

## **APORTACIONES PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

### **ENTIDADES, INSTITUCIONES Y ORGANISMOS**

#### **CONSEJO DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA**

##### **PRESENTADO POR LOS GLAYUS**

Somos los niños, niñas y adolescentes de CIAA. Lo primero, queríamos darte las gracias por la reunión del otro día y por explicarnos en qué consiste el Plan de Movilidad. Las personas que nos reunimos contigo, hicimos otras dos reuniones esta semana con compañeros y compañeras para contarles la experiencia.

En estas reuniones aprovechamos a analizar la parte del Plan que tiene que ver con los Caminos Seguros Escolares y la verdad es que nos parecen muy buenas las medidas que se proponen. Desde CIAA queremos trasladarte algunas cosas en relación a esto:

- Nos parecería muy buena idea poder hacer recorridos en grupo para ir a clase caminando. En el Plan hay una propuesta para hacerlo en autobús con personas voluntarias adultas responsables que acompañen, ¿se podrían hacer rutas así, pero caminando? Se nos ocurre que se podrían fijar varios puntos de quedada según las rutas que sean necesarias y así, niños y niñas se pueden ir sumando. Permitiría caminar evitando el sedentarismo, hacerlo acompañados/as y con seguridad.
- Notamos que algunos de los semáforos de nuestra ciudad están más preparados para los coches que para los peatones. A veces los semáforos duran muy poco tiempo en verde para cruzar caminando y la espera se hace muy larga cuando están en rojo. ¿Se podría revisar o hacer una investigación sobre esto?
- La zona del Colegio San Fernando, en el Camino de Heros tiene una iluminación bastante mala. Hay niños, niñas y adolescentes que llegan a este colegio por aquí, ¿habría manera de mejorar la iluminación de esta zona?

Sobre el resto de las medidas que aparecen, estamos de acuerdo con todas y nos parecen muy importantes para mejorar la movilidad y la seguridad de niños, niñas, adolescentes y familias.

Estamos con ganas de seguir colaborando, así que, si podemos hacer algo más, estaremos encantados/as de trabajar sobre lo que nos encarguéis.

Muchas gracias.  
Un saludo de CIAA.

#### **LIGA REUMATOLOGICA**

Expongo

QUE LA LIGA REUMATOLÓGICA ASTURIANA, CON OBJETO DE PARTICIPAR EN EL PROCEDIMIENTO DE APORTACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE AVILÉS

Solicito

TENGAN POR PRESENTADAS LAS SIGUIENTES APORTACIONES: PRIMERA: EN EL ITINERARIO

ESTE-OESTE POR LA GLORIETA DE LOS CANAPÉS, PONER PASOS ELEVADOS EN LOS PASOS DE PEATONES; SEGUNDA: EN LA PROPUESTA DE SENTIDOS DE LA CIRCULACIÓN EN VERSALLES, CREEMOS QUE EN LA CALLE LA PAZ DEBERÍA ESTAR EL SENTIDO DE CIRCULACIÓN DEBERÍA SER CONTRARIO A COMO ESTÁ AHORA, YA QUE SON DOS PARALELAS EN EL MISMO SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN, Y PARA PODER ACCEDER DESDE LA CALLE PELAYO A LA CALLE LA MAGDALENA, SE TIENE QUE CRUZAR TODO VERSALLES HACIENDO AGLOMERACIÓN DE TRÁFICO EN EL ÚLTIMO TRAMO QUE SALE AL PABELLÓN DE EXPOSICIONES.

#### **A.VV. PEDRO MENÉNDEZ Y ASOCIACION PRO DEFENSA SERVICIOS PÚBLICOS (SE UNIFICAN POR SER SIMILARES)**

ESPECÍFICO ASOCIACIÓN PEDRO MENÉNDEZ

##### **PROPUESTAS:**

1º) **PROCESO PARTICIPATIVO.** Crear un consejo de Movilidad

A título de recordatorio, los procesos participativos son una serie de encuentros para promover el debate y el contraste de argumentos entre la ciudadanía o entre esta y los responsables municipales

**Los procesos participativos son una serie de encuentros delimitados en un tiempo concreto,** para promover el debate y el contraste de argumentos entre la ciudadanía o entre esta y las personas responsables municipales, con el fin de recoger sus opiniones y propuestas con respecto a una actuación municipal concreta.

Un proceso participativo puede servir para llevar a cabo un diagnóstico de una cuestión o de unos asuntos concretos, para buscar ideas creativas e innovadoras para llevarlos a cabo y para sugerir qué formas de intervención son las más adecuadas en función de las particularidades de cada actuación, contexto y caso.

Los procesos participativos se estructuran en **cuatro fases:**

1. **Fase de información:** momento de difusión al conjunto de la ciudadanía sobre cuál es la materia en la que se quiere pedir la participación.
2. **Fase de debate:** etapa de promoción del diálogo y el contraste de argumentos, en la que se recogen las aportaciones de las personas participantes. Durante la fase de debate se usarán las metodologías más adecuadas y diversas para llegar a todos los colectivos afectados.

##### **FORO**

3. **Fase de retorno:** en la última etapa del proceso se traslada el resultado a las personas participantes y al resto de la ciudadanía.

4. **Fase de seguimiento:** se facilita el seguimiento del desarrollo de los resultados del proceso.

**Las primeras partes de este proceso se han realizado sin un proceso de participación real.**

Desde los inicios del proyecto, esta asociación, ya desde el 2013 viene reclamando la creación de espacios dentro de un proceso participativo para trabajar el PLAN DE MOVILIDAD. También desde las aportaciones a presupuestos hemos propuesto la creación de estas dinámicas

**Nuestra primera propuesta es por lo tanto la creación de un consejo de Movilidad donde podamos estar todos/as y se puedan debatir todas las aportaciones, incluyendo en estas las decenas de propuestas que en las aportaciones a los presupuestos no fueron valoradas por entender que estaban sujetas a la redacción del PLAN DE MOVILIDAD ahora partimos de un documento con un buen diagnóstico y este consejo sigue siendo igual o más importante ya que la aportación y el debate es sumamente necesario e importante.**

A PARTIR DE AQUÍ SE COINCIDE EN VARIOS PUNTOS

## 2º) VISION COMARCAL DEL PMUS de Avilés

Independientemente de que la misión principal del PMUS de Avilés sea la elaboración de un plan del concejo, **la visión comarcal e incluso regional no solo es conveniente sino imprescindible**; y mas en un concejo tan interrelacionado con los otros tres ayuntamientos de la comarca. **La visión comarcal se cita en la introducción**, pero como es frecuente que ocurra en la exposición de motivos de leyes y planes, **apenas se traduce en los Criterios de Reordenación que influyen en el diagnóstico y tampoco en las Propuestas de Actuación sectoriales.**

(AÑADIDO POR ASOCIACIÓN PRO DEFENSA SERVICIOS PÚBLICOS EN ESTE APARTADO)

Por ejemplo, en la página 43, del texto sobre los Criterios de Reordenación, se hace referencia a: *“el PMUS se ve influenciado por otros procesos de planificación de carácter local, como el PGO...”*. Y no se hace la más mínima referencia a otros procesos no locales como los planes de movilidad que pueda haber en municipios limítrofes, como el PMUS de Castellón.

