

Murcia en Bici

Alegaciones al  
Plan Director para el uso de la  
Bicicleta en Murcia

29 de marzo de 2010

# 1 INTRODUCCIÓN

Desde la Asociación Murcia en Bici queremos contribuir al Plan Director para el uso de la Bicicleta de Murcia (PDBM). Durante la elaboración del plan, este colectivo de usuarios de la bicicleta presentó una serie de sugerencias y propuestas de mejora que para que fuesen tenidas en cuenta en la elaboración del plan. Ahora que el Plan ha sido aprobado por el consistorio, aprovechamos este periodo para presentar las alegaciones oportunas, criticando aquellos planteamientos que consideramos equivocados y aportando opciones en los aspectos que creemos mejorables.

Éstas alegaciones se presentan en dos bloques: las de carácter general, que abarca aspectos globales sobre el plan; y las de carácter específico, centradas en ejes y puntos concretos de los propuestos PDBM.

## **2 ALEGACIONES GENERALES**

### **2.1 Estrategia ciclable y directrices del Consistorio**

Algunos de los criterios indicados por la Concejalía de Medio Ambiente para la implantación de las vías ciclables nos parecen claramente incertados, y pensamos que de alguna forma han sesgado de base la elaboración del plan y restringido el abanico de soluciones con el que los técnicos han jugado a la hora de desarrollar el PDBM. En particular, una de las directrices del Ayuntamiento indica que la implantación de las vías ciclistas debe “minimizar la afeción al tráfico y al estacionamiento”. A nuestro modo de ver, este criterio es una evidencia clara de que no existe en el Consistorio una apuesta clara y real por un modelo de movilidad sostenible que prime los modos de transporte sostenible como la bicicleta por encima del automóvil. Estamos convencidos de que es incompatible atender a este criterio y al mismo tiempo elaborar un plan ambicioso, que persiga verdaderamente un cambio en el modelo de ciudad y de movilidad. Nos parece que la postura de implantar las infraestructuras ciclistas “sin molestar a los conductores” impregna las propuestas reflejadas en este Plan. Esta actitud conservadora es claramente contraria a los objetivos de este PDB, ya que prioriza el tráfico motorizado y su espacio por encima de modos de transporte sostenible como la bicicleta. Por tanto, nos parece incompatible con el cambio de modelo de movilidad que nuestra ciudad tan urgentemente necesita. Tenemos la certeza de que es imposible acometer las reformas necesarias para dicho cambio de modelo sin disgustar a nadie y contentando a todos (conductores, peatones y ciclistas), y creemos la postura actual del Ayuntamiento no nos permite salir de la situación en la que se encuentra la movilidad en Murcia (51% de desplazamientos en coche). En definitiva, nos parece un plan que pretende “lograr un cambio, pero sin cambiar casi nada” y por ello dudamos de sus posibilidades de éxito. Recordemos que uno de los principios básicos de cualquier Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es el “recuperar espacio para los medios de transporte sostenibles a costa del espacio actualmente destinado a los automóviles”. Y en particular, un PDB bien diseñarse debe plantearse bajo ese mismo principio: “recuperar espacio para las bicis a costa del espacio destinado a los coches”.

### **2.2 Ciclocalles**

Otros criterios dictados por la Concejalía de Medio Ambiente a la hora de la implantación de la infraestructura ciclista indican que se ha de “compartir la calzada (ciclocalle) siempre que sea posible” y se debe “potenciar las ciclocalles como herramienta para pacificar el tráfico”. El resultado de atenerse a estas directrices es que el PDBM apuesta fundamentalmente por la ciclocalle como tipo de vía ciclista: De los 257 kms de vías propuestos por el PDBM, el 84% son ciclocalles, y sólo el 9% son carriles bici segregados. A efectos prácticos, creemos que muchas de las ciclocalles planteadas en el PDBM no lograrían transmitir la seguridad necesaria al tráfico ciclista, y por tanto no ayudan a incentivar el uso de la bicicleta entre los vecinos del municipio. En este sentido, las vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado transmiten una mayor seguridad y confianza y animan claramente al uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Según muestran las propias encuestas del PMUS, el 61,8% de los usuarios de la bicicleta encuestados y el 81% de los no ciclistas consideran que el aspecto prioritario a mejorar para usar la bicicleta es la creación de “carriles bici” (entendidos como vías segregadas, no calzadas compartidas como las ciclocalles). Por tanto, consideramos la propuesta actual demasiado conservadora. Ponemos en entredicho la seguridad del tránsito ciclista en las ciclocalles, puesto que dicha

seguridad está basada únicamente en la visibilidad (señales advirtiendo de la presencia de ciclistas) y la limitación de velocidad a 30 km/h, sin que existan a priori mecanismos que aseguren la adecuación de la velocidad por parte del automóvil. Estamos convencidos de que implantar una red de vías ciclistas en la que el 81% de las vías son compartidas con el resto de vehículos no supondría ningún cambio en la percepción que la sociedad murciana tiene sobre la seguridad de los desplazamientos en bicicleta por el municipio. Por tanto, creemos que el porcentaje de ciclocalles planeadas es excesivo y creemos que no conseguirá el objetivo principal del PDBM (aumentar el número de desplazamientos en bicicleta a costa de disminuir los desplazamientos en coche). Exigimos que el PDBM reconsidere muchos de los ejes propuestos como ciclocalles y los transforme a vías ciclistas segregadas del tráfico a pesar de que la intensidad de tráfico sea menor de 5000 vehículos/día. Creemos que la intensidad de tráfico no es el único factor a tener en cuenta a la hora de decidir si una vía ciclista debe ser segregada o compartida: hay otros factores como la velocidad media (real) de los automóviles, pues eso afecta muy directamente a la seguridad y sensación de peligrosidad de la vía para el ciclista. En concreto, en la propuesta de ejes ciclables actual encontramos muchas ciclocalles planeadas sobre vías que no se ajustan a las características “de velocidades muy bajas”, especialmente las que se encuentran fuera del núcleo urbano de Murcia. Hemos observado que la mayoría de conexiones ciclistas con las pedanías se han planeado como ciclocalles sobre carreteras secundarias. En estas vías, a pesar de que la velocidad esté restringida a 40 o 60 km/h, es un hecho que los automóviles suelen ir a una velocidad mayor. Convertir dichas carreteras de comunicación con las pedanías en ciclocalles y pretender que los automóviles limiten su velocidad a 30 km/h nos parece una utopía que ninguna campaña de concienciación de conductores es capaz de conseguir. Por nuestra experiencia en las “vías amables”, un simple cambio en la señalización avisando de la presencia de ciclistas, y la limitación a 30km/h, no es suficiente para modificar los hábitos de circulación de los conductores: los coches generalmente no mantienen velocidades inferiores a 30 km/h cuando circulan por zonas interurbanas, carriles de huerta, etc. En este sentido, se podría tomar como ejemplo la ciudad de Sevilla, que cuenta con un porcentaje de vías segregadas muy alto, y que ha conseguido que el número de desplazamientos en bici haya aumentado hasta más de 10% en sólo dos años.

