:

A.- Suponemos que en ese cómputo se incluyen los kilómetros de "vías amables" señalizadas por el Ayuntamiento. A este respecto nos parece totalmente necesario recordar el origen de estas vías. Las vías amables son una creación de Murciaenbici desde 2006 (entonces *Plataforma Carril Bici Murcia*), tanto su diseño como la acuñación del propio nombre. Están colgadas en nuestra página web desde esa fecha y cuando se propuso su señalización al Ayuntamiento éste la rehusó. Nos complació mucho el cambio de actitud del Consistorio a este respecto pero siempre hemos insistido en que **las vías amables son itinerarios diseñados por ciudadanos sin recursos para ofrecer a los usuarios de la bicicleta una conexión entre el centro y las pedanías por vías con baja densidad de tráfico. Por lo tanto no constituyen una solución real para la movilidad porque no siempre discurren por los recorridos más conectivos y rápidos lo que les resta eficacia y operatividad.** Insistimos en que el proyecto de las vías amables fue en su momento una alternativa ciudadana pero que **en ningún momento pueden esgrimirse como soluciones municipales al problema de la conexión de la bicicleta entre pedanías y centro.** Y como tales, no nos parece adecuado incluirlas en este plan como vías ciclables para favorecer la movilidad, sino que merecerían un capítulo aparte.

También hemos defendido en múltiples foros que el concepto de "amabilidad" de estas vías engloba en su origen no sólo la baja densidad de tráfico sino el interés paisajístico y cultural de los entornos por los que se transita en ellas. Y queremos denunciar una vez más el abandono en que muchos de estos enclaves se encuentran. Todo eso también es parte de la sostenibilidad.

B.- Resulta totalmente parcial dar un dato únicamente cuantitativo (143 km de vías ciclables) y no aportar el factor cualitativo. Muchas de estas vías no cumplen el ancho mínimo recomendado a pesar de ser bidireccionales, otras son unidireccionales y los puntos de conexión y rebajes de las aceras no presentan en condiciones que garanticen la seguridad de los ciclistas.

C.- Queremos además insistir en que, contrariamente a lo que se enuncia en la portada de la página web del Ayuntamiento **algunas de estas vías no presentan continuidad ni aseguran los itinerarios más operativos para bicicletas.**



Vía ciclable bidireccional que no cumple el ancho mínimo recomendado en el acceso a Nueva Condomina

2.- SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETA PÚBLICA

También se hace alusión en el proyecto del PMUS a la implantación de un sistema de alquiler de bicicleta pública por parte del Consistorio. En distintos medios ya hemos publicado un minucioso análisis en el que se demuestra que **el actual sistema de alquiler de bicicletas que funciona en Murcia no responde a la definición sistema de alquiler de bicicleta pública del IDEA, que reproducimos a continuación:**

De acuerdo con la "[Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España](#)_" elaborada por el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), son "*sistemas de alquiler o préstamo gratuito de bicicletas en los núcleos*

urbanos, impulsados generalmente por la administración pública. Se diferencian de los servicios tradicionales de alquiler de bicicletas, más orientados al ocio o el turismo, por el hecho de prestar un servicio de movilidad práctico, rápido y pensado para el uso cotidiano. Se pueden utilizar en trayectos monomodales entre dos puntos o como extensión de un viaje intermodal, principalmente con el transporte público. Debido a estas características, los sistemas de bicicletas públicas se pueden considerar un modo más de transporte público, con la particularidad de que brinda una oferta muy flexible para los trayectos internos del municipio. Desde este punto de vista, muchas ciudades han entendido estos sistemas como un transporte público individual, y así lo han implementado".