Un ejemplo paradigmático en lo referente a las Propuestas de Actuación son los **itinerarios peatonales**, donde, en un concejo tan poco extenso, en los que ni siquiera se plantea la posible continuidad hacia concejos vecinos; o en los **itinerarios ciclistas**, en los que sí se plantea en los objetivos, *“crear una red de carriles bici que conecte con los municipios limítrofes...”*; pero luego apenas se desarrollan en itinerarios concretos salvo en el itinerario 4, *“Itinerario ciclista marítimo: A partir de la continuación del actual carril bici del paseo cardiosaludable (La Luz - paseo de la ría de Avilés) por el resto del paseo de la ría, la travesía Torno, la travesía de la Industria y la av. La Playa, enlazando con el actual carril bici, que sale desde la estación ferroviaria de San Juan de Nieva, se logra conectar las playas de San Juan de Nieva y de Salinas con todo el concejo de Avilés y de Corvera”*.

**En el caso del Bus**, es inevitable una visión comarcal, sin embargo, le da el carpetazo en el **“punto 3.4 Modificaciones en las líneas del transporte público:**

*Una vez evaluadas todas las líneas actuales comarcales según los criterios mencionados en el documento y las medidas propuestas que influyen sobre el transporte público, para no afectar al resto de municipios colindantes a los que también pertenece dicho servicio, las modificaciones propuestas únicamente afectan los tramos que transitan dentro del municipio de Avilés.”*

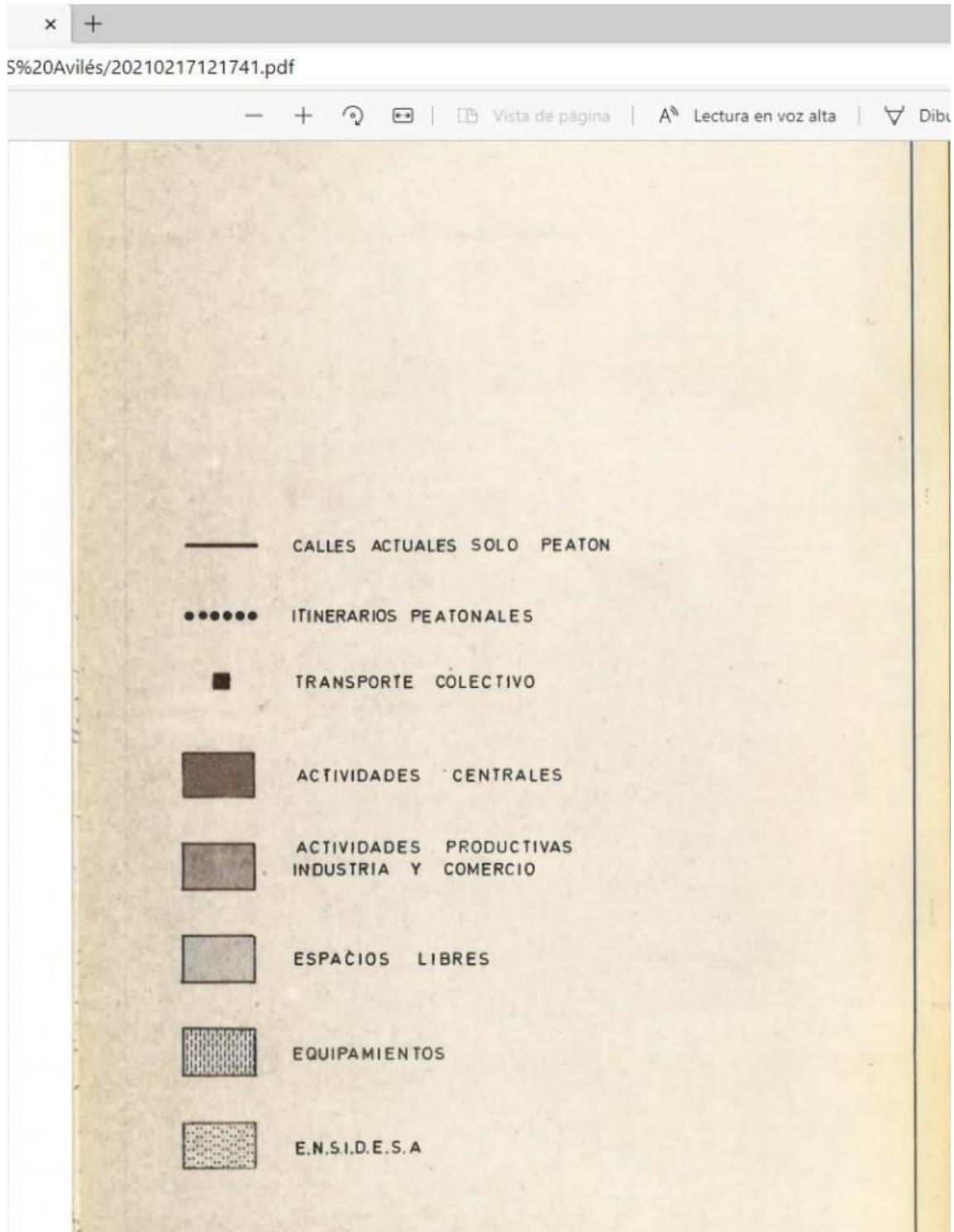
Este es un ejemplo claro de lo que afirmamos, porque es imposible diseñar el transporte de Bus de Avilés sin una visión comarcal, que es longitudinal y no circular; entre otras muchas cosas, porque la línea 1 es la que vertebra los tres municipios, y sobre los puntos de intermodalidad de esta línea, gira la mayoría del transporte de Bus de Avilés y comarca.