Por otro lado, criticamos el hecho de que la bicicleta no tenga preferencia frente al automóvil en una ciclocalle, pues eso la relega al estatus de cualquier otra vía por la que, como vehículo que es, ya de por sí puede circular la bicicleta. Según especifica la tipología de vías ciclistas del PDB, las ciclocalles son “calles de prioridad compartida en las que la calzada es utilizada indistintamente por bicicletas y vehículos privados<sup>1</sup>, sin que ninguno de ellos tenga preferencia frente al otro”. Pensamos que su propio nombre, “ciclocalle”, induce a pensar que sí se tiene preferencia como ciclista, y creemos que eso puede dar lugar a situaciones de peligro y accidentes.

Pensamos que las ciclocalles urbanas son una solución aceptable en vías de servicio en avenidas, calles en los barrios donde se ha aplicado un calmado de tráfico, zonas 30, zonas residenciales, pero sólo en los casos en los que la sección de la calzada sea tan estrecha que el adelantamiento resulte imposible. En este caso el automóvil debe adecuar su velocidad a la de la bicicleta y guardar la distancia de seguridad, aspectos clave para conseguir transmitir seguridad al ciclista. Sin embargo, creemos que se han

---

1 Entendemos que quiere decir “automóviles”, puesto que la bicicleta también es un vehículo privado

de tener especial cuidado con la implantación de ciclocalles en vías de doble sentido o en vías de más de un carril por sentido, puesto que la seguridad del ciclista se verá amenazada por la opción clara de adelantamiento, además de por la velocidad a la que circularán los automóviles con los que la bici comparte la calzada (previsiblemente superior a 30 km/h, dado el mayor espacio). En estas de vías céntricas y transitadas se deberían evitar las ciclocalles y en caso extremo intensificar las medidas de seguridad: resaltos, diferenciación física y sobreelevada de los carriles, prohibiciones de adelantamiento y obstáculos físicos que lo impidan...

**En el centro, aunque todas se consideren ciclocalles debe señalizarse alguna más** para no producir efecto en el ciudadano de que solamente se permite el tráfico a bicicletas por las conexiones centrales. Así hablamos del tramo entre Gran Vía y estación de autobuses ( **Sagasta** es un buen ejemplo) o barrio de **Santa María de Gracia o en el Barrio de Santón y la Seda** En este barrio se podría plantear un segregado en C/ Mar Menor. También proponemos Simón García y Cánovas del Castillo.

### **2.3 Itinerarios en acera y conflictos con el peatón**

Según el PDBM propuesto, el 34% de las vías ciclistas en el centro de la ciudad se han diseñado restándole espacio al peatón, algo que va en contra de los principios básicos de cualquier PMUS. Según estas pautas fundamentales de movilidad sostenible, el espacio destinado a la circulación de bicicletas ha de conseguirse a costa del espacio destinado actualmente a los medios de transporte contaminantes (aparcamiento o carriles de circulación), especialmente en aquellas vías que cuentan con más de un carril de circulación por sentido. Así pues, nos parece excesivo el número de itinerarios en acera propuestos en el PDBM. Criticamos especialmente aquellos itinerarios en acera que discurren por amplias avenidas en las que la gran mayoría del espacio (80-90%, seis carriles de circulación) está dedicado a los automóviles, tanto los propuestos por este PDBM como los ejecutados antes y durante la elaboración de este plan.

Todos estos itinerarios ciclistas en acera contribuyen a crear conflictos con el peatón, que se deben tratar de evitar siempre que sea posible, pues el peatón es el actor más débil en la movilidad urbana. Por eso, estamos absolutamente en contra de la ejecución de aceras bici en viales que tienen claramente la anchura suficiente como para incorporar una calzada segregada para ciclistas: JC1, Juan de Borbón, Costeras Norte y Sur, variante de Sangonera, Avda Príncipe de Asturias, Avda Marqués de Espinado, PabloVI, Teniente Flomesta, Avda de Río Segura... En todas estas vías son habituales los conflictos entre ciclistas los peatones que caminan por la acera bici, ya sea por la inexistencia de una acera peatonal propiamente dicha, o por descuido. También sugerimos para disminuir en lo posible el conflicto la creación de una comisión cívica de convivencia entre peatones y ciclistas con representantes de ambos colectivos como ya existe en el Ayuntamiento de Cartagena.

### **2.4 Características técnicas de las vías ciclistas**

Exigimos que las características técnicas de los diferentes tipos de vías ciclistas se cumplan en todos los casos, en especial lo referido a la anchura recomendable de los carriles bici segregados: 1,5m en vías unidireccionales y 2,5m en bidireccionales. Esto

también debe afectar a las vías ciclistas que se han ejecutado con antelación a la elaboración del PDB y que no cumplan con las especificaciones establecidas en el Plan. Cuando se ejecute una vía ciclista unidireccional, deberá existir otra vía unidireccional en sentido opuesto, bien que esté situada en lado opuesto de la misma calle o en una calle paralela próxima, de forma que complete el itinerario ciclista en ambas direcciones.

Las intersecciones de las vías ciclistas con otras calzadas estarán debidamente señalizadas con el correspondiente paso de bicicletas. Se incorporarán semáforos específicos de bicicletas cuando la vía ciclista cruce una calzada. En el caso de las aceras bici, estas contarán con una rampa de subida y descenso a la calzada en la intersecciones, evitando que coincida con las rampas o zonas de acceso de los peatones. En la medida de lo posible se prolongará longitudinalmente la acera bici para que el cruce con otra calzada esté al mismo nivel de la acera, siendo claramente prioritario tanto para ciclistas como para los peatones.

## **2.5 Alquiler de bicicletas**

Creemos que el PDBM deja un vacío enorme en este ámbito, puesto que no establece las bases para crear un sistema de bicicleta pública al estilo de ciudades como Sevilla o Barcelona, en el que los usuarios puedan utilizar la bicicleta para un trayecto corto y devolverla en otra estación de forma automatizada, sin necesidad de entrar a un establecimiento. Creemos que el sistema de alquiler de bicicletas propuesto, gestionado a través de los talleres de bicicletas locales, es complementario puesto que cubre otras necesidades y permite acceder al uso de la bicicleta a individuos que por sus circunstancias no lo haría. No obstante, no se trata de un sistema de bicicleta pública que convierta a la bici en otra alternativa de transporte público real.