Así pues, un sistema de bicicleta pública consiste en un grupo de bicicletas que son accesibles a cualquier ciudadano para realizar desplazamientos urbanos a corta distancia y normalmente en cortos periodos de tiempo. Las bicicletas se encuentran almacenadas por grupos en una serie de puntos de la ciudad, de forma que el usuario del servicio puede obtener una bici en una estación, realizar un desplazamiento y depositar la bici en la misma o en otra estación.¹

En estos sistemas, la retirada y devolución de las bicicletas se realiza de forma automática en las estaciones: para retirar una bicicleta, los abonados se identifican ante el sistema en la terminal de la estación, a través de una tarjeta o similar. A partir de este momento disponen de un periodo de tiempo limitado en el que pueden utilizar la bicicleta de forma gratuita. Transcurrido el periodo inicial (normalmente, 30 minutos), el coste del servicio aumenta. Por ejemplo, en el sistema de bicicleta pública de Barcelona, a partir de los primeros 30 minutos se cobra 50 céntimos de euro por cada media hora adicional hasta un máximo de 2 horas, a partir de las que se penaliza al usuario con 3 euros/hora. Si se sobrepasa las 24 horas desde el momento de retirada de la bicicleta se cargará en la tarjeta de crédito asociada a la cuenta Bicing una multa de 150 euros.

¿Qué beneficios tienen estos sistemas? ²	¿Lo cumple el servicio de alquiler implantado en Murcia?
Permite disponer de una nueva opción de transporte urbano rápido, flexible y práctico.	No. El sistema de Murcia no constituye una opción más de transporte público urbano. Es un servicio que subvenciona el alquiler de bicicletas a largo plazo.
Es un nuevo medio de transporte público, y está específicamente diseñado para ello: no permite su uso con otros fines (ocio, turístico, etc.)	No. El uso que se hace de cada bicicleta pública depende únicamente del arrendatario, así como el grado de utilización (habitual, esporádica)
Se adecua a las necesidades de muchos tipos de usuarios y satisface una amplia tipología de desplazamientos.	No. Las bicicletas públicas de Murcia no están situadas en la calle ni disponibles en puntos clave para uso inmediato.
No hay un límite al número de usuarios del sistema. Cualquier ciudadano puede abonarse y disfrutar de este servicio público. Todos los abonados tienen a su disposición toda la flota de bicicletas públicas. El número total de usuarios supera el número de bicicletas. (190.000 usuarios por 6000 bicicletas en Barcelona).	No. Dado el modelo de alquiler a largo plazo, el servicio limita el número máximo de usuarios al número de bicicletas disponibles. Puesto que las 180 bicicletas disponibles en Murcia ya están alquiladas y todas por un año, no todos los ciudadanos pueden acceder a este servicio (sólo los primeros 180 que lo solicitaron).
Se garantiza la disponibilidad de bicicletas al servicio de los usuarios, con una buena gestión del servicio (traslado de bicicletas de unos puntos a otros). Como cada uso del servicio tiene una duración limitada, las bicicletas van continuamente quedando disponibles para otros abonados.	No. En Murcia, ya no existe disponibilidad de bicicletas públicas hasta el año próximo. Aunque haya ampliaciones en el número de bicicletas, el modelo "una bicicleta por usuario" es económicamente inviable para conseguir que siempre haya bicicletas disponibles para nuevos usuarios.
Su coste global es menor comparado con otros medios de transporte público.	No. El coste del servicio de alquiler al erario público es alto, teniendo en cuenta que actualmente sólo 4 de cada 10.000 habitantes del municipio podría beneficiarse de él.
En ciudades con poca cultura de la bicicleta, se convierte en un catalizador para hacer que el uso de la	No. Las bicicletas públicas apenas son visibles y no forman parte de la fisionomía de la ciudad de una