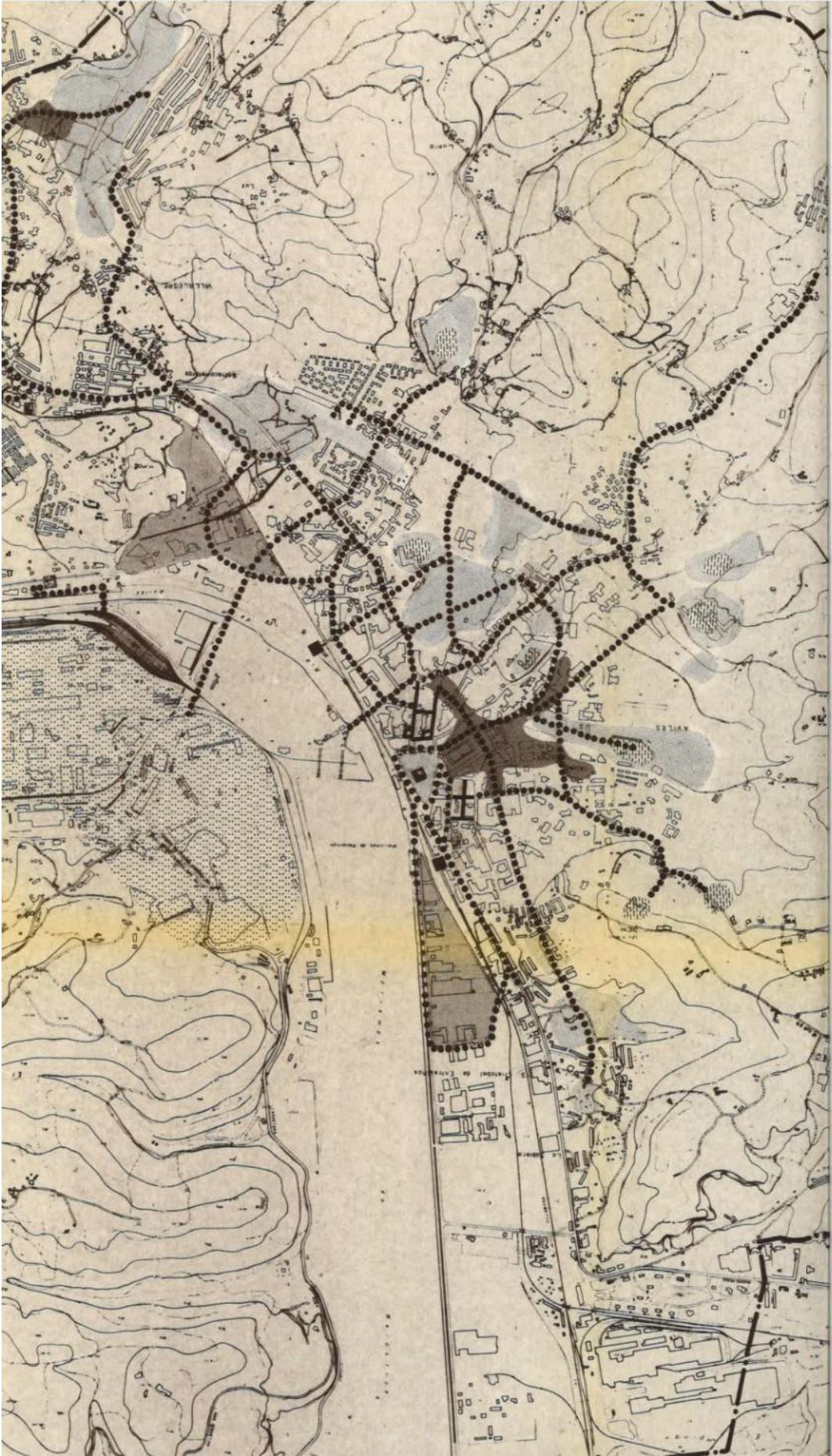
Hay otros muchos ejemplos, como no plantear la posibilidad entre las medidas de descongestión, de aparcamientos disuasorios en zonas limítrofes entre concejos, las rondas... Y para concluir con una valoración global: *el presupuesto previsto para el PMUS es de 16.397.130 euros; es probablemente un gasto razonable para un Plan de Movilidad digno para una ciudad tan importante como Avilés, pero añadir y desarrollar una Visión Comarcal puede contribuir a que sea una inversión sostenible.*

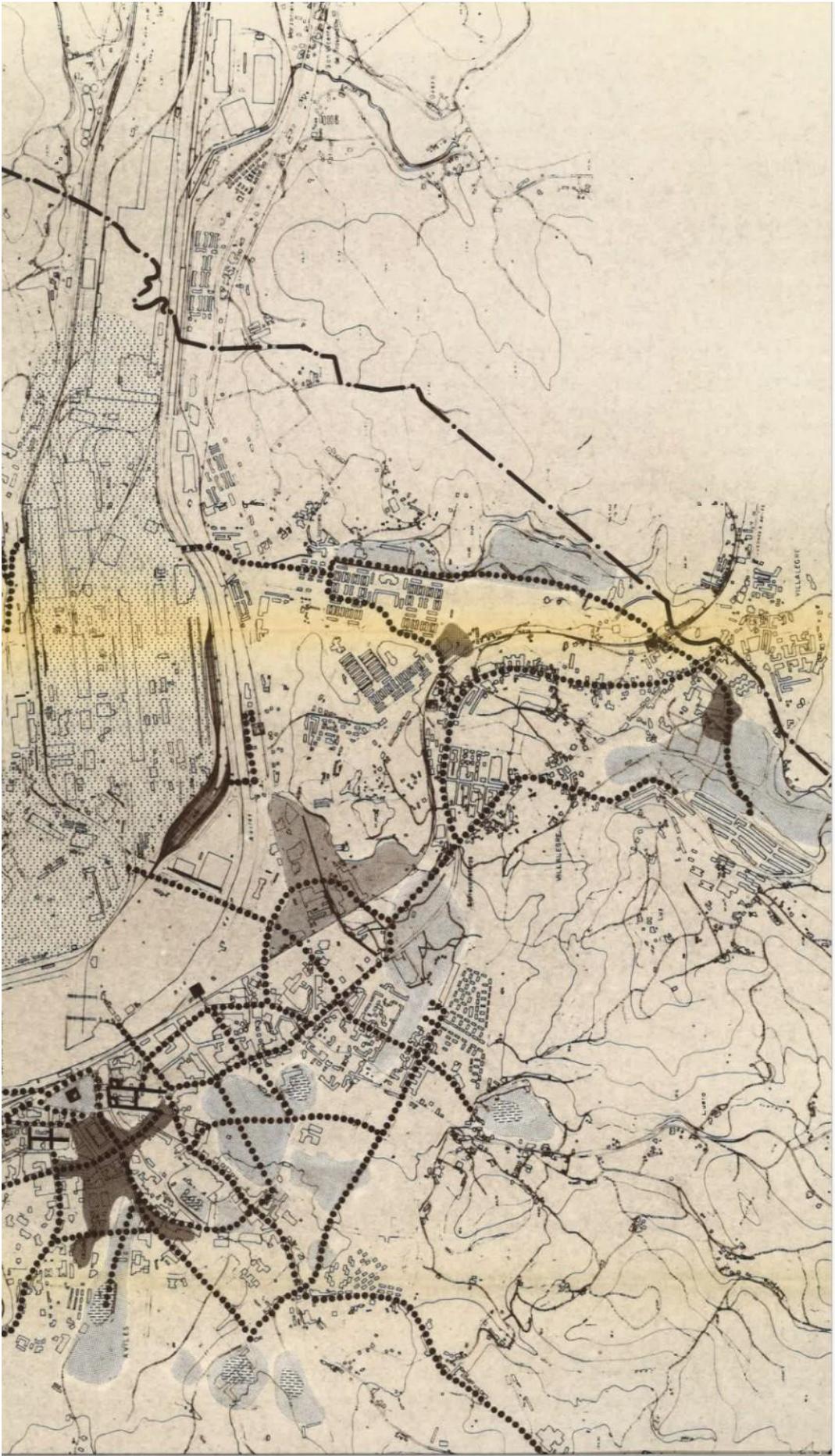
(VUELVEN A COINCIDIR EN LO SIGUIENTE)