## **2.6 Ejes planificados**

El PDBM hace referencia a ejes planificados, como ejes que ya están previstos con antelación a la propuesta que lleve a cabo el PDBM. Muchos de estos ejes ciclistas se encuentran en viales que ya están ejecutados y que sin embargo no cuentan con vía ciclista. Por tanto, creemos que el PDBM debe especificar la tipología, plazos de ejecución, etc. de dichos ejes planificados, además de los propiamente propuestos en este plan. En cualquier caso, es inadmisibles que la ejecución de las vías ciclistas (y de la acera peatonal) no se realice al mismo tiempo que se construye el vial asociado, sino que se retrase hasta que la zona comience a ser urbanizada y se ejecute el plan parcial. Como ejemplo tenemos la Av. Miguel Induráin, donde según el PDBM hay un eje ciclista planificado, pero el vial existe desde hace tiempo sin que haya plazos de cuándo se ejecutará la vía ciclista.

## **2.7 Plazos de ejecución y evaluación ( en últimas alegaciones se ha sustituido por Planes parciales anuales y su correspondiente evaluación).-**

*En primer lugar consideramos irrenunciable que el Plan presente por escrito un plazo máximo de ejecución. No basta con un compromiso verbal de realización en seis años.*

.- Creemos necesaria la planificación y periodización de las distintas fases de ejecución así como de su evaluación. En el desarrollo del Plan se sugieren indicadores de evaluación pero no se especifica en qué momento se van a aplicar ni con qué instrumentos . **Consideramos de importancia capital que la evaluación tenga una periodicidad anual y que incluya evaluadores externos y directrices de participación ciudadana de manera que las fases subsiguientes de ejecución del plan integren propuestas de mejora.**

Esta evaluación ha de hacerse mediante un **consejo evaluador** en el que se deben integrar a los participantes del grupo de trabajo de la bicicleta así como a representantes de los distintos ámbitos de la zona en que se haya operado cada año. Previamente se realizarán mecanismos de participación ciudadana bidireccional en la zona en cuestión y en el municipio para aportar el grado de satisfacción de los ciudadanos y ciudadanas de Murcia respecto al Plan.

Los resultados se deben hacer públicos cada año e integrar las propuestas de mejora generadas a raíz de la evaluación. La evaluación ha de comenzar en el momento de aprobación del Plan revisando todo el proceso de su diseño y en el que el Grupo de trabajo actúe como consejo evaluador .

En cuanto a los **indicadores de evaluación** de los distintos apartados incluimos las siguientes propuestas que realmente recojan el éxito del proyecto y permita evolucionar siempre a una posible mejora y adaptación a las necesidades reales de la ciudad:

1- Programa de estacionamiento:

Nº de robos en aparcabicis denunciados

Grado de satisfacción de los usuarios.

2.- Programa de vías ciclables:

Creemos que la sola consideración del número de vías ciclables no implica el éxito de las mismas, por lo tanto exigimos que se incluyan los siguientes indicadores:

.- Densidad de uso de las distintas vías ciclables especificando modalidad (ciclocalles, segregado, acera bici...), zona y perfil de usuario.

.-Problemas técnicos reclamados por los usuarios

.- Características técnicas de cada vía ( ancho, señalítica, soluciones en las intersecciones, forma de segregación...)

.- Accidentalidad y conflictividad por modalidades de vías

.-Número de aparcamientos y carriles para automóviles eliminados para la construcción de estas vías.

.- Km de aceras para peatones mermadas o eliminadas para la construcción de estas vías.

.- Mecanismos de participación que hagan manifiesto el grado de satisfacción de los usuarios.

3.-En cuanto al punto dedicado a la intermodalidad sugerimos algunos inidcadores como nº de medidas e infraestructuras adoptadas en los diferentes transportes públicos para acomodamiento de la bicicleta y otros vehículos lentos, promoción y publicidad de estas medidas, número de usuarios que las utilizan...)

Respecto a los indicadores de normativa y seguridad señalamos las siguientes modificaciones:

4.- Los indicadores relativos a la normativa de la bicicleta han de tener en cuenta las sanciones a automóviles que infringen las reglas establecidas de respeto al peatón y en qué tipo de vías se producen dichas agresiones. También consideramos fundamental que se evalúe la coordinación entre la Concejalía de Medio Ambiente y la de Tráfico en cuanto a la redacción de la ordenanza.

5.- En cuanto al punto de la normativa urbanística debe incluir nuevas zonas peatonales y densidad de tráfico motorizado no en esas zonas.

También las sesiones de coordinación con el PMUS y el PGOU y el número de representantes de los distintos colectivos de grupos de trabajo que están de forma interdisciplinar en más de uno de estos planes.

6.- En lo referente a la de educación y promoción de la bicicleta estamos convencidos de que será totalmente insuficiente lo evaluado si no se tiene en cuenta a los usuarios.

Por ello reclamamos los siguientes indicadores:

a.- Porcentajes de aumento de usuarios de la bicicleta especificando perfil

b.- Uso de las bicicletas públicas en sus distintas modalidades.

c.- Grado de satisfacción de los usuarios

7.- El punto de impulso de al Grupo de Trabajo de la bicicleta ha de incluir no sólo el número de propuestas desarrolladas sino el número de propuestas sugeridas y aceptadas por el Ayuntamiento.

.- Se ha de incluir un programa evaluador y de seguimiento de la participación ciudadana en el desarrollo y ejecución del Plan.

8.- También índices evaluadores de la coordinación entre las distintas concejalías.

## **2.8 Participación ciudadana**

Pensamos que los mecanismos de exposición pública y participación ciudadana no han sido suficientes hasta ahora. El PDBM debe establecer los medios para que en el futuro, los ciudadanos puedan contribuir con su experiencia a la mejora de las vías ciclistas implantadas y la implantación de otras nuevas.

## **2.9 Medidas de promoción del uso de la bici**

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.

Exigir que especifiquen claramente las campañas de sensibilización, qué, cómo, dónde y a quién. En Sevilla hicieron 8 líneas de actuación.

## **2.10 Integración con PMUS y PGOU**

Demandamos una política coherente en materia planificación urbana, en términos de movilidad sostenible: las líneas básicas de actuación del PDBM y del PMUS son incompatibles con la construcción de aparcamientos en el centro, o la ampliación del número de carriles en los viales de acceso al centro, la creación de espacios monofuncionales (centros comerciales, urbanizaciones, etc.) en la periferia de la



ciudad. El PDBM debe coordinarse con el PMUS, 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 PDBM 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.