¿Qué beneficios tienen estos sistemas? ²	¿Lo cumple el servicio de alquiler implantado en Murcia?
bicicleta sea aceptado como un medio de transporte habitual.	manera directa.
Es una medida eficaz para promocionar el uso de la bicicleta en la ciudad como un medio de transporte cotidiano, siempre que se apliquen medidas complementarias que contribuyan a la seguridad y comodidad del ciclista.	No. Las medidas complementarias no se están aplicando. Murcia en Bici lleva reclamando desde hace más de siete años que la intervención sea global en base a un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y un Plan Director de la Bicicleta.
Van acompañados de las infraestructuras ciclistas y otras medidas necesarias para acrecentar la seguridad en la circulación de los ciclistas.	No. En Murcia, no existen dichas infraestructuras (red de vías ciclistas coherente, etc.) ni las condiciones necesarias para que las bicicletas circulen de forma segura.
Se desarrollan sobre un marco legal que ordena las normas de circulación de bicicletas en el municipio, estableciendo los espacios urbanos en los que está permitido circular, en qué condiciones, etc.	No. En Murcia, no existe a día de hoy una ordenanza municipal que establezca claramente las normas de convivencia de la bicicleta con el peatón y el resto de vehículos.
Contribuye al uso del transporte público en los desplazamientos multimodales interurbanos, al permitir que éstos se realicen de forma óptima gracias a la complementariedad del trayecto en bicicleta.	No. El servicio de alquiler de Murcia no posibilita la conexión de otros medios de transporte público interurbano (cercanías, autobús) con la bicicleta.
Emplazan las estaciones estratégicamente en aquellos lugares que atraen un gran número de personas.	No. Los puntos de alquiler dependen de donde están situadas las tiendas de bicicletas adheridas al servicio.
Favorece la intermodalidad mediante la integración de sistemas de bicicleta pública con otros sistemas de transporte público. Esta intermodalidad se optimiza con las tarjetas que integran los diversos servicios de movilidad (tren cercanías, autobús regional, autobús urbano, alquiler de bicicletas) ya funciona en comunidades autónomas como Asturias.	No existe ninguna integración con otros medios de transporte ni favorece la intermodalidad.
Optimiza el uso del espacio público. En Lyon (Francia), por ejemplo, 5 aparcamientos de bicicletas (media de 15 usuarios/día) sustituyen a una plaza de aparcamiento de coche (6 usuarios/día de media). (Fuente: Grand Lyon).	Este sistema no influye en el espacio público ya que las bicicletas se encuentran fuera del mismo.
Optimiza la inversión realizada en la flota de bicicletas. Una bicicleta pública puede estar en continuo uso por parte de diferentes usuarios del servicio, alcanzando una buena relación coste/prestaciones (euros/km.recorridos).	No. Nada impide a los arrendatarios que el uso de las bicicletas públicas sea esporádico o nulo. Incluso para los que la usen a diario, la bicicleta pasará aparcada la mayor parte del tiempo, sin poder ser utilizada por nadie más.
La seguridad de circulación se incrementa para todos los ciclistas gracias al aumento del número de usuarios (efecto masa crítica) en la calzada.	No. Tan sólo se benefician del sistema 180 personas, así que el aumento en el número de usuarios es ínfimo.
Fortalece la identidad local, ya que los sistemas de bicicletas públicas pueden convertirse en una parte del paisaje urbano muy bien aceptado y ofrecen una imagen y un atractivo particular distintivo de la ciudad.	No, ya que las bicicletas no están en lugares muy visibles de la vía pública.
Crea oportunidades de empleo. Algunos sistemas han priorizado la responsabilidad social contratando empresas de inserción laboral que se pueden ocupar del mantenimiento (como es el caso de Tarrasa).	Este sistema involucra a las tiendas de bicicletas tradicionales creando una pequeña red, lo cual es beneficioso para la economía local. No obstante, existen otras formas más rentables para fomentar negocios relacionados con la bici, como por ejemplo que el ayuntamiento compre una flota de bicicletas para su personal, que se ponga en marcha una unidad de policía municipal en bici, y las tiendas vendan las bicis corporativas y se encarguen de su mantenimiento.

Sobre el contexto en el que se enmarca el servicio actual de alquiler de bicicletas:

- El [Plan Director para el uso de la Bicicleta en Murcia](#) propone la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas automático. El 1 de abril de 2009, el Ayuntamiento anunció la puesta en marcha de dicho sistema de bici pública automático ([ver noticia](#)), similar al que ya existe en otras capitales españolas como Barcelona o Sevilla. Sin embargo, tras salir a concurso público la concesión de la instalación, gestión y mantenimiento de este sistema, no se presentó ninguna empresa, y la concesión quedó desierta, probablemente porque el presupuesto del que dispuso el Ayuntamiento de Murcia para aquel pliego de condiciones estaba muy por debajo de los precios de mercado. Como resultado, se ideó el actual servicio de alquiler, que no sistema de bicicleta pública, ante la necesidad de gastar la subvención concedida por el ARGEM.