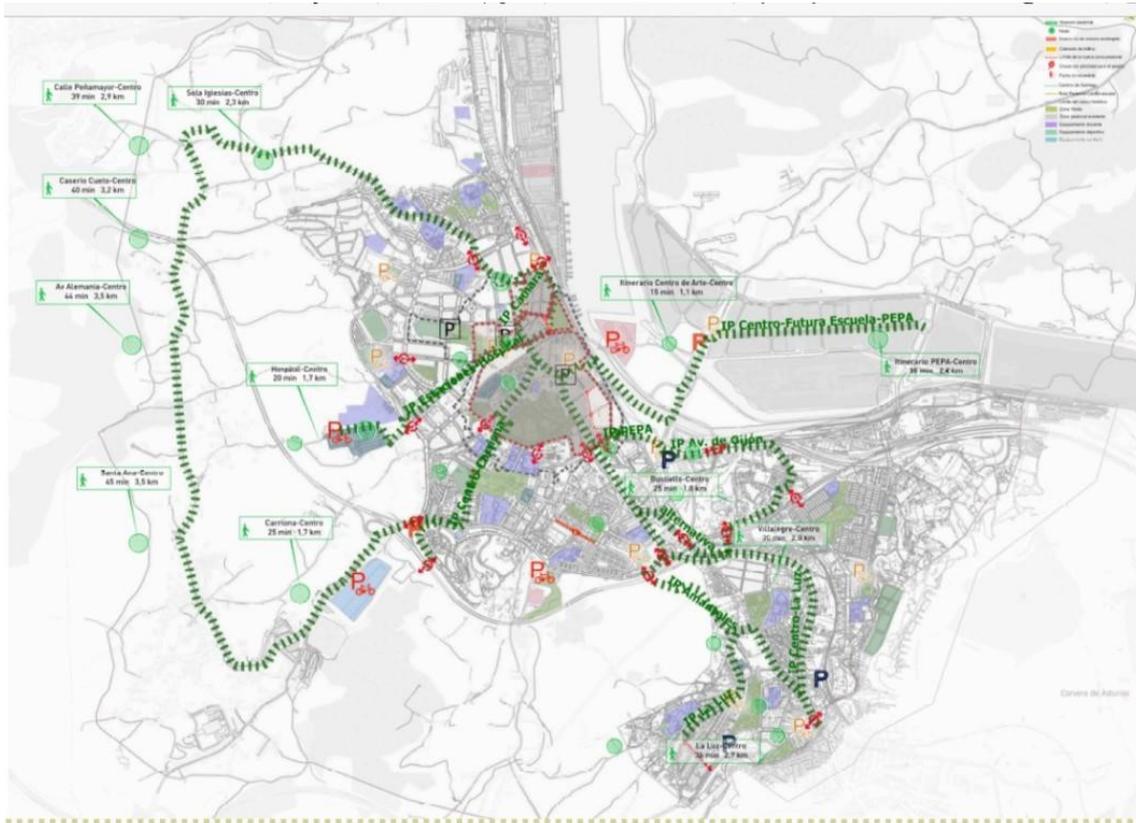
2º) **MOVILIDAD hacia la Isla de la innovación**, en el documento no se menciona ni se aporta como podría ser, entendemos que es sumamente importante ya que es la zona por la que pasa el futuro de Avilés, con suelo público donde se pueden efectuar actuaciones que nos lleven a la fijación de población, viviendas de alquiler, creación de empresas tecnológicas etc. También es sumamente importante por las actuaciones pendientes como son, la eliminación de la barrera ferroviaria y el acceso al puerto, en estas dos actuaciones esta asociación entiende que se debe aplicar lo que desde Europa se ha llamado estrategias inteligentes, es decir que la solución de los dos problemas tenga una solución común, para así desarrollar estos terrenos que son públicos, y no favorecer con otras soluciones, actuaciones PRIVADAS. **También se**

echa de menos a nivel general la movilidad entre barrios, mucho mejor definida en el PGO de 1983.



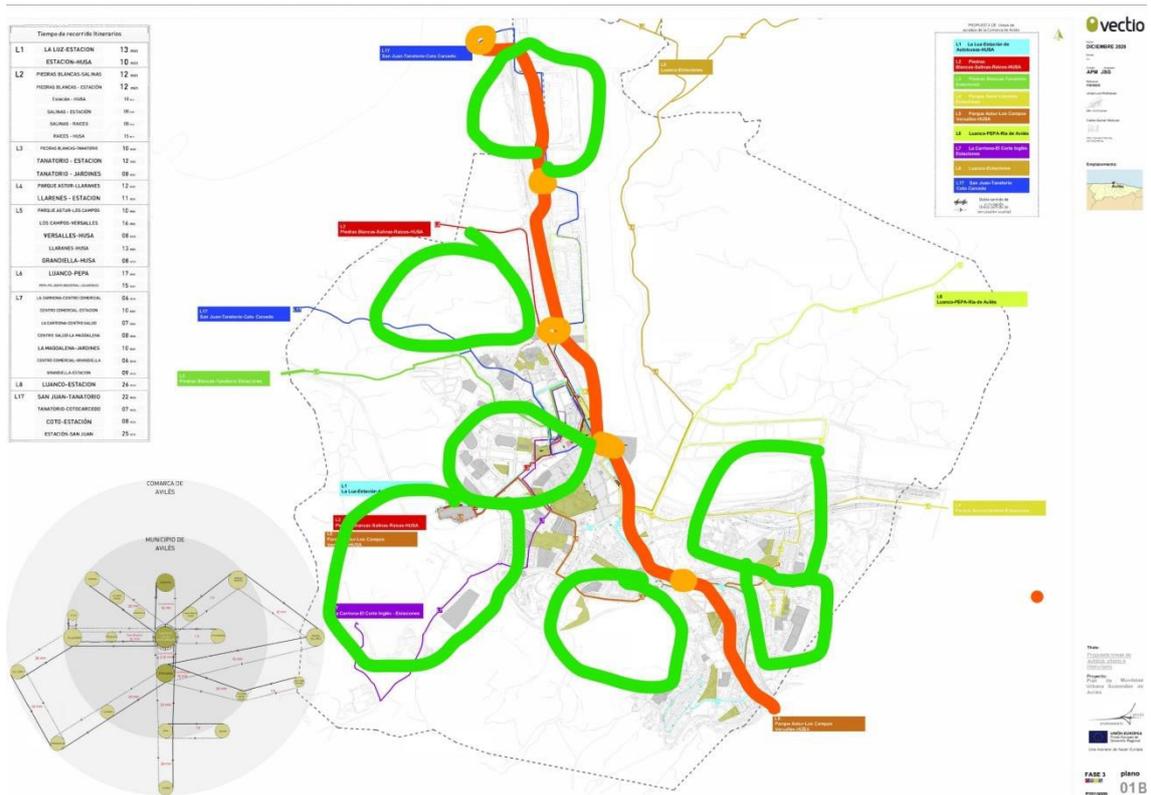






3º) **ACOTAMIENTOS de tiempos máximos** desde cualquier punto del municipio a centros estratégicos de la ciudad y de las zonas. Esto sentaría la base para todo el diseño de la movilidad en todas las zonas. Favorecer la ciudad de proximidad, planes de transporte al trabajo y gestión de la distribución de mercancías, también en los barrios o zonas. Entendemos que cualquier ciudadano viva donde viva en el municipio, no debe de emplear más de 30 minutos en llegar a cualquiera de estos centros estratégicos, Hospital, Cementerio, Central transportes, Juzgados, Tanatorio etc. En este tema tendrá suma importancia las frecuencias y los tiempos de espera en estaciones intermodales, estas estaciones intermodales no es necesario definir ahora en tres lugares, si no tendrán que ser las necesarias, ejemplo cada aparcamiento disuasorio tendrá que contar con una estación intermodal.

4º) **LÍNEAS DE DE TRANSPORTE COLECTIVO DE FUTURO**, estas líneas serian con Buses eléctricos o de energías limpias, línea desde Corvera a Castrillon, entendemos que no tiene que ser básicamente radial si no que tendría que ser como la antigua línea del tranvía con interconexiones (INTERMODALIDAD) en esa línea para llegar a todas las zonas de Avilés y la comarca y a centros estratégicos Buses electricos, intermodalidad de los diferentes medios de transporte público y colectivo, autobuses, adif, peatonal, bicicletas etc.



