



A.VV. Polígono Santa Ana

“Propuesta al Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesible de Cartagena”

Cartagena, a 23 de junio de 2021

Conocida la propuesta de la EXCMA. Alcaldesa, Presidenta y Concejala del Área de Alcaldía y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos, Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente sobre la aprobación del avance del Plan de Movilidad Urbana sostenible y Accesible de Cartagena, y ante la apertura de un proceso de información Pública durante el cual, con carácter previo a su aprobación, debe someterse a un proceso participativo a fin de recoger las necesidades de los diferentes agentes implicados en la movilidad urbana, así como de otras entidades y de vecinos interesados en participar y en el que se podrán efectuar aportaciones al mismo, se realiza la siguiente:

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN/ADICIÓN AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y ACCESIBLE DE CARTAGENA

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El Plan de Movilidad Urbana, Sostenible y Accesible de Cartagena (PMUS&A) presenta, entre otras, una serie de medidas enfocadas a la recuperación de la bicicleta como modo de transporte habitual, mediante una red de carriles bici segura y eficiente, al tiempo que trata de fomentar el uso de ese medio de transporte no solamente entre los ciudadanos en general, sino especialmente entre la población escolar, considerando a estos últimos como población diana actual y de futuro en el uso de este medio de locomoción.

El PMUS&A debe nacer, y lo hace, con un amplio consenso y además debe y muestra como objetivo primordial el abarcar la totalidad del ámbito municipal desde una perspectiva integral que trate de solucionar los problemas existentes de movilidad funcional, sostenible y accesible de los distintos barrios y diputaciones de Cartagena. Esta movilidad urbana no debe circunscribirse solamente a las comunicaciones entre las distintas diputaciones/barrios y el casco urbano, sino que se debe prestar igual atención a la comunicación inter barrios, estableciéndolos como puntos de

partida de esa red de carriles bici que confluyen en el casco urbano de Cartagena.

Esta perspectiva integral no puede dejar de lado que estas actuaciones han de incluirse necesariamente en un determinado marco presupuestario y temporal en el que queden definidas sus acciones bajo los principios de eficacia y oportunidad, para obtener el mayor rendimiento posible en las actuaciones que se realicen.

Como prueba de esos principios de eficacia y oportunidad, es también objeto del PMUS&A la interconexión de determinadas Vías Verdes y carriles bici (inconclusos algunos de ellos) que presentan actualmente discontinuidades entre los mismos y que con el menor coste amplíe en su mayor medida la red de carriles bici actual.

Además de las actuaciones referidas anteriormente, el PMUS&A establece otros conceptos novedosos en nuestro municipio, como las supermanzanas, las zonas de tráfico calmado y probablemente el más importante, el considerar al peatón como verdadero protagonista y principal elemento vertebrador de la movilidad urbana, proponiendo incluso la peatonalización de espacios que actualmente se destinan al tráfico rodado, implementando con ello un entorno de empoderamiento del peatón en el espacio público y revirtiendo la tendencia histórica de destinar la mayor parte de los recursos del viario público en favorecer la circulación de los vehículos a motor, en detrimento de los peatones.

CONEXIÓN DESDE VÍA VERDE CAMPO DE CARTAGENA HASTA POBLACIÓN SANTA ANA, MEDIANTE CARRIL BICI Y SENDA CICLABLE.

1.- En el PMUS&A se propone la interconexión de la Vía Verde de Barrio Peral con la Vía Verde del Campo de Cartagena; la comunicación de ambas vías se produce de manera efectiva en la intersección de la Calle Vía Verde de la Barriada San Cristóbal y de la calle Álvarez Alonso/N-301a.

2.- Dentro de las actuaciones previstas en el Plan Parcial Sector LD3 de Los Dolores, está proyectada la creación de un carril bici que discurra por la calle República Argentina y que finalizaría en la intersección con la ya citada calle Álvarez Alonso/N-301a.

3.- Así mismo, se constata la existencia de una acera bici que se inicia en la intersección de la N-301a y la calle Diego Muñoz Calvo, que conecta con dos centros educativos cercanos, el IES el Bohío en primer lugar y que continúa hasta su finalización junto al CEIP San Cristóbal.

4.- Por otro lado, a 150 metros del carril bici indicado anteriormente, existe una senda ciclable de reciente construcción, configurada actualmente como un espacio compartido tanto por peatones como por ciclistas. Esta senda ciclable que discurre paralelamente a la N-301ª tiene comienzo en la Estación de Servicio Madrid y finaliza en la población de Santa Ana;

actualmente sirve como medio de comunicación a viandantes, escolares y ciclistas, entre la población de Santa Ana, la Barriada San Cristóbal, el Polígono Residencial Santa Ana y el barrio de Los Dolores.

ACTUACIÓN PROPUESTA

Creación de un carril bici de aproximadamente 1 Km de longitud que discurra por la calle Álvarez Alonso/N-301ª y que conecte los siguientes puntos: (ver ilustración 1)

- Inicio de la Vía Verde Campo de Cartagena. (Punto A)
- Carril bici de próxima construcción de la calle República Argentina (Punto B)
- Carril bici de la calle Diego Muñoz Calvo con acceso a IES el Bohío y CEIP San Cristóbal (Punto C)
- Senda ciclable junto a Estación Servicio Madrid. (Punto D)



Ilustración 1

CARRIL BICI POLÍGONO SANTA ANA, VIAL AVENIDA GÉNOVA COMO ZONA DE CALMADO DE TRÁFICO Y ZONA PEATONAL, CONEXIÓN CARRIL BICI CON CALLE REPÚBLICA ARGENTINA Y VÍA VERDE CAMPO CARTAGENA.