Algunas conclusiones:

Este servicio de alquiler no constituye un medio de transporte público: Se puede alquilar una bici para llevársela a la playa en el verano, o usarla sólo los fines de semana para pasear por la mota del río, o no usarla en absoluto. Esto significa que el Ayuntamiento realiza una inversión de dinero público en un objeto que puede perfectamente ir a parar a un garaje particular, y estar el 99% de los días del año sin ningún uso, lo cual no sólo es un desaprovechamiento de un servicio público, sino que también limita el acceso a este servicio por parte de otros posibles usuarios/as (pues el número de bicis puestas a disposición pública es reducido).

- No se puede utilizar la bicicleta como extensión a cualquier tipo de viaje intermodal. No es posible una combinación con otro medio de transporte público o privado en el que el trayecto inicial no sea la bici (tren+bici, bus+bici, coche hasta aparcamiento disuasorio+bici). Ni tampoco realizar trayectos en un sentido que no impliquen necesariamente el retorno al origen (ejemplo: voy al trabajo en bici pero a la vuelta a veces comparto coche con mi compañero).

Es cierto que algunas voces del Consistorio han insistido en la "novedad" de este sistema pero además de recordar que es una práctica tradicional perdida queremos insistir en que un Ayuntamiento debe plantearse la eficacia de las infraestructuras, la novedad en sí misma no resulta un valor para solucionar los problemas de movilidad de este municipio.

Si bien es cierto que el sistema de alquiler en tiendas planteado en Murcia resulta más económico en primera instancia que el mecanizado (como el de ciudades punteras en cuestiones de movilidad sostenible como Sevilla o Barcelona), si realmente existe una voluntad política de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano frente al automóvil, el marco comparativo de la inversión económica debe realizarse frente las infraestructuras destinadas a este último vehículo.

3.- CICLOCALLES

El propio proyecto del PMUS establece que no se deberán implantar ciclocalles en aquellas vías que tengan una elevada densidad de tráfico

"Se recomienda implantar ciclocalles en zonas con velocidades de circulación de vehículos a motor bajas y con intensidades de tráfico bajas (menos de 5.000 vehículos al día), tal y como vías de servicio en Avenidas, zonas residenciales, zonas 30, calles de los barrios donde se ha implementado también alguna medida de calmado de tránsito. A continuación se muestran unos ejemplos de ciclocalles."

Pág. 417 PMUS Estrategias y propuestas.

A este respecto el PDB también se pronuncia en ese sentido, sin embargo **la realidad es que la conexión con pedanías por vías ciclables se proyecta con ciclocalles en vías que superan los 5000 de IMD.** Ya exigimos en las alegaciones al PDB que estas conexiones se realizaran por medio de carriles bici segregados y por itinerarios que no resultaran periféricos si se quiere realmente otorgar operatividad a la bicicleta, ya que los proyectados con baja densidad de tráfico vehicular **obligan a los usuarios de la bicicleta a realizar rodeos y recorridos que se apartan de los centros de las poblaciones, restándoles eficacia y convirtiéndoles en itinerarios aconsejados para el ocio pero disuasorios para la movilidad diaria.**