Además, **el PDBM debe obligar a que en todos los proyectos de líneas de tranvía se incluya un carril bici segregado paralelo a la vía.** Este Plan también debe hacer cumplir el proyecto inicial de la línea 1, que incluye un carril bici segregado paralelo al tranvía en todo su recorrido. A día de hoy dicha vía ciclista ha sido reconvertida en acera bici unidireccional, y sólo discurre paralela al tranvía en un pequeño tramo de la línea.

Por último, pedimos que, como colectivo de usuarios de la bicicleta con una amplia experiencia y representación, se nos invite a entrar a la mesa de trabajo del PMUS.

### **2.11 Aparcamiento**

A la hora de la colocación de los aparcabicis, no sólo debe atenderse a criterios de localización o proximidad a edificios de interés, sino también que sean espacios con visibilidad que trate de reducir las posibilidades de hurto.

El PDBM debe establecer las directrices sobre el número de plazas de aparcamiento para bicicletas tanto dentro de edificios públicos como en usos industriales y residenciales, aunque esta normativa será regulada finalmente por la ordenanza local.

### **2.12 Puntos peligrosos**

Faltaría saber qué se ha planificado para resolver los puntos peligrosos que afecta a cada eje, 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.

Por otra parte, se deben determinar medidas para asegurar la integridad del ciclista cuando la construcción de una vía ciclista sea 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.

### **2.13 Intensidad de tráfico y velocidad media**

Existen ciclocalles planificadas que presentan mucho tráfico, en general y sobre todo en horas punta. Algunas carreteras de acceso a las pedanías no llegan a los 5000 veh/día pero sin embargo los vehículos circulan por ellas a velocidades que generan mucha peligrosidad para el ciclista. En este caso, exigimos que se considere la velocidad media

de los automóviles como factor a la hora de determinar el tipo de vía, segregada o compartida, además de la intensidad de paso.

#### ***2.14 Vías amables.***

Consideración especial han de tener de las **Vías Amables** como itinerarios de interés cultural y ecológico asegurando un compromiso de **coordinación con las distintas concejalías** responsables para la preservación y fomento de este patrimonio. Todo ello ha de reflejarse en le PDBM.

### 3 ALEGACIONES ESPECÍFICAS

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

#### 3.1 EJES CENTRO

Reivindicamos el mismo mallado que se ha seguido en el municipio como principio de diseño de la red de itinerarios ciclistas, y que falta en el casco urbano, donde la deslabazón entre itinerarios es sobresaliente. Nuestras alegaciones en este sentido están encaminadas a salvar las manchas de desconexión entre barrios y zonas que obligarían a los ciclistas a realizar rodeos innecesarios y penosos, que en la mayoría de casos no se harían. Esto de forma complementaria a nuestra propuesta de que todas las calzadas de un solo carril y sentido sean declaradas ciclocalle (véase Gran Vía Alfonso X El Sabio).

La desconexión del norte de la ciudad con el sur es uno de los principales fallos del diseño de vías ciclistas en el centro de la ciudad, no existiendo más que la calle Correos (calle de un solo sentido) en el centro, la Avda. de la Fama en el este (la Avda. 1º de Mayo desemboca de nuevo en la Fama, por lo que solo es una variante) y el itinerario paralelo a la Ronda Oeste en el oeste.

**Por ello, se ha de asegurar un perímetro segregado al centro de la ciudad.** Por ello seguimos insistiendo en que hay que conectar el Tramo que falta de **Ronda Levante con 1º de Mayo** y luego ésta con Ronda Sur por medio de un segregado. El resto de perímetro de la ciudad, por la zona del Jardín de la Seda también hay que completarlo, en caso contrario se resta eficacia a la conectividad del plan. Queremos insistir en que el plan ha de partir de una intención al menos de igualdad operativa con los automóviles quienes tienes aseguradas absolutamente todas las conexiones cortas y directas.

.Es necesario **cumplimentar un eje segregado en el centro que incluya Gran Vía y que marque una cruz**

Para asegura el resto de conexiones transversales en el centro, aunque todas se consideren ciclocalles debe señalizarse alguna más para no producir efecto en le ciudadano de que solamente se permite el tráfico a bicicletas por las conexiones centrales. Así hablamos del tramo entre Gran Vía y estación de autobuses ( Sagasta es un buen ejemplo) o barrio de Santa María de Gracia o en el Barrio de Santón y la Seda En este barrio se podría plantear un segregado en C/ Mar Menor. También planteamos como ciclocalles Simón García y Cánovas del Castillo.

#### **Eje Calle Correos**

(Ceballos-Pintor Villacis-Isidoro de la Cierva-Alejandro Séiquer-Merced) - Calle Puerta Nueva:

Problema: Este eje, que conecta el río con el norte de la ciudad (barrio de Vistalegre), se ve interrumpido a la altura de la intersección con Teniente General Gutiérrez Mellado (Centrofama). Aquí la calle se convierte en calle de doble sentido y en el tramo en frente de Centrofama en calle de doble carril.

El diseño actual impide tanto el acceso directo y sin rodeos al barrio de Vistalegre (y con él al Hospital Morales Meseguer, Clínica Belén y centros educativos como Escuela de Artes y Oficios, Instituto Alfonso X el Sabio, La Fuensanta, etc.) como el acceso a los colegios públicos María Maroto y San Pablo y Facultad de ADE.

Además, esta deficiencia, junto a la falta de otro eje en Avda. Rector José Losteau, crea una gran laguna entre Avda. La Fama y Gran Vía Alfonso X el Sabio por una parte y avdas. Antonete Gálvez-Tte. Gral. Gutiérrez Mellado y Ronda de Levante por otra que no queda contemplada como atravesable en bicicleta.

Nuestra propuesta: Diseñar un carril bici segregado en el tramo de doble carril de Puerta Nueva frente a Centrofama y otro, adecuándose a las características técnicas de la calle (por ejemplo, eliminando aparcamientos) en el siguiente tramo a partir de la iglesia de San Pablo.

Además, por lo que respecta a la ciclocalle de Correos, aumentar las medidas de seguridad al ciclista con condiciones técnicas ya referidas o segregar.

Creemos que existen calles como Simón García o Cánovas del Castillo en los que sería muy oportuno la implantación de una ciclocalle.

### **Eje Plaza Juan XXIII-Puente del Hospital**

Problema: este eje fundamental e irrenunciable para el ciclista, que conecta el nordeste con el sudeste de la ciudad, no figura en el PDB.

Nuestra propuesta: Segregar carriles bici en Avda. del Rector José Losteau en cada sentido hasta Obispo Frutos, que proponemos como ciclocalle en sentido sur-norte, el del tráfico procedente de Ronda de Garay y en el que podría haber un carril bici segregado eliminando estacionamiento para el sentido contrario al del tráfico.