5º) **ITENERARIOS SEGUROS.** Entendemos que el plan de itinerarios escolares no es llevar a los niños al cole en coche, hacer un aparcadero para descargar a niño es una ocurrencia absolutamente fuera de lugar. Esos itinerarios pasan por una red segura, peatonal, bici etc



## ASOCIACIÓN DIFAC

### OBJETIVOS

A continuación se exponen los objetivos generales del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

1. Alcanzar un transporte colectivo de calidad, competitivo e integrado frente al vehículo privado motorizado, a partir de los datos recogidos y las distintas encuestas llevadas a cabo en las estaciones y a bordo de los medios de transporte público.

El transporte colectivo ha de estar adaptado para personas con movilidad reducida, tanto los vehículos como las paradas. Hay personas usuarias de silla de ruedas que necesitan el transporte privado motorizado ya que no pueden acceder al transporte público. Por tanto estas personas deberían poder acceder al casco urbano.

2. Fomentar la movilidad peatonal mediante la creación de itinerarios y espacios seguros, cómodos, funcionales y accesibles para la movilidad a pie Entendemos que estén contempladas todas las personas con movilidad reducida (sillas de ruedas eléctricas y scooters). Además, se incluye el estudio de itinerarios peatonales seguros para el acceso a los centros educativos y de mayores.

3. Gestionar la oferta de estacionamiento como herramienta de intercambio hacia otros modos de transporte más sostenibles, combinando el estacionamiento regulado en superficie y bajo rasante junto con aparcamientos disuasorios en las entradas a la ciudad, y aplicar medidas que aseguren la dotación mínima de plazas de carga y descarga, plazas de movilidad reducida y plazas de carga eléctrica. Las plazas de carga para coches eléctricos han de estar adaptadas para personas con movilidad reducida, ya que este tipo de vehículos se incrementará con los años.

Si las plazas de movilidad reducida están ocupadas debería de permitirse estacionar a personas con movilidad reducida en la zona de carga y descarga durante un tiempo limitado para hacer gestiones administrativas.

4. Informar, formar y educar en los principios y objetivos que se formulan en el Plan a través del proceso de participación ciudadana estructurado y permeable, que involucra a todos los actores de la movilidad avilesina.

5. Adaptar la normativa municipal hacia los nuevos criterios de movilidad, siguiendo las directrices resultantes del Plan de Movilidad Sostenible.

6. Promover el uso racional del vehículo motorizado privado, fomentándolo únicamente para los viajes en los que, tras la mejora y optimización del transporte público urbano e interurbano, no se disponga de una opción de conexión competitiva en tiempo y frecuencia.

7. Fomentar el uso de la bicicleta como modo habitual de transporte de forma compatible con el tránsito peatonal y vehicular, y asegurar la convivencia entre los distintos medios a partir de una propuesta de nueva infraestructura ciclista ajustada a las necesidades obtenidas de la campaña de encuestas públicas y aforos ciclistas, peatonales y vehiculares.

8. Conseguir una distribución urbana de mercancías y productos ágil y ordenada. Los viajes generados por este tipo de movilidad no deben afectar a la fluidez del tráfico de circulación del centro urbano y los centros residenciales.

9. Impulsar la intermodalidad para equilibrar la tendencia creciente del uso del automóvil y compensar las grandes diferencias en el reparto modal, generando un modelo de funcionamiento equilibrado y eficiente que responda a las necesidades de transporte de la ciudadanía.

10. Integrar las líneas estratégicas de movilidad a largo plazo en la configuración del territorio público urbano, evaluando la conexión a la red viaria, de transporte público, peatonal y ciclista en todos los desarrollos previstos por el Ayuntamiento de Avilés, tanto en aquellos recogidos en documentos oficiales como el PGOU, como en los que se encuentran actualmente en periodo de estudio y tramitación.

## RESUMEN DE FASE 1 Y 2

### Problemas detectados en el transporte público

**AUTOBUS.** El billete es demasiado caro. Debería haber un bono gratuito o descuento para las personas con movilidad reducida y que no tenga caducidad. Debería haber una línea que pase por Sabino Álvarez Gendín con parada frente al nº 26 ya que hay dos asociaciones con personas con movilidad reducida y el Servicio de Integración Laboral de COCEMFE-ASTURIAS.

**TREN.** Hay que hacer un itinerario accesible a la estación del apeadero de la FEVE.

### Movilidad peatonal y ciclista

Debe permitirse el acceso con vehículo a motor a personas con movilidad reducida en la zona peatonal durante un tiempo limitado para hacer gestiones administrativas.

Debe controlarse el mobiliario urbano y la ubicación de las terrazas comerciales ya que las hay que invaden el itinerario accesible.

### PROBLEMAS DETECTADOS Y DIAGNÓSTICO GENERAL

El ascensor que da acceso al Niemeyer por la Grapa debería estar abierto las 24 horas y conectado con la policía municipal.

Reiteramos la necesidad de que las terrazas que estén en la calzada sean accesibles para personas con movilidad reducida, ya que la mayoría no cumple con la Ordenanza.

### Política de PMR

Observamos que las plazas reservadas para personas con discapacidad se usan indebidamente. Debería de haber más control.

### FASE 3

- Transporte deficiente. Debe aumentarse las líneas y mejorar las paradas.
- Han de mejorarse los accesos a los centros educativos.
- Las bicicletas han de circular por la calzada y no por las aceras.
- En el apartado de los centros escolares se debe controlar que los coches no aparquen en doble fila o en la acera.
- Mejorar la iluminación en el entorno de Los Canapes y poner solución al estado lamentable de la acera entre la reincorporación de la Variante y la C/ El Carmen.
- Adaptación de la estación de autobuses para personas con movilidad reducida.

## ASOCIACIÓN DE VECINOS EL ENLACE (LAVIANA-GOZÓN)

### HECHOS

Una vez revisada la documentación referente al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Avilés, por el presente escrito se presentan una serie de alegaciones/ sugerencias que esperamos sean tenidas en cuenta antes de la aprobación definitiva de dicho plan de actuación.

Es de destacar que no aparece ninguna mejora ni ninguna tipo de actuación a realizar en la margen derecha de la Ría de Avilés(excepto el acceso a la nueva escuela de arte). Algo un tanto extraño, ya que desde diferentes administraciones se le indicó a la Asociación de Vecinos Enlace en varias ocasiones, que ciertas actuaciones demandadas desde hace años, se incluirían cuando se llevara a cabo el Plan de Movilidad de Avilés para proceder al menos a su consideración.