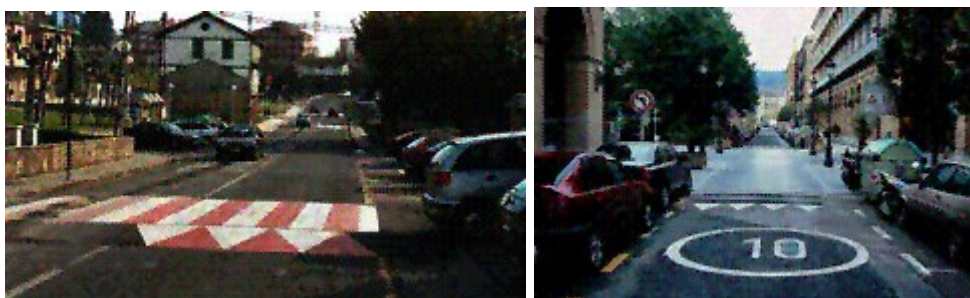
"Las ciclocalles constituyen el porcentaje más significativo de los 263 km de vías ciclables propuestos: 84%. Este porcentaje es muy elevado porque en las pedanías y las conexiones entre ellas se ha planteado cierta pacificación de tráfico, convirtiendo en ciclocalles muchos de los ejes existentes que presentan bajas intensidades de tráfico vehicular."

Respecto a la señalización de estas ciclocalles ya sugerimos que debe remarcarse con resaltos que garanticen el calmado del tráfico.

Queremos además ilustrar cómo muchas de estas ciclocalles (como las del tramo 0) son utilizadas como aparcamientos para automóviles



Coches aparcados en la ciclocalle en Espinardo



Modelos de señalización horizontal con resalto

4.- DISTRIBUCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE VÍAS CICLABLES.

Siempre remitiéndonos a nuestras alegaciones al PDB reiteramos que **la distribución de las distintas vías ciclables no nos parecía adecuada por el elevado número de ciclocalles planteadas, y que la conexión con las pedanías no nos parecía efectiva por medio de este tipo de vía por su alta densidad de tráfico.** Si bien la integración de los distintos elementos del tráfico rodado en la calzada es aconsejado, en Murcia no se dan las condiciones necesarias para que esa integración se lleve a cabo en condiciones de seguridad e integridad para los ciclistas ni para que el uso de la bicicleta se potencie en los ciclistas potenciales o latentes.

Nos parece además alarmante que este PMUS tampoco prevea actuaciones para que esas condiciones se den: el calmado de zonas 30 y el fomento de los transportes urbanos son acciones necesarias e ineludibles pero no suficientes mientras no se acometa la restricción del tráfico motorizado.

Mientras que densidad de tráfico contaminante se mantenga en los niveles actuales los expertos ven aconsejable la implantación de distintas vías segregadas como medidas iniciales que motiven a los ciudadanos al uso de la bicicleta con seguridad. Así se he llevado a cabo a cabo con éxito en distintas ciudades españolas en proporciones de carriles exclusivos para bicis ostensiblemente mayores que las previstas en Murcia:

TIPOLOGÍA	S. SEBASTIAN	SEVILLA
Vía Ciclista KM	2,840 (83%)	70 (50%)
Coexistencia KM	1301(40%)	12 (8.5%)
Paseos peatones /bici		58 (41%)
Total KM	3389	140

En nuestras alegaciones al PDB requeríamos que las conexiones más importantes se lleven a cabo con carriles bici segregados (pedanías, circunvalación de la ciudad y un aspa en el centro incluyendo la Gran Vía) si realmente se quiere tratar a la bicicleta como vehículo más y no como un actor de segunda en el panorama de la movilidad sostenible.

Observamos además que solamente está previsto construir el 17% de las vías ciclables restando terreno al coche, y sólo a las bandas de aparcamiento, nunca a carriles de circulación . Resulta además una contradicción con lo que el PMUS menciona en su página 519 del documento *Estrategias y propuestas* como argumento para la construcción de aparcamientos subterráneos.

