



ALEGACIONES AL ESTUDIO DE VIABILIDAD Y ANTEPROYECTO RELATIVO A INSTALACIONES TRANVIARIAS EN MURCIA (FASE I)

1. Consideraciones generales

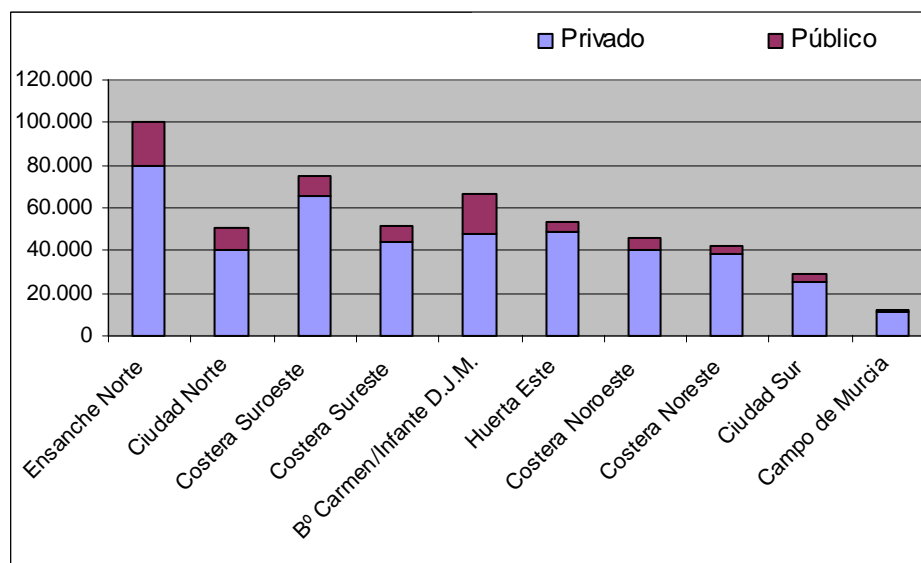
Estimamos oportunos cuantos estudios se lleven a cabo con el objetivo de mejorar la movilidad, fomentar el uso del transporte público y coadyuvar con la sostenibilidad. En este sentido, creemos que el tranvía puede ser una alternativa muy interesante que conviene explorar.

El Campus Universitario de Espinardo-El Puntal alberga una población diurna de aproximadamente 24.000 personas entre alumnos, profesores y personal de administración y servicios.

Con el fin de conocer la intensidad del tráfico en nuestro Campus hemos realizado un aforo del 1 al 3 de octubre que nos ofrece un balance de casi 47.000 movimientos de vehículos (una media de 23.500 entradas y otras tantas salidas).

Si tenemos en cuenta que, según el estudio de EPYPSA, se producen 184.561 desplazamientos mecanizados en el Ensanche Norte, macrozona donde se encuentra ubicada la Ciudad Universitaria de Espinardo, ésta recibe entonces un 25,3% de los mismos.

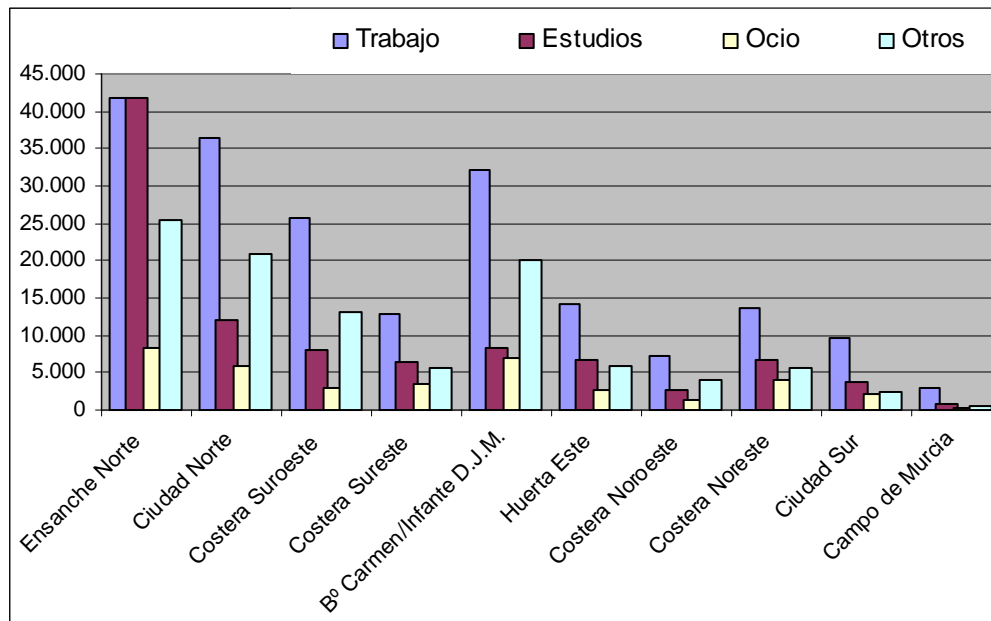
El uso del transporte público está por encima del resto de zonas. No obstante, el vehículo privado sigue empleándose mayoritariamente y, con una media de 1,26 ocupantes por vehículo, aún queda mucho por lograr.



