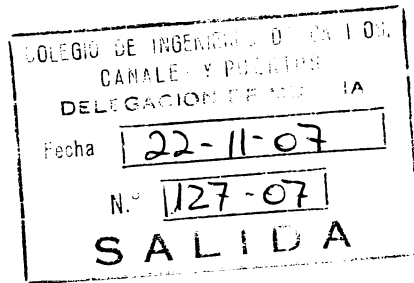




COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Demarcación de Murcia



D. JUAN GUILLAMON ALVAREZ, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con NIF 22.393.516-A, y actuando como Decano de la Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con domicilio en Murcia, Avda. Gutiérrez Mellado 9, Edif. Centrofama, 3ª-18, ante el Excmo. Ayuntamiento de Murcia, comparece y

Ayuntamiento de Murcia.
Gerencia de Urbanismo.
Res. Entrada N.00028926.
Fecha: 25/11/2007. H: 10:42

EXPONE:

El Boletín Oficial de la Región de Murcia del pasado día 24 de octubre publica el anuncio por el que somete a información pública el "Estudio de Viabilidad relativo a instalaciones tranviarias en Murcia, Fase I", una vez aprobado provisionalmente por la Junta de Gobierno Municipal, previos los informes técnicos municipales, el de 10 de octubre de 2007.

La Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, incluye en el desarrollo de sus funciones la colaboración con la Administración en la realización de estudios, informes y dictámenes relacionados con sus fines, siendo competencia de la Junta Rectora su presentación ante las autoridades y organismos del ámbito de la Demarcación. A tal efecto, y dentro del período de exposición pública, este Colegio manifiesta las siguientes alegaciones y observaciones, dentro de sus atribuciones y en defensa del interés general.

Examinado el citado documento, "**Estudio de Viabilidad relativo a instalaciones tranviarias en Murcia, Fase I**" y analizadas sus propuestas debe destacarse lo siguiente:



COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Demarcación de Murcia



1. No se han analizado distintas alternativas de trazado complementarias a la única descrita y desarrollada en el Estudio de Viabilidad. Quizá, los orígenes-destinos establecidos en las bases del Concurso, no sean los más adecuados. Debería haberse realizado un estudio de movilidad de todo el área metropolitana y, a partir de éste, proponer los nodos origen-destino.
2. No se entiende porqué se realizan dos líneas tan próximas en una primera fase, una en la Avda. Juan Carlos I y otra en la Avda. Juan de Borbón. Se propone, en esta primera fase, realizar una *única línea* que atraviese la ciudad y vaya desde la Universidad Pública, pasando por la Gran Vía, hasta la Estación del Carmen. En consecuencia, se debería eliminar toda la línea L2, cuya necesidad no queda justificada, tal y como puede comprobarse en los gráficos de las páginas 161 y 162, al no captar tráfico alguno.
3. No se analiza el previsible conflicto en la Plaza Circular y Ronda de Levante al interferir las dos líneas tranviarias con el tráfico privado. Lo mismo ocurre en los cruces con las glorietas de Juan XXIII y Churra.
4. En la memoria se refleja una tasa de captación de viajeros del vehículo privado del 2,9%, mientras que el traspaso de viajeros del autobús al tranvía es del 61,5%, claramente superior, y quizás, necesitaría una explicación mayor el hecho de que no se plantea como una alternativa al transporte privado sino como una transferencia de un medio de transporte público a otro.
5. Sólo se ha publicado el Estudio de Viabilidad, faltando el Estudio de Impacto Ambiental y Anteproyecto recogidos en las bases del Concurso por las que se adjudicaba su redacción.
6. La Entidad de Transportes Regional debería liderar el proyecto, y dar participación a la Comunidad Autónoma y al Estado.



COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Demarcación de Murcia



7. No se analiza en modo alguno la incidencia económica, realmente importante, que sobre las líneas de autobuses 52, 49, 44, 41, 31, 22, 13,1, 39, 21, 12, 10, y 4 (un total pues de 13 líneas) y sobre todo sobre sus pasajeros puede tener la implantación del tranvía, líneas que en mucho casos no sólo se superponen con el trazado del tranvía sino que entran en la ciudad y llegan a barrios y poblaciones como Barrio del Carmen, Santiago el Mayor, Estación de Autobuses, San Andrés, Infante Juan Manuel, Alcantarilla, Molina o Alquerías, a los que ni llega ni es previsible llegue en muchos años el tranvía; los viajeros de estas líneas tendrán que realizar uno y hasta dos trasbordos (siendo la captación de viajeros del estudio muy optimista al no haber considerado este aspecto) para acceder a los destinos a los que ahora acceden de forma directa. En cuanto a las líneas de autobuses, nos tememos que su ratio de rentabilidad descenderá drásticamente, aumentando el déficit.
8. No se entiende la urgencia de poner el tranvía a Nueva Condomina, zona actualmente sin viviendas y con una actividad comercial sólo importante a partir de ciertas horas de la tarde, lo que significa que durante la mayor parte del día no precisa en absoluto un medio de transporte de gran capacidad como el tranvía, sólo justificado cuando hay una demanda intensa y continua. Por ello, proponemos la eliminación de toda la línea L2, y optamos por una línea que vaya desde la Universidad Pública, pasando por La Gran Vía, hasta la Estación del Carmen, tal y como hemos comentado en el punto 2).



COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Demarcación de Murcia

Por lo expuesto

SOLICITA

del Sr. Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Murcia, tenga este escrito por presentado y con fundamento en lo anteriormente expuesto, sean tenidas en cuenta las alegaciones y observaciones presentadas respecto al "Estudio de Viabilidad relativo a instalaciones tranviarias en Murcia, Fase I"

Murcia, 22 de noviembre de 2007.

Fdo. Juan Guillamón Álvarez

SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MURCIA