LA VERDAD ES

Un tranvía por el carril central de la Gran Vía

Los colegios de Ingenieros de Caminos y de Biólogos prefieren una plataforma más alejada de las aceras



M. J. MONTESINOS – 5/01/2015

Una auténtica tormenta de ideas en torno a la prolongación del tranvía hasta el barrio del Carmen por la Gran Vía. Era lo esperado en los dos meses de información pública establecidos por la Concejalía de Tráfico y Transportes, plazo que vencía ayer. A falta de una relación exhaustiva de las alegaciones presentadas por colectivos, asociaciones y vecinos a título particular, que no se conocerán oficialmente hasta dentro de unos días, según explicó el concejal Javier Iniesta, algunos colegios profesionales adelantaron ayer a 'La Verdad' sus preferencias y sugerencias al respecto.

El decano del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Manuel Jódar, resume en dos las alegaciones de este colectivo profesional. Una se refiere al cambio de sección tipo en la avenida de la Constitución y en la Gran Vía «para que la plataforma tranviaria vaya por el centro y esté más retirada de la zona peatonal». La sección tendría 3,10 metros para la plataforma tranviaria; 3,25 metros para el tráfico rodado; 2,50 de carril bici y aceras a ambos lados.

La otra alegación hace referencia a la necesidad de hacer más permeable el Puente de Hierro (Puente Nuevo) si el Puente Viejo queda para uso exclusivo del tranvía, como plantea en principio el estudio de viabilidad que está en periodo de información pública. En este sentido, Manuel Jódar indica que «habría que reforzar y rehabilitar el Puente de Hierro para que pudiera restablecerse el tráfico rodado en sentido sur-norte y cambiar el sentido del tráfico en la pasarela Miguel Caballero para que el tráfico vaya en dirección norte-sur».

El Puente de Hierro se cerró al tráfico rodado en marzo de 2001 tras comprobar los técnicos la corrosión de su estructura y quedó para uso exclusivo de peatones y bicicletas.

El Colegio Oficial de Biólogos también ha presentado sus alegaciones al proyecto de ampliación de la línea 1 del tranvía hasta la estación del Carmen. En su planteamiento de que el tranvía circule por el centro de la Gran Vía coincide con el Colegio de Ingenieros de Caminos, si bien su propuesta es aún más valiente, ya que plantea restringir aún más el tráfico rodado. El vicedecano del Colegio de Biólogos, Herminio Picazo, indica que «es una oportunidad para retirar coches de la Gran Vía. No hablamos de peatonalizarla totalmente, pero sí aprovechar y dejar junto a la plataforma del tranvía (por el centro y no por los laterales) y el carril bici, un solo carril para uso exclusivo de vehículos de residentes, carga y descarga y urgencias. El resto de la calle sería para el peatón, todo al mismo nivel, sin aceras. Puede ser el momento de ser más valientes».

En cuanto al acceso al barrio del Carmen, a través de los puentes, les parece «muy oportuno» el paso del tranvía por el Puente Viejo, a la vez que se recupera el acceso al barrio del Carmen a través del Puente Nuevo: «No somos ingenieros, pero seguro que hay opciones para el paso de vehículos desde la calle Princesa».

Por su parte, el Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia (COAMU), no entra en los detalles del proyecto reflejados en el proyecto de viabilidad que ha presentado el Ayuntamiento porque considera que la rentabilidad económica y social de la línea de tranvía pretendida debería considerarse indisociable de su implantación hasta el servicio sanitario de La Arrixaca y la pedanía de El Palmar. Solicita, por tanto, la inclusión en el estudio de las variables correspondientes a dicha localización, su demanda, la función social y el impacto que representará la alternativa propuesta por dicho colegio profesional.

En sus alegaciones, el COAMU advierte de que los plantes de movilidad urbana y estudios sobre la incidencia de la implantación del tranvía han sido elaborados a partir de datos anteriores a 2010. Considera, pues, que las actuales previsiones de crecimiento y evolución urbana del municipio, son sustancialmente diferentes a las previstas en la fecha de elaboración del documento ahora en exposición y objeto de alegaciones.

El COAMU solicita, en primer lugar y con carácter previo, la ampliación del periodo de exposición pública del estudio de viabilidad a tres meses, a fin de poder desarrollar en detalle un análisis pormenorizado de la propuesta y sus alternativas. Y, como alegaciones, pide que el estudio de viabilidad de la conexión tranviaria se enmarque en un Plan de Movilidad Sostenible actualizado a la fecha de su presentación. Asimismo, que se tengan en consideración otras actuaciones de movilidad previstas. En concreto, cita la red urbana de infraestructura verde en relación al Plan de Sendas Verdes previsto en el Plan General; la previsión actualizada de red carril bici urbana y periurbana y la implantación de bus y minibús eléctrico y los planes de mejora de la accesibilidad en espacio público.