### **Eje Gran Vía Escultor Salzillo**

Problema: no figura como eje en el PDB, habiéndose eliminado del primer plano de ejes propuestos, en el que figuraba como carril bici segregado.

La Gran Vía es otro eje principal del tráfico urbano en general y ciclista en especial, conectando norte-centro con sur-centro y aglutinando en torno a sí gran cantidad de servicios de la ciudad.

Nuestra propuesta: proponemos que se recupere este diseño y que se complete un gran eje sur-norte actuando también sobre las calles Avda. de la Libertad (próximamente del Mediterráneo: a nivel de ordenanza, si se peatonaliza) y Avda. de la Constitución en el norte y sobre Puente de los Peligros, Avda. Canalejas y Alameda de Colón en el sur, segregando el tráfico ciclista en todo el trayecto y eliminando para ello un carril de circulación de tráfico motorizado.

### **Eje Avda. 1º de Mayo:**

Problema: figura solo parcialmente en el PDB como carril bici modificando estacionamiento, viéndose interrumpida en la rotonda del Jardín Huerto de las Palmeras y, a partir de ahí, conectándose con Avda. de la Fama por medio de calle Pablo VI para llegar a la zona de la rotonda de la gasolinera Atalayas. Este no es el itinerario más rápido y, por tanto, idóneo para un ciclista para acceder desde la zona del auditorio

Víctor Villegas al desarrollo urbano nordeste de La Flota y Zarandona y Palacio de Deportes y centros comerciales de Atalayas.

Nuestra propuesta: trazado completo de la Avda. 1º de Mayo como itinerario ciclista, sirviendo de plataforma de acceso a los citados núcleos y formando parte de un anillo urbano ciclista. Asegurar la conexión transversal con Avda La Fama .La calle Pablo VI no es apta para acera bici, la acera es demasiado estrecha para convivencia ciclista-peatón y además la calzada cuenta con cuatro carriles para coches en los que no hay excesivo tráfico. Se debe asegurar una conexión transversal más por C/ Párroco Martínez (Plaza de Abastos de Vistabella) y también con C/ La Gloria. con las medidas de seguridad oportunas dado el ancho de la calzada.

### **Eje central transversal:**

Proponemos un eje que se interne desde el este al centro del casco urbano en calidad de ciclocalle en ambos sentidos este-oeste y oeste-este, conectando las calles Avda. de la Fama y calle Correos: calles Melilla, Puerta de Orihuela, Ronda de Garay, Poeta Nicolás Ortega Pagán y Cánovas del Castillo en sentido este-oeste y San Antonio, Mariano Vergara, Puerta de Orihuela y Melilla en sentido oeste-este. En calle Ronda de Garay por sus características, debería ir carril bici segregado hasta Obispo Frutos que puede convertirse en ciclocalle.

### **Eje Gran Vía Alfonso X el Sabio:**

Proponemos también como ciclocalles, por ejemplo, calles de un solo carril y sentido, las calles Maestro Alonso, a la espalda del Teatro Romea, que conecta la Gran Vía Alfonso X el Sabio con la Gran Vía Escultor Salzillo y la calle Enrique Villar Bas, que conecta la Gran Vía Alfonso X el Sabio con el campus de La Merced. Alfonso X que en principio es segregado, puede ser una ciclocalle en ambos carriles por sus características.

### **Eje Avda. Juan Carlos I**

Problema: la avenida no accede a la Plaza Circular, viéndose interrumpida a la altura del cruce con la Avda. Abenarabi. Este es un ejemplo entre tantos otros de un diseño que no busca con convicción un cambio de modelo de movilidad que es necesario. Se traza un trayecto cuasi-paralelo a Juan Carlos I que se interna en la zona recreativa-deportiva del auditorio del parque de Fofó y club de Tenis y se enlaza con la Avda. General Primo de Rivera a cierta distancia de la Plaza Circular. Un ciclista que quiera acceder al centro, como cualquier otro ciudadano en cualquier otro medio de transporte, busca la máxima eficiencia y su ruta natural es hasta la Plaza Circular, que distribuye el tráfico a la Gran Vía Alfonso X, a la Avda. de la Constitución, Ronda de Levante y Avda. Gral. Primo de Rivera. Sin embargo, con el diseño actual, el ciclista en dirección a la Plaza de Sto. Domingo que quiera un mínimo de seguridad, debe hacer un triángulo (Avda. Juan Carlos I, Avda. Gral. Primo de Rivera, Pza. Circular) que le resta notablemente eficacia en su desplazamiento.

Nuestra propuesta: trazado completo de Avda. Juan Carlos I como itinerario ciclista aunque hay que ampliarlo a las medidas reglamentarias siempre hacia la calzada. Esto será posible sólo en la zona de Juan Carlos I en que la acera bici cuenta con separación

de un parterre con los peatones, más adelante éste desaparece y la acera no resulta suficiente para convivencia peatón y ciclistas, pero existen dos carriles de servicio que pueden usarse como ciclocalles o añadir un tramo segregado junto al tranvía.

El principio de diseño en mallado nos parece correcto y, por tanto, esta propuesta no es en detrimento de la propuesta del PDB en la zona del auditorio municipal y la calle Cronista Carlos Valcárcel.

### **Ejes barrio San Pedro y San Nicolás**

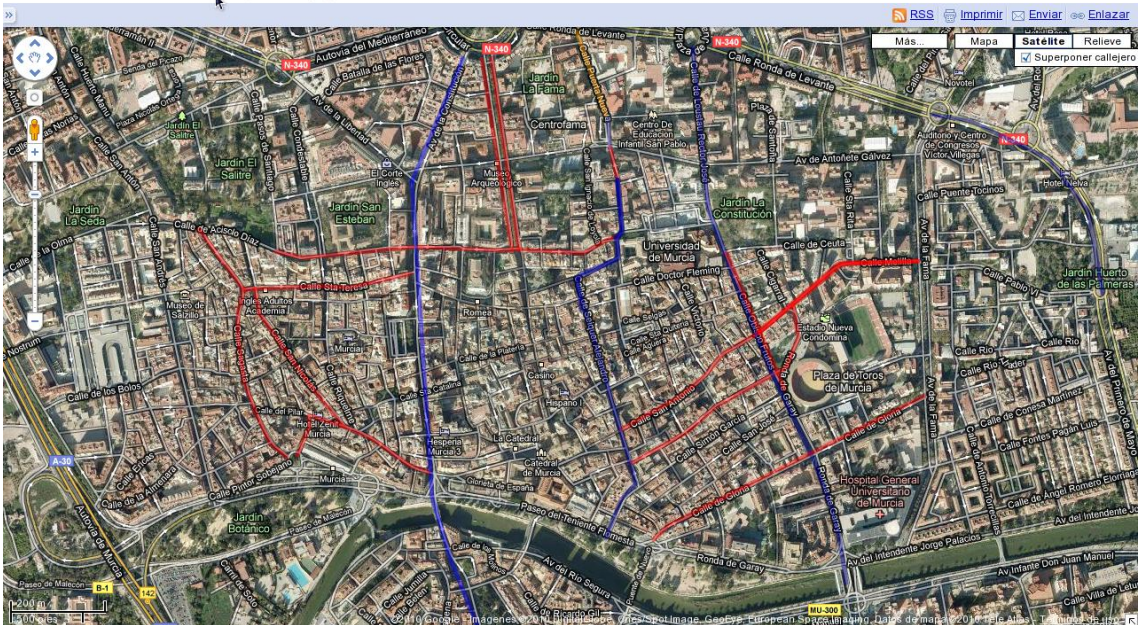
Proponemos la recuperación de la ciclocalle recomendada por el anterior plano PDB presentado por Idom: calles de un solo carril y sentido de San Pedro, San Nicolás y Gómez Cortina y Sagasta y Mariano Girada, más calle de Santa Teresa, así como todas las calles semejantes. Al menos debe señalizarse como ciclocalle alguna más para que la bici también tenga visibilidad en esta zona y no se considere sólo cuestión de las vías centrales.