A continuación pasamos a detallarlas:

### PRIMERO

En el año 2017,abierto el periodo a consulta pública del **Plan de mejora de la calidad del aire de la Zona Avilés (ES0307) (Revisión del Plan de mejora de calidad del aire en la zona ES0302 Asturias Central)**de acuerdo al anuncio del Bopa del 30/01/2017. En uno de los comentarios y propuestas que considerábamos necesarias para la mejor implementación de las medidas contempladas en dicho Plan, referente a la **Medida nº 10: Desarrollo de medidas de mejora de la movilidad sostenible**, desde la Asociación de Vecinos Enlace proponíamos:

*“Esta medida se repite sistemáticamente, pero no se ve concretada en ninguna medida de sostenibilidad. Solo Castrillón tiene carriles bici que intercomuniquen los centros con el resto de barrios o localidad o con centros de trabajo o estudio.*

*Proponemos la construcción de una acera y un carril bici por la margen derecha de la Ría de Avilés desde el paseo de la ría a la altura del centro Niemeyer hasta Zeluán y San Juan para facilitar los accesos peatonales al Parque Empresarial Principado de Asturias, margen derecha del Puerto de Avilés, Alcoa, Monumento Natural de la Ensenada de Llodero y Charca de Zeluán, Polígono de Maqua y playa de Xagó”*

A esta sugerencia, desde la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias se nos contestó:

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

RESUMEN	INFORME / COMENTARIO	VALORACIÓN
Alegaciones al desarrollo de medidas de movilidad sostenible (Medida 10)  Se pide concreción en las actuaciones a desarrollar dentro de esta medida. Proponen la construcción de una acera y un carril bici por la margen derecha de la Ría de Avilés, desde el paseo de la Ría, para facilitar los accesos peatonales a dicha margen.	Se desestima. Si bien se valoran positivamente las medidas propuestas, se entiende que éstas son objeto de los planes de movilidad ya contemplados en la medida 10. No obstante, se le insta a participar en los procesos de participación pública que se abran con motivo de la tramitación de los mismos. La Dirección General de Calidad Ambiental procederá a dar traslado de la presente alegación al Ayuntamiento de Avilés y a la Agencia Asturiana de Transportes y Movilidad para su consideración.	DESESTIMADA

(Adjuntamos documento completo de contestación a las alegaciones cotempladas)

**SEGUNDO**

*Con fecha 22 de febrero de 2017 enviamos a la Demarcación de Costas en Asturias y a los Ayuntamientos de Avilés y Gozón el siguiente escrito:*

*Con la próxima entrada en funcionamiento del Centro de Interpretación del Cañón de Avilés en San Juan, margen derecha de la Ría de Avilés, se amplía la oferta de ocio en la zona y con toda probabilidad, el Monumento Natural de la Ensenada de Llodero y la Charca de Zeluán verán incrementado el número de visitantes.*

*Aparcando en Sam Balandrán, los visitantes pueden disfrutar de una bonita caminata de unos 8 Km de ida y vuelta empezando por el observatorio de la Ensenada, cruzando las pasarelas y paseo que bordea el Monumento Natural para visitar el Mural “Paxarinos de Zeluán” y continuar por la AS-329 hasta San Juan, donde tras visitar el Centro de Interpretación y el propio pueblo se coge el paseo hasta la playa de Arañón y el Faro de San Juan. El faro se encuentra en el extremo oriental de la ría de Avilés, y desde él se disfruta una excelente panorámica de la cercana playa de Salinas y de la costa occidental con la Isla La Deva y el Cabo Vidio.*

*El único problema de este magnífico itinerario es que aproximadamente 900 metros de este recorrido discurren por la carretera AS-329 que soporta una gran cantidad de tráfico, con el consiguiente peligro para los viandantes. En el croquis adjunto se indica la zona a la que nos referimos. Este problema sería fácilmente subsanable acondicionando una senda peatonal.*



**POR TODO LO EXPUESTO:**

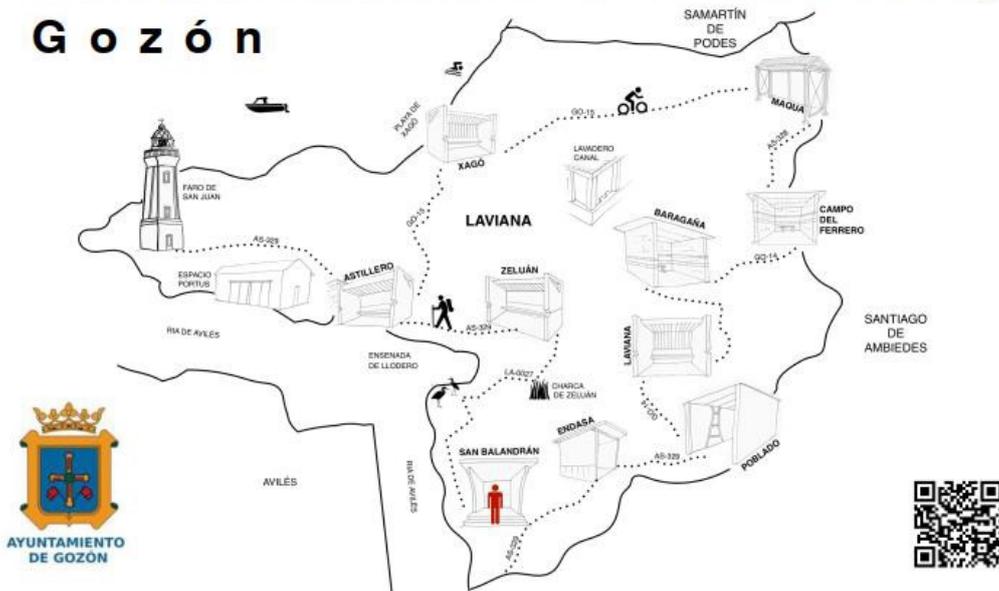
**SE SOLICITA LA CORPORACION MUNICIPAL QUE MEDIANTE ACUERDO PLENARIO INSTE AL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE para que, teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo y tener por presentada esta solicitud para que, previos los trámites legales pertinentes, tengan a bien acondicionar una senda de unos 3 metros de ancho para el tramo que discurre por la carretera AS-329 como se indica en el croquis adjunto, ya que es un terreno calificado como Dominio Público.**

Ya han pasado 4 años y desde marzo de 2020 con la llegada de la pandemia del Covid-19 y los confinamientos, ha quedado claro que la margen derecha de la Ría y mas concretamente la zona desde San Balandrán hasta el faro de San Juan es una de las preferidas para miles de avilesinos que vuelven a usar el entorno de la única playa de Avilés como zona de esparcimiento, al igual que hacían hasta los años 60, antes de que la contaminación llegara a la zona.

A parte de los valores naturales que los avilesinos pueden encontrar en el Monumento Natural de la Ensenada de Llodero y la Charca de Zeluán, desde este año 2021, también pueden disfrutar de la Ruta Parades. Una ruta para recorrer las 10 marquesinas de las paradas de autobús restauradas y decoradas con motivos tradicionales de la parroquia de Laviana que discurre por terrenos de los concejos de Avilés y Gozón como se muestra en el plano adjunto.

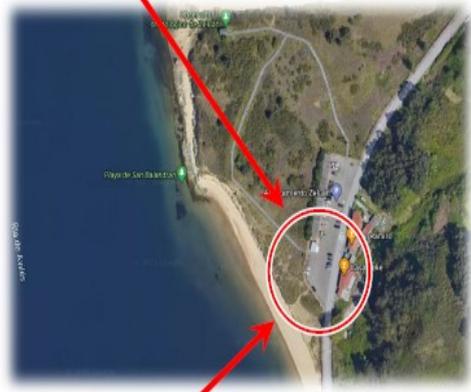
# RUTA PARADES

## Bienvenidos a Laviana, Gozón



### TERCERO

Proponemos como tercera sugerencia y previo acuerdo con el Ayuntamiento de Gozón y la Autoridad portuaria de Avilés con competencia en la zona, la creación de un nuevo punto recogida de bicicletas de alquiler municipales (Avilés en Bici) en la zona del aparcamiento de San Balandrán al lado del centro de interpretación del Monumento Natural de la Ensenada de Llodero y la Charca de Zeluán, para que los visitantes tengan la opción de recorrer el entorno del monumento y poder realizar incluso la totalidad de la Ruta Parades (unos 10 Km.) disfrutando del entorno sin necesidad de usar el coche. En los últimos meses el aparcamiento de San Balandrán está saturado y los coches se aparcan en la carretera LA-0027 que va de San Balandrán a Zeluán.