"Incrementar la superficie destinada a peatones y ciclistas, reduciendo el aparcamiento en superficie"

Ya criticamos que el PDB pretendía incluir a la bicicleta en las ciudades de una forma tímida y sin incidir en el tráfico motorizado . Dada la actual saturación de tráfico en el municipio de Murcia resulta a todas luces imposible intentar aumentar el número de desplazamientos en bicicleta sin que las vías destinadas al automóvil se vean mermadas. Y evidentemente **habrá que reducir el espacio al elemento más perjudicial para la comunidad, el coche, que además es el que más territorio ocupa.**

5.- ACERAS BICI

Todos los expertos desaconsejan categóricamente la implantación de este tipo de vías ciclables incluso en las aceras con más de cuatro metros ya que el conflicto entre peatón y bicicleta está asegurado . De nuevo insistimos en que el espacio destinado en exclusividad para vías ciclables ha de hacerse a costa del reservado para el automóvil y no para el elemento más vulnerable: el peatón. Llama la atención que en vías como Juan Carlos I, que tienen seis carriles para tráfico más los dos carriles de servicio, se implanten aceras bici, que además no poseen las medidas necesarias para ser bidireccionales



Peatones invadiendo la acera bici en Juan Carlos I



Zona peatonal con tránsito ciclable (Donosti)



Un único sentido para la bici en Juan Carlos I



Tres carriles para los coches. ¿para quién está hecha la ciudad?

6.- APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS

De nuevo nos remitimos a nuestras alegaciones al PDB para insistir en que los aparcamientos para bicicletas deben situarse en lugares concurridos y visibles, con una distancia que no permita el aparcamiento de ciclomotores, con señalización identificativa y explicativa de cómo usar los aparcabicis y que es recomendable permitir el uso de mobiliario urbano cuando no exista cerca un aparca bicis



Modelos de placas para aparcabicis

7.- INTERMODALIDAD

Resulta desconcertante que este plan prevea fomentar la intermodalidad pero no establezca medidas reales para ello. Por ejemplo:

1.- Se establece que **las bicicletas no podrán subir a los autobuses**, pero no se ha tenido en cuenta que hoy ya está muy extendido en Murcia el uso **de bicicletas plegables que, plegadas, no ocupan más que una maleta y pueden ser transportadas en autobús** sin mayor incomodidad para el resto de viajeros, favoreciendo así el desplazamiento combinado bicicleta-autobús. Sostenemos que ha de hacerse una **excepción para este tipo de bicicletas**.

Aunque no afecte a la bicicleta como vehículo nos gustaría señalar en este punto la incomodidad que supone el que los carritos de bebés deban subirse a los autobuses cerrados lo que obliga a madres a tomar en brazos a niños, plegar el carro e ingresar con todo ello en el autobús.

2.- Se describen distintas **plataformas para transportar bicicletas en autobuses** pero no existe ni compromiso ni sugerencia de su inclusión en la flota del transporte urbano de Murcia. Para el fomento de la intermodalidad hacen falta compromisos reales y **pedimos que se confirme el uso de estas plataformas en el Municipio de Murcia**.

3.- Mención especial merece **el tranvía**. En el PMUS se establece que como experiencia piloto las bicicletas podrán ser transportadas en él siempre y cuando no sean en horas punta y, de nuevo, se describen la existencia de vagones especiales para bicis pero no se establece un compromiso de inclusión en el Tranvía de Murcia.

" En el caso del **Tranvía de Murcia** se propone la realización de una **prueba piloto** permitiendo el transporte de bicicletas fuera de las horas punta con el fin de medir el éxito de la iniciativa y valorar su futura extensión a todas las líneas de tranvía. Se recomienda realizar campañas informativas para avisar a los usuarios sobre la disponibilidad del transporte de bicicletas en el tranvía, en el espacio reservado para tal fin, enfocadas a distintos sectores (trabajadores, estudiantes, universitarios, jóvenes...)."

Pág 445 PMUS. Estrategias y propuestas.

Nos parece preocupante que se trate solamente de una experiencia piloto en la que además no se especifica su fecha de caducidad. Según eso no se garantiza su continuidad a lo largo del tiempo y puede ser abolida en cualquier momento.

Además el hecho de que esté limitada a las horas punta (sin definir) obstaculiza la intermodalidad bicicleta-tranvía precisamente en la franja horaria en que puede ser más necesaria la interconexión bici-tranvía.

Los nuevos ramales del tranvía a la Universidad favorecen el uso del tranvía por un sector de la población tradicionalmente usuario de la bicicleta y no creemos que deban ponerse limitaciones al uso combinado con el tranvía sobre todo dados los accesos y condiciones viarias del campus universitario.