Este se convertiría en otro eje de enlace norte sur continuando el eje que viene del barrio del Carmen por la pasarela de Manterola y que en el actual diseño se interrumpe al inicio de la calle Sagasta y se convertiría en otro eje transversal del centro histórico (calles Santa Teresa, San Pedro y Poeta Jara Carrillo) enlazando sobre la Gran Vía con la zona este.

La calle Poeta Jara Carrillo, de doble sentido, habría que señalizarla también para el tráfico ciclista como acceso al barrio centro oeste.

### **Eje Calle de La Gloria**

. Conexión rápida de Plaza Cruz Roja con Avda. Fama asegurando las medidas de seguridad.



Todos estas propuestas son itinerarios habituales de ciclistas individuales, lo que debe dar una idea de la variedad de destinos de cada ciclista y, por tanto, de sus necesidades diversas de movilidad, lo que hace necesaria la extensión de la red de vías que demandamos y su estructuración mallada.

### Eje Ronda Norte:

Propuesta: ciclocalle en Ronda Norte. Inaceptable a partir que desaparece el carril de servicio (donde empieza el túnel), Propuesta nuestra: carril bici por lo menos en la parte septentrional de la Ronda Norte, donde no hay caril secundario.

### Eje Torre de Romo, Barrio del Carmen e Infante Juan Manuel

Propuesta: ciclocalle en la c/ torre de Romo a partir del cruce con la C/ Pintor Almela Costa. Demasiado tráfico para ciclocalle, debe ser segregado. Se debe señalar alguna conexión transversal más de Torre de Romo con Ronda Sur por medio de calles del Infante Juan Manuel con anchura para segreggar o baja densidad de tráfico para crear ciclocalles. En el barrio Infante Juan Manuel observamos un tramo de segreggado que queda cortado en C/ Alberto Sevilla y necesita continuación para ser realmente conectivo también en la Avda San Juan de la Cruz hacia el oeste . Asimismo debe señalizarse alguna calle más entre Marqués de Corvera y la parte oeste del barrio. La acera bici de Avda Infante ha de reconsiderarse en el tramo de colegio Carmelitas y en Avda Río Segura

### Eje Miguel Induráin:

Figura como eje planificado; debería tener carril bici segregado así como su transversal que debe aprovechar la median central con anchura suficiente para un carril bici.

### **Ejes Ronda Sur:**

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.

### **Eje Calle Pintor Almela Costa:**

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.

### **Eje 1º Mayo - Atalayas:**

- 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. Exigimos un segregado que rodee esa zona.

### **Eje Puente Tocinos:**

Proponemos un eje segregado 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.

### **Eje Calle Floridablanca:**

Lugar: Cruce de la vía del tren al final de la Calle Floridablanca:

Propuesta del plan: Itinerario en acera, cruzar a pie por el paso a nivel (desmontando de la bici).

Crítica: la afluencia de peatones en el paso a nivel convierte este punto en un cuello de botella para el tráfico ciclista hacia el sur de la ciudad. El paso de peatones ya es de por



sí angosto, y a día de hoy cuando cruza una bicicleta al tiempo que los peatones, unos se obstaculizan a otros y surgen conflictos. No es razonable que los ciclistas tengan que desmontar y esperar a que no haya peatones para cruzar la vía del tren, en horas punta el tránsito en continuo. Hay que buscar otras soluciones (y no simplemente esperar a que se soterre la vía, quizá faltan aún 20 años).

Nuestra propuesta: Habilitar un paso exclusivo para ciclistas, diferenciado de la zona para el cruce de peatones.

### **Eje Calle Cuartel de Artillería:**

Lugar: El Rollo

Propuesta del plan: No propone nada

Crítica: Desde el cruce de la vía, no se planea un eje que dé continuidad hacia el centro de la ciudad pasando por el Cuartel de Artillería. El cruce de la C/ Floridablanca con la Avda. Ciudad de Almería (junto a la Gasolinera), es otro punto muy conflictivo en las comunicaciones ciclistas con el sur de la ciudad: ¿cómo se accede desde el Cuartel de Artillería al otro lado de la vía?

Nuestra propuesta: Cruces para bicicletas (espacio adelantado frente a los semáforos) y prolongar el eje hasta el cruce, por las calzadas laterales al paso inferior bajo la vía.

### **Eje Ronda Sur:**

Lugar: Ronda Sur

Propuesta del plan: Itinerario en acera

Crítica: es incomprensible que se tome espacio de la acera, cuando la avenida tiene 3 carriles por sentido más calzada lateral.

Nuestra propuesta: Carril bici segregado bidireccional a lo largo de Ronda Sur, desde cruce con Santiago el Mayor hasta cruce con carretera de la Fuensanta.

### **Eje Avda. Miguel de Cervantes:**

Lugar: Avenida Miguel de Cervantes

Propuesta del plan: Itinerario en acera izquierda (sentido Espinardo).

Crítica: La acera bici es carente de continuidad hacia Espinardo/Universidad.

Nuestra Propuesta: Continuidad hasta conectar C/ Mayor de Espinardo. Aumentar el tamaño de la acera para incluir el carril eliminando aparcamiento en C/ Miguel de Cervantes (junto a instituto y frente a Carrefour).

### **Eje Espinardo/Universidad de Murcia:**

Lugar: Juan carlos I/Espinardo/Universidad de Murcia.