**SE SOLICITA:**

Que, teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo y tener por presentadas estas alegaciones / sugerencias para que, previos los trámites legales pertinentes, tengan a bien incluirlas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Avilés y así poder acondicionar una senda de unos 3 metros de ancho para el tramo que discurre por la carretera AS-328 y AS-329 en la margen derecha de la Ría de Avilés e instalar un punto recogida de bicicletas de alquiler municipales, e n bien de un modelo de movilidad sostenible que de seguridad a todos los peatones y ciclistas que circulan o visitan la margen derecha de la Ría avilesina.

Se adjuntan fotografías de la playa de San Balandrán, Zeluán, y de la carretera AS-329 para la que se solicita acondicionamiento de senda o zona de paso para viandantes y bicicletas.

San Balandrán 23-febrero 2021 15,30 horas



Zeluán 23-febrero 2021 15,30 horas



Aparcamiento de San Balandrán 23 febrero 2021



San Balandrán agosto 2020



Zeluán agosto 2020



Ciclistas y peatones por la AS-329 14 febrero 2021





Esperando sea oída esta solicitud y obtengamos una respuesta a ella por escrito.  
AAVV ENLAZE

### **AMPA IES CARREÑO MIRANDA E INSTITUTO**

Buenos días:

Tras revisar el documento EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL AYUNTAMIENTO DE AVILÉS, hay varios temas que como AMPA del IES Carreño Miranda nos preocupan especialmente:

1. No está prevista ninguna medida para favorecer el uso del transporte público en los jóvenes a partir de los 16 años. Es precisamente a partir de esa edad cuando los jóvenes tienen una mayor independencia y cuando las medidas encaminadas a optar por el transporte público nos parecen especialmente eficaces.
2. La propuesta de un apeadero en el entrante que tiene la calle Valdés Salas entre el IES Carreño Miranda y el antiguo edificio de telefónica, nos parece una ubicación muy poco práctica, que creará un cuello de botella para la entrada y salida de vehículos y que por tanto no será utilizado. Nuestra propuesta es que se creen dos zonas de apeadero a ambos lados de la calle Valdés Salas, una zona delante del patio del IES Carreño Miranda y la otra en sentido contrario, delante del Supermercado Día. Estos apeaderos podrían estar operativos en los horarios de entrada y salida de los centros escolares de la zona, pudiendo tener uso como aparcamiento en el resto del horario.



**COLECTIVO PEDALEAVILES**, Grupo de Ciclismo Urbano PedaleAviles ([pedaleaviles@gmail.com](mailto:pedaleaviles@gmail.com)), Asociación Asturias ConBici ([info@asturiesconbici.org](mailto:info@asturiesconbici.org)).

### **1. Sección de recogida de datos.**

En la Fase I de recogida de datos se ha hecho un gran trabajo, base fundamental para obtener datos realistas que determinarán un adecuado Plan de Movilidad Sostenible. Sin embargo en el documento no aparecen las aportaciones previas que se derivaron de los Consejos de Participación Ciudadana en las propuestas a los presupuestos municipales de los últimos años. Tampoco aparece, o al menos no se nombran, las aportaciones y solicitudes enviadas y registradas por los colectivos PedaleAvilés y Asturias ConBici, entre otras, sobre la intermodalidad ciclista con los transportes públicos (bus y tren) y con los aparcamientos disuasorios. Muchas aportaciones se hicieron en reuniones presenciales con técnicos de Vectio. Se supone que la exposición de la recogida de datos ha de ser lo más completa posible y recogiendo todas las aportaciones de personas individuales y de colectivos. Por lo tanto, proponemos que se recojan en el documento todas las aportaciones que se hayan hecho desde la ciudadanía y desde los grupos y entidades afines.

### **2. Sección Movilidad Peatonal.**

- **Itinerario peatonal que una el itinerario de Villalegre hacia el Centro con el de La Carriona**, bifurcándose el primero a la altura de Los Canapés, y a partir de Versailles. Así se unirían los barrios de sur/sureste con los del sur y el Cementerio y su museo.
  - **Dos itinerarios desde Bustiello**, uno hacia el norte que conecte con la senda de La Ría, se necesitaría salvar las vías de FEVE; otro hacia el sur para conectar con el itinerario de Villalegre.
- Nota:** Se trata de tener también itinerarios transversales en el primer caso y de que todos los barrios tengan una opción peatonal y no queden olvidados, como el caso de Bustiello.

### **3. Sección Movilidad Ciclista.**

**Si se reconoce a la bicicleta principalmente como medio de transporte, además de sus funciones lúdico-deportivas, la actuación sobre ella en este plan se debe traducir, además de en comodidad y seguridad, en una red de carriles bici y de itinerarios amplia y completa que permita moverse en y desde los barrios a los centros de atracción y viceversa: polígonos industriales, zonas de formación, zonas de ocio, lugares administrativos, zonas comerciales, etc.**

**Hacemos además las siguientes propuestas:**

- **Itinerario ciclista Complejo Deportivo Quirinal:** Este itinerario une el Complejo Deportivo Con el Barrio de Sabugo y la Estación de Autobuses y de Tren. La variante sería PROPUUESTAS AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA Y SOSTENIBLE DE AVILES. que en Sabugo se bifurcara un recorrido hacia el carril bici de La Ría a través de Larrañaga.

En algún plano interpretamos que se señaliza pero en el documento escrito parece que no lo contempla.

Hay otra variante a añadir al itinerario anterior para unir el Complejo Deportivo con el carril bici de La Ría que ya se habló y se diseñó en anteriores ocasiones: IDA a través de Juan XIII, Las Meanas, Doctor Graíño y La Muralla hasta La Ría. VUELTA a través de la Calle de Pedro Menéndez, Plaza de La Merced, C/ Cuba, Las Meanas, C/ Esther Carreño y Juan Ochoa.

- **Itinerario ciclista Este-Oeste:** Vemos bastante indefinición en algunos aspectos. Entre el parque de La Luz y la calle Bernardino Guardado no parece que se ajuste a las calles existentes y no queda claro si el tramo de Bernardino Guardado y Santa Cecilia se trata de itinerario compartido o segregado. Tampoco dice nada de cómo se propone pasar la glorieta de Santa Apolonia ni la solución propuesta para llegar a la calle Oviedo.

**Para facilitar el paso de bicis y buses por Gutiérrez Herrero**, proponemos pasar la parada de autobús que ahora está a la altura del Camino de La Curtidora hasta delante del Centro de Mayores.

- **Proponemos dos itinerarios nuevos**, como variantes o bifurcaciones **de este itinerario Este-Oeste desde la zona del parque de Bomberos.**

Por un lado, un ramal hacia Versalles, La Magdalena (y su Campus), Carbayedo y que continúe hasta el C.D. Quirinal, compuesto por tramos segregados y tramos compartidos.

Por otro lado, otro ramal que pase por el túnel bajo las vías del tren y llegue hasta el nuevo aparcamiento a la entrada de Avilés en la Av. de Gijón y enlace a través del Puente Azud con los accesos propuestos al PEPA y al Niemeyer.