La concepción actual del Polígono Residencial Santa Ana se inicia con el PGOU del año 87; en él se encuentra localizada la Avenida Venecia, vía de cuatro carriles, dos en cada sentido de circulación y dotada de un amplio refugio para los peatones en su parte central. Actualmente se considera como la vía vertebradora y canalizadora del principal tráfico rodado del polígono residencial. La práctica totalidad de la actividad comercial y de restauración se produce alrededor de esta vía y de los amplios paseos peatonales (Siena y Florencia) situados a los flancos derecho e izquierdo de la misma.

Así mismo, esta urbanización dispone de otra vía, la Avenida Génova, también dotada de cuatro carriles, que en cambio no dispone de refugio, ni isleta central para los peatones que la atraviesan, lo que obliga a los mismos a realizar el cruce a pie de los cuatro carriles que la componen en una única acción; si bien existen diversos pasos de peatones para ello, hay que incidir en la deficiente iluminación de los mismos, lo que genera evidente peligro para los viandantes.

Esta avenida, en la que no existe prácticamente actividad comercial asociada a la misma, permite el acceso actualmente al tráfico rodado generado por las distintas viviendas de la zona, así como a los centros educativos Colegio Narval, Colegio Miralmonte y al centro ASIDO Cartagena, así como a las instalaciones deportivas de la Escuela de Fútbol Santa Ana.

Para la actividad referida, la Avenida Génova carece de plazas de aparcamiento suficientes que permitan el acceso normalizado a los centros reseñados, generando con ello problemas tanto a la entrada como a la salida en horario escolar de los centros educativos y deportivos. Estos problemas están relacionados principalmente con la congestión puntual de la vía, aparcamiento en doble fila y la ocupación de espacios peatonales que se producen en las inmediaciones de los centros, con los consiguientes riesgos tanto para los viandantes como para el propio alumnado. Fuera de esos tramos horarios relacionados con la actividad educativa/deportiva, la Avenida Génova no presenta ni congestiones ni aglomeraciones de tráfico.

Por otra parte, el tramo final de la Avenida Génova comprendido entre la intersección con la calle Nápoles y la zona que se encuentra más próxima del barrio de Los Dolores, concluye en un acceso peatonal, que permite la comunicación a pie con el resto de barrios cercanos y que es el acceso natural a la cercana Vía Verde del Campo de Cartagena, frecuentada asiduamente por peatones, corredores y ciclistas.

Cabe indicar, además, que se están llevando a cabo determinadas actuaciones en el Plan Parcial Sector LD3 de Los Dolores, estando proyectada la creación de diversos viales que rodean las futuras

instalaciones comerciales y puedan garantizar con suficiencia el acceso mediante vehículos a las mismas desde la N-301ª conectando con las calles República Argentina, calle Llagostera, calle A (Ferrocarril Águilas-Cartagena) y calle B.

Igualmente, y dentro de las actuaciones del citado Plan Parcial, también se crea un carril bici que discurre por la calle República Argentina que conecta la N-301ª y la Vía Verde Campo de Cartagena.

ACTUACIÓN PROPUESTA:

1.- La creación de un carril bici, con origen en la confluencia de la Avenida Génova y la calle República Argentina, creando un anillo interno en el polígono residencial, que discurra por el Colegio Narval (Punto 1), el centro Escuela de Fútbol Santa Ana (Punto 2), (se debe tener en cuenta que el carril bici debe ir entre la acera y los aparcamientos, para evitar usurpaciones del carril bici por los vehículos circulantes, dejando entre éstos una banda de protección por la apertura de las puertas de los coches), Colegio Miralmonite (Punto 3), Colegio Asido (Punto 4), tramo final Avenida Génova (Punto 5), Club Deportivo Santa Ana (Punto 6) y Parque Exploradores (Punto 7), tal y como se indica en la ilustración 2:



Ilustración 2

2.- La creación de una zona peatonal en la Avenida Génova, en el espacio comprendido entre las intersecciones de la misma con las calles República Argentina y Nápoles. Considerándolo como un espacio prioritario para los peatones en el que solamente se produzca el tráfico rodado mínimo imprescindible, para permitir el acceso a las viviendas y a los garajes de los residentes de la zona. Igualmente, contará con el carril bici indicado en el apartado 1. Ver ilustración 3.



Ilustración 3

3.- La dotación de plazas de aparcamientos suficientes en la Avenida Génova, ubicándolas junto a la acera de la zona arbolada, transformando el vial de cuatro carriles en un vial de dos carriles, uno para cada sentido de la circulación. El espacio restante sería ocupado tanto por el carril bici indicado en el apartado 1, como por las nuevas plazas de aparcamiento que faciliten el acceso normalizado a los centros educativos y deportivos, evitando en buena medida los actuales problemas que se generan tanto a la entrada como a la salida en horario escolar. La disposición de dichas plazas de aparcamiento en la Avenida Génova sería similar a las propuestas en la ilustración 3.

En todas las propuestas que aquí se han realizado, se ha intentado no plantear grandes inversiones ni económicas ni en distancias, con el objeto de que sean perfectamente asumibles en la concepción inicial del PMUS&A, sobre todo si tenemos en cuenta que parten del aprovechamiento e interconexión de las infraestructuras actuales y de otras de construcción prevista a muy corto plazo.