Críticas: Este eje no está considerado en el plan porque fue “ejecutado durante la elaboración del PDB”). Dicha ejecución se ha llevado a cabo completamente al margen del plan.

- No entendemos por qué se ejecuta el itinerario en la acera cuando hay 6 carriles por sentido más 2 calzadas laterales. De manual de MUS (movilidad urbana sostenible): restar espacio al coche, no al peatón. Además: El proyecto del

tranvía debe llevar asociado un carril bici paralelo a lo largo de todo el recorrido del tranvía.

- La acera bici en todo el trayecto no cumple el ancho reglamentario para ser bidireccional: Ejemplos: frente a Biblioteca Regional, zona concesionarios hasta JC1, c/ Marqués de Espinardo. Excepción: junto a centro comercial El Tiro.
- La acera bici cruza de un lado a otro a mitad de JC1: Inadmisible, debe tener continuidad a lo largo de la avenida. Si el carril/acera bici es unidireccional, debe haber uno en cada lado de la avenida.
- Las ciclocalles de dos carriles por sentido no son respetadas por los vehículos: desde JC1 hasta Marqués de Espinardo (estacionados sobre el carril de la derecha). El tramo frente al mercado de abastos de Espinardo tampoco se respeta.
- C/ Marqués de Espinardo tiene dos calzadas de un carril a cada lado del boulevard (estilo Paseo Alfonso X), ideales para ciclocalle con velocidad limitada, en lugar de acera bici bidireccional (de ancho no reglamentario) por dentro del bulevar, creando conflictos con los peatones.
- Cruces peligrosos por resolver: C/ Calvario en Espinardo muy peligroso, sin visibilidad. Cruce en la entrada oeste a la Universidad.
- En calle de la antigua Rambla de Espinardo la ciclocalle va contrasentido, por la peligrosidad que supone debería segregarse.

Nuestra propuesta: Un carril bici segregado bidireccional (no acera bici) que discurra paralelo al tranvía durante todo su recorrido por la avenida JC1, desde la Plaza Circular, y continúe hasta enlazar con el eje existente en la Costera Norte. En cualquier caso, Juan Carlos I cuenta a la mitad con dos vías de servicio que pueden transformarse en ciclocalle. El resto de recorrido hasta la Universidad debe ir segregado exceptuando la Avda. Marqués de Espinardo que tiene características para ciclocalle.

Calle Doctor Fleming (Ciclocalle)

Calle Riquelme (Ciclocalle)

Calle García Alix- Calle Juan de la Cierva- Calle San Andrés (hasta Plaza de Castilla):  
(Segregado)

Calle Isaac Albeniz (Segregado)

Calle Mar Menor hasta Avda. de los Pinos (Ciclocalle)

Avda. Marqués de los Vélez (Segregado)

### **3.2 EJES PEDANÍAS**

**Consideramos que el PDBM plantear diseño itinerarios que aseguren la máxima y conectividad y sean realmente operativos, para conseguir esto la conexión con las pedanías ha de hacerse necesariamente por carriles bici segregados que transcurran por vías directas de conexión entre el casco urbano y la ciudad y no alejarse demasiado de este itinerario.** Si no es realmente así dudamos de su operatividad como medio de transporte habitual y no meramente de ocio. Recordamos además que el 42% de los habitantes del municipio viven en las pedanías y muchos de ellos trabajan en el centro de Murcia y viceversa. Algunas de las vías planteadas en estos tramos, como la conexión con Puente Tocinos resultan más disuasorias que estimulantes ya que suponen alejarse bastante del centro y no presentan una luminosidad suficiente en horario nocturno.

#### **Eje Murcia-El Palmar:**

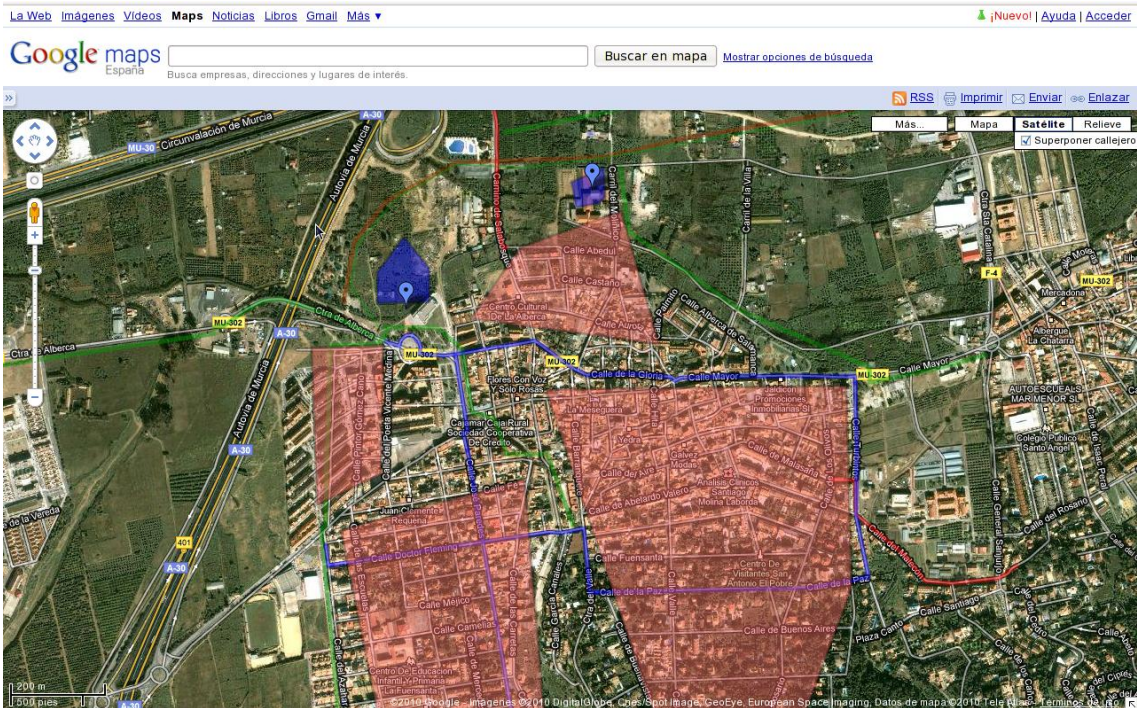
Coincide con nuestra vía amable, por lo tanto consideramos que es un buen trazado, pero haría falta actuar en la rotonda de la Extranjería y los demás puntos señalizados, y resaltos o reductores de velocidad en el Camino Viejo de Aljucer. Pedimos actuaciones más concretas.