- **Itinerario Marítimo:** Según el recorrido propuesto, sería **añadir un itinerario alternativo** haciendo una bifurcación a la altura de la Antigua Rula y hacia El Reblinco y Cristalería, discurriendo por detrás del Barrio Jardín de Cristalería que enlazaría con Raíces Nuevo y posteriormente con la Senda del Río Raíces permitiendo dirigirse hacia Salinas o San Juan de Nieva.

**Nota1:** Este itinerario evita pasar por zonas de alta contaminación.

**Nota 2:** Habría que plantearse mejorar el paso por debajo de las vías de FEVE y el paso elevado sobre las vías de RENFE para garantizar la seguridad vial de todos los vehículos.

- **Creación de un nuevo itinerario ciclista:** con arreglo al objetivo de la promoción turística sostenible en La Comarca, crear un itinerario ciclista hacia la Playa de Xagón y faro de San Juan, por la margen derecha de La Ría a partir del itinerario del Niemeyer, Centro de Arte y el PEPA.

**Nota:** es imprescindible que sea un carril bici segregado ya que se trata de una carretera con mucho tráfico portuario y hacia los vertederos industriales.

- **Mejoras en el carril bici de La Ría y del Río Arlós:** Este itinerario no cabe duda que ha significado la iniciación en la movilidad ciclista de muchas personas por su seguridad y por no compartir espacio con los vehículos motorizados. Es por ello de máxima importancia potenciarlo y mejorarlo. Algunos tramos pasan por espacios muy estrechos entrando en potencial conflicto con caminantes, por lo que se hace necesario ampliar (ensanchar): El tramo entre el paso elevado de las vías de FEVE y entrada al barrio de El Cruce es urgente hacerlo más ancho, tanto para las bicicletas como para los peatones; entrando en Llaranes, una vez rebasado el semáforo, habría que separar claramente el espacio de las bicis de la de los peatones (carril bici segregado en lugar de acera bici), aquí se propone reducir a uno el carril destinado a los vehículos a motor (la poca densidad de tráfico motorizado hace inútil la existencia de tanto espacio para este tipo de vehículos y sin embargo las bicis y peatones disponen de un espacio muy justo e insuficiente); habría que mejorar el paso a la altura del parque de La Toba y el puente de acceso a los campos de fútbol para mejorar la seguridad (este tramo se torna peligroso al coincidir menores jugando que cruzan y se mueven sin mirar, la alta densidad de movilidad peatonal y el paso de bicis).

- Siempre que sea posible, los **carriles bici** deberían de ser **unidireccionales** y situados en cada lado de la calzada, **con el ancho suficiente para adelantamientos**. En caso de ser **bidireccionales**, las dimensiones de **ancho** del carril bici debería ser **superior a 2,5 m**.

- **Crear o contemplar itinerario ciclista por la Plaza de Pedro Menéndez y calles adyacentes**, recién peatonalizadas, y que conecten el Centro Histórico con La Ría.

- **Crear calles 30 en vías de los barrios de Versalles, Carbayedo, Llaranes, La Luz**, que contribuyan a la seguridad vial ciclista y que ese tipo de calles no se queden solo en el centro, si no también en los centros de partida y de llegada, como son los barrios.

- **Ampliar los puntos de anclaje de las bicis de préstamo**, incluyendo tres puntos nuevos: en la Plaza Mayor de Llaranes, en la entrada del parque de La Magdalena, al lado de los centros educativos y cerca por tanto también del polideportivo de La Magdalena y en el Barrio de La Carriona, por la zona de la Av. Asturias.

- El **tiempo de uso de las bicicletas de préstamo**, de solo una hora, resulta escaso. Proponemos ampliarlo a hora y media.

- **Adaptar TODOS LOS APARCAMIENTOS** de bicis de particulares para que las barras de anclaje estén separadas lo suficiente para que entre ellas quepan dos o más bicicletas.

- **Diseño de carril bici contra sentido en las siguientes calles:**

En calles de sentido único con suficiente anchura, contemplar un carril bici contra sentido de la marcha y su señalización correspondiente para garantizar la seguridad. Sobre todo en aquellos

casos en que, de no hacerse, obligaría a las bicicletas a transitar en las mismas condiciones que los vehículos a motor dando rodeos innecesarios. Se trata de facilitar la movilidad ciclista.

- C/ La Paz (de sentido único), conviviendo los coches y las bicis en el sentido de la circulación y un carril bici contra sentido; Lo mismo en la C/ Fruela, entre la C/ Reconquista y La Paz.

- Desde la Plaza Vaticano hasta el Centro Comercial El Atrio.

- En la calle González Abarca, entre J.M.Pedregal y La Cámara.

• **Adaptación de la normativa de la Ordenanza Municipal de Tráfico a las características y objetivos del Plan de Movilidad:** Que las bicis sean vehículo autorizado en las calles peatonales y zonas de tráfico restringido; que en esas zonas y calles se contemple el doble sentido de circulación de las bicicletas, sin perjuicio de que en algunos tramos sea necesario

PROPUESTAS AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA Y SOSTENIBLE DE AVILES.

buscar alguna alternativa debido a sus características: estrechez, densidad de tránsito de peatones, etc. adaptando las normas y la señalización según corresponda.

#### **4. Sección de la Intermodalidad.**

• Teniendo en cuenta que **el Plan refiere que la bici es el vehículo protagonista de un plan de movilidad hacia objetivos de sostenibilidad**; teniendo en cuenta que en términos de movilidad sostenible, la combinación de los medios de transporte colectivo y la bicicleta incrementa notablemente los parámetros de sostenibilidad, proponemos: -que se puedan llevar las bicis plegables en los autobuses, -que se amplíen el número de plazas para bicicletas en los trenes, -que se organicen con eficiencia los horarios de los medios de transporte colectivo para realizar adecuadamente los distintos trasbordos y en general cualquier medida que facilite la intermodalidad ciclista con el transporte público.

#### **5. Sección de transporte colectivo/transporte público.**

• **Líneas de bus con mas frecuencias** entre las zonas alejadas del centro, por ejemplo Miranda, Heros, El Caliero y San Cristobal.

• Otra medida para que la transformación a la movilidad sostenible sea atractiva frente al vehículo privado es **el precio del billete**, que debe ser más económico.

#### **6. Otras cuestiones**

Siendo la bicicleta el vehículo recomendado para mejorar la sostenibilidad del transporte y para cumplir los objetivos 2030, creemos que hay que tener muy en cuenta que uno de los principales problemas que disuaden a la gente ahora mismo para usar más a menudo la bicicleta es el miedo a compartir viario con los coches. Por tanto, es necesario no solo diseñar itinerarios ciclistas sino también crear infraestructura segregada en muchos casos, aparte de las medidas de calmado de tráfico y de desincentivación del uso del vehículo privado.

Considerando que este PMUS debe ser un documento y un plan vivo, en constante avance y cambios hacia los objetivos marcados, creemos que es totalmente necesario **crear un Foro de la Movilidad (o Mesa de la Movilidad)** para acabar de concretar todos los aspectos del plan de movilidad antes de llevarlo al pleno municipal. Este Foro debe permitir hacer un seguimiento del desarrollo del PMUS y evaluarlo de cara a eliminar, corregir y añadir todos los elementos que permitan mejorarlo. Para ello es necesario fomentar la participación ciudadana.

Para que este Plan sea más eficaz no debe perder de vista la Comarcalización de las medidas, por lo que es necesario que los Concejos limítrofes y Avilés se unan para garantizar medidas realistas