Por eso, creemos que una apuesta firme y decidida para asegurar la intermodalidad debe incluir desde el principio la legitimidad de la bicicleta en el tranvía y no experiencias indecisas que pueden llevar más a la confusión que a la dinamización .

De nuevo asistimos a la descripción de infraestructuras para bicis sin un compromiso real de integración con el caso de los vagones específicos para bicicletas. **Una inversión que va a resultar tan cara a los murcianos como el tranvía y que se esgrime desde el Consistorio como emblema de la movilidad sostenible en Murcia debe incluir desde el principio condiciones físicas de intermodalidad con la bicicleta.**

7.- ORDENANZA

También se menciona la posibilidad de una ordenanza que regule el uso de la bicicleta en Murcia. Recordemos que ya se presentó un borrador el año pasado que quedó paralizado ante las polémica social que creó y que presentaba medidas altamente punitivas para las infracciones ciclistas además de no aclara si la bicicleta podía o no circular por zonas peatonales amplias.

Murciaenbici ya presentó alegaciones a esta ordenanza y siempre hemos mantenido **la postura de la bicicleta puede circular por zonas peatonales con suficiente amplitud de manera puntual y con una función conectiva de vías estratégicas**, siempre en un marco legal que asegure el máximo respeto al viandante. El sitio natural de la bicicleta es la calzada pero las condiciones actuales de tráfico y la existencia de distintos tipos de ciclistas (niños, ciclistas inexpertos...) puede aconsejar este tipo de medidas.

CAMPAÑAS PARA DEJAR EL VEHÍCULO PRIVADO

En la línea de los caminos escolares creemos también que es importante realizar campaña que promuevan la movilidad al trabajo y a otras actividades de forma sostenible (en bicicleta, andando, transporte urbano) y se lleguen a acuerdos con el mundo empresarial para que se incentiven los desplazamientos por motivos laborales que obvien el uso del vehículo privado.

En ese sentido sería modélico para la sociedad que las instituciones públicas comenzaran a efectuar sus desplazamientos por medios no contaminantes

APARCAMIENTOS PARA AUTOMÓVILES.

Nos gustaría hacer una especial mención al tema de los aparcamientos en el centro de la ciudad aunque no parezca en primera instancia no competir a los usuarios de la bici.

Se menciona en el PMUS el compromiso de crear aparcamientos de interconexión o disuasorios pero se sigue planteando la construcción de aparcamientos en el centro de las ciudades en incluso se argumenta como avance en cuando a la movilidad sostenible los ya construidos.

Recordamos que un aparcamiento en el centro de una ciudad hace un efecto de llamada al tráfico motorizado con lo que anularía el posible efecto disuasorio de los aparcamientos de interconexión o periféricos y en poco tiempo quedarían de nuevo saturados al atraer a automóviles que sin la existencia de estos aparcamientos hubieran desistido de acceder al centro. **Las estadísticas avalan la incoherencia de estos dos tipos de aparcamientos existan en igual medida.**

Si la función de los aparcamientos céntricos es abastecer de plazas de garaje a los residentes no entendemos la causa de que no se construya un número de plazas ajustadas al número de ciudadanos residentes que lo emplean y se limiten para este uso.

En cuanto al aparcamiento de zonas ora creemos que, en general, las bandas de aparcamiento han de tender a reducirse en pro de zonas peatonales y medios de locomoción alternativos como medida disuasoria del tráfico motorizado al centro de las ciudades: está demostrado que mientras exista posibilidad de aparcar los vehículos intentarán acceder a las zonas céntricas y con ello los ciudadanos seguirán sufriendo la reducción del espacio vital y los efectos insalubres de la saturación de vehículos privados contaminantes.

Esperando que estas alegaciones sean tenidas en cuenta e incluidas en un PMUS que realmente satisfaga de manera integral las necesidades de movilidad de los murcianos a la par que, con una visión de futuro clara, comience a solucionar los nefastos efectos de la saturación del tráfico motorizado.

Murciaenbici.