#### **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 mas 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: Abrir la C/ Malecon en el Verdolay dibujado como ciclocalle en sentido unico a ambos direcciones para bicis. Falta una conexión de Santo Ángel con el carril bici de la costera Sur desde el Charco por un carril bici segregado por la carretera de Santa Catalina. Hay suficiente sitio.



## Ejes 3, 8, 12a y 12b: acceso a pedanías de la costera sur

Lugares: Carril del Salabosque, Carretera de la Fuensanta, Avenida del Progreso, Senda de los Garres

Propuesta del plan: Ciclocalle en la gran mayoría de casos.

Crítica: Ejes de importancia vital para la comunicación de las pedanías de la costera sur (70000 habitantes) con el centro de la ciudad. No son admisibles como ciclocalle a pesar de que la densidad media del tráfico la vía no supere en cada vía los 5000 vehículos al día en estas vías, porque por las características de las mismas (largas rectas, fuera de núcleos urbanos) los vehículos difícilmente respetarán la limitación de velocidad de una ciclocalle (30 km/h). Además, en muchos tramos no hay espacio necesario para el adelantamiento seguro: es imposible que un coche guarde 1,5m con el ciclista sin invadir el sentido contrario.

Nuestra propuesta: el acceso a las pedanías es prioritario, puesto que allí vive el 42% de la población del municipio y son estos vecinos los que contribuyen en mayor medida a “llenar” de coches la ciudad. Por ello, la seguridad en la conexión con las pedanías debe primar y por tanto exigimos carriles bici segregados en todas estas vías radiales que comunican el centro con los núcleos de la periferia.

### Eje 3 (Alberca-Santo Ángel):

No dice nada sobre la tipología del carril del Salabosque, que considera “ejecutado durante el PDB”. Actualmente es una vía amable, pero conocidos son los puntos negros que todavía existen (como el cruce del Reguerón) y la velocidad habitual de los vehículos que circulan por él, muy superior a la máxima establecida para una vía amable. Por lo tanto debe ir un carril bici segregado.

### 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.

Propuesta del plan: Propone un enlace seguro con el eje 1: una ciclocalle con un sentido por la C/Alfonso X El Sabio con la pasarela por un solar abandonado.

Nuestra propuesta: Daría mucha mas seguridad hacer por este solar y la C/ Alfonso X El Sabio un carril bici, que conectaría mejor El Palmar y el eje 1 (vía amable 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:

Propuesta del plan: llega a la Carretera de Santa Catalina y la usa como ciclocalle, Crítica donde pasan muchísimos coches.

Llegando al la carretera de Santa Catalina por el carril de Los Caballeros cruzar la carretera y seguir por la C/ Torre de los Penchos, cruzar la autovía por debajo de un túnel de peatones recientemente construido pasarela por debajo de la autovía conectando con la C/ Iglesia para llegar mas directo a Patiño. Así conectaría el I.E.S de Patiño con el eje y es mucho mas eje.

Propuesta del plan Al final de la C/ Torre Caradoc (calle sin salida) va zigzagueando

Nuestra propuesta: se podría construir un carril bici como enlace con la C/ Acequia de Alguazas. Así se cortaría el recorrido bastante.

### **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 carrilbici segregado del tráfico general.

### **Eje 12b. Carretera de la Fuensanta:**

Faltaría un carril bici segregado por patiño núcleo, una posibilidad sería viniendo de Murcia girar a la izquierda en el cruce con la C/ Fuensanta (donde acaba el carril bici segregado planeado) girar a la derecha en la c/ Nueva Apertura 2 (según Google) hasta la C/ Taller, seguir por el Polideportivo hasta calle de Ángel y volver a la carretera de Fuensanta donde empieza de nuevo el carril bici segregado planeado.

El puente sobre el Reguerón está planificado como ciclocalle, cuando es muy estrecho y al estar en una recta larga los vehículos circulan rápido y adelantan a los ciclistas de forma peligrosa, sin mantener la distancia de seguridad.

### **Eje Murcia-Puente Tocinos:**

No hay ningún eje planificado para este plan, en todo caso utiliza la vía amable que se desvía demasiado del centro urbano y además presenta problemas de luminosidad y visibilidad por la noche. Es mas bien disuasorio del uso de la bici que estimulante

### **Eje 17:- Murcia –Puente Tocinos-Llano de Brujas-Santa Cruz-Alquerías**

Es nuestra vía amable de Alquerías, que durante todo el camino está entre 50 y 250 m del carrilbici de deportivo que va sobre la mota del rio de Murcia a Beniel. ¿dobles Recursos? Este eje está bien como paseo, pero no es usado como medio de ir de un pueblo o al centro de la ciudad porque está “segregado” de los sitios donde viven las personas

Propuesta: Carril bici segregado por la carretera F-2 desde Llano de Brujas a Avenida Juana Jugan hasta Av Primero de Mayo. Mantener la Vía Amable de Alquerías La solución para salvar la vereda del Solís no es la adecuada, mejor junto al acequia Benetuzar (pactado con Junta Hacendados). Necesario por los tramos largos rectos retener el tráfico a motor

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.

## **Eje 20 :- Puente Tocinos- Llano de Brujas**

Propuesta del plan: ciclocalle

Crítica: No arranca de un sitio adecuado, (parece) Tiene una zona larga, la Vereda Acequia Aljada tramo de Llano de Brujas que es muy ancha. Necesario por los tramos largos retener el tráfico a motor, pero con cemento que los de plástico duro los arrancaron ya. Termina en el eje 36 que es un eje conflictivo la vereda de Riquelme

Propuesta: Debería de arrancar en la Calle Mayor, intercesión con la carretera F-2 junto, que es dirección prohibida hacia el este, se debería dejar pasar a las bicis para continuar con Vereda Aljada. Pacificación del tráfico a motor

- 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.

### **3.3 OTROS EJES**

- Se observa que en el PDBM 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 PDBM, 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).

Entendemos que todas estas modificaciones pueden hacer un plan más costoso en recursos y tiempo, pero afirmamos que ha de ser ambicioso, exigente y con miras a un cambio real de modelo de ciudad que no quede obsoleto en unos años. Pedimos a los técnicos y gobernantes una seria reflexión de la cantidad de recursos públicos (monetarios, humanos, espacio, infraestructuras...) que se asignan desde el consistorio al vehículo privado contaminante a pesar de todos los perjuicios que causa a la vida particular y colectiva, en relación a los recursos destinados a la bicicleta en este caso. Por eso solicitamos del Ayuntamiento una apuesta valiente y decidida que suponga el primer paso hacia una ciudad que imite el modelo de las europeas o que ya han hecho posible algunas ciudades españolas como Sevilla. En caso contrario, no podremos apoyar un plan tímido que no pretende cambiar realmente la actual situación de Murcia. Esperamos que nuestras alegaciones 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