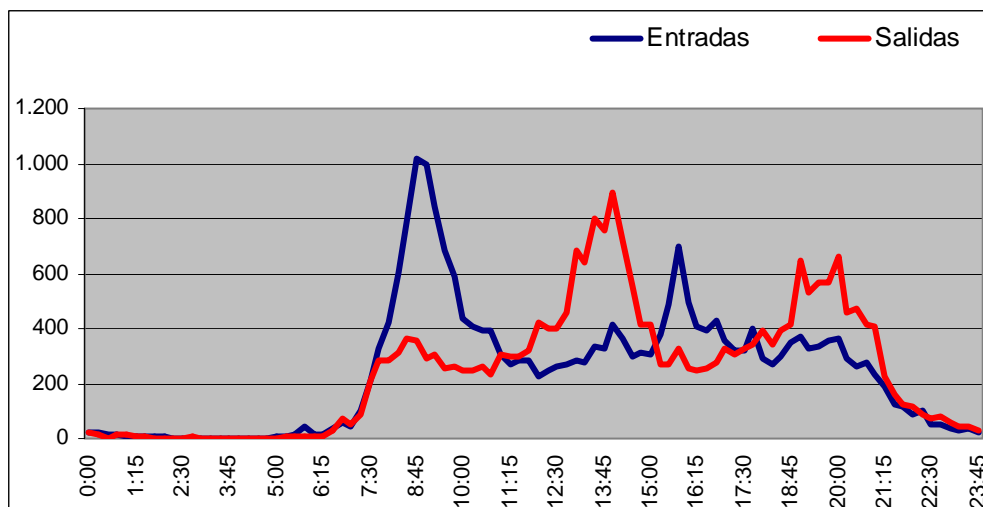


Es interesante comprobar que los desplazamientos no mecanizados, a pie y en bicicleta, andan por los 334.402 diarios (37,8%)

También puede comprobarse que el motivo principal de los movimientos en el Ensanche Norte son los estudios, como lo es asimismo para los atraídos por dicha zona.



La distribución horaria de los viajes es similar a la del Campus de Espinardo: máximas de 7:30 a 9:30 h y de 13:30 a 15:30.





2. Alternativas de trazado

Entendemos que la ruta que se adopte finalmente será la más eficiente, por lo que no tenemos nada que objetar en estos momentos. Desearíamos, no obstante, que se tuviesen en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Disminución al máximo del tiempo de recorrido Murcia-Campus de Espinardo.
- b) Aumento de la frecuencia de los servicios, siendo como mínimo de 6 por hora (cada 10 minutos) y aumentando a 12 por hora (cada 5 minutos) en las horas punta. Sin perjuicio del correspondiente estudio de las necesidades reales de la población a desplazar.
- c) Exigencia de un adecuado confort para los viajeros.
- d) Dada la obligación de efectuar intercambios modales, establecimiento de un único billete origen-Campus.

3. Tramo anillo Campus

En este apartado tenemos que hacer las siguientes observaciones:

- a) El vial perimetral del Campus Universitario de Espinardo debe mantener dos carriles por cada sentido y la banda de aparcamiento en línea en su lado interior existentes actualmente. Incluso sería útil construir una banda de aparcamiento en el lado exterior para evitar estacionamientos indebidos en el carril externo.

Estamos convencidos de la conveniencia de permitir una circulación fluida y en todas direcciones dadas las características del recinto, evitando conflictos más que probables si se instaura una dirección única.

- b) El tranvía debe circular, por tanto, por una franja externa al vial actual aprovechando los terrenos del antiguo ferrocarril. Debería contemplarse la expropiación de estos terrenos que servirían para dar mejor cabida al tranvía y para resolver la actual desconexión entre las dos zonas principales del Campus de Espinardo.
- c) Con la distribución de alumnos existente proponemos la ubicación de tres paradas: una junto a la glorieta Norte que serviría, como se indica en el Estudio de viabilidad, de intercambio modal principal, otra frente al Hospital Clínico Veterinario y una tercera entre el edificio Luis Vives y la Facultad de Educación.
- d) Es previsible que se mejore el Estadio de Atletismo Monte Romero y se incremente notablemente su uso, por lo que consideramos necesaria una parada frente al mismo. Ésta daría servicio igualmente al Centro Comercial El Tiro.



- e) La Universidad de Murcia dispone de un plan de desarrollo sostenible en el que se incluyen la rehabilitación del carril-bici del interior del vial perimetral y la construcción de otro en el margen exterior. No obstante, si éste fuese ocupado por la vía deberá plantearse en el futuro proyecto de tranvía la construcción de un nuevo carril-bici externo.
- f) Resulta evidente que el tranvía permitirá integrar al Campus en su entorno urbano y que éste usará y disfrutará del Campus como una zona de recreo, esparcimiento y servicios. Pero dicha integración precisa de una unión directa entre el Campus, el Centro Comercial El Tiro y la Urbanización Los Rectores. Solicitamos, por tanto, una conexión bajo la autovía A-7 para peatones y ciclistas con dicha finalidad, que podría ser una especie de prolongación restringida de la futura Costera Norte.
- g) El posible acceso del tranvía por la puerta Sur-Agridulce debería contemplar la construcción de un carril-bici y una acera desde el interior del Campus hasta Espinardo, favoreciendo así los desplazamientos no mecanizados y mejorando la imagen del nuevo medio de transporte como proyecto de sostenibilidad. De esta forma, la parada previa al desdoblamiento de la línea entre el Campus de Espinardo y el Campus de los Jerónimos podría ser utilizada por los alumnos de la Universidad de Murcia haciendo que los mismos recorridos y frecuencias consiguiesen una mayor eficacia en el servicio.

Esperamos que consideren razonables nuestras observaciones y que no haya dificultades insalvables para asumirlas en el proyecto.

Atentamente,



EL RECTOR

Fdo.: José Antonio Cobacho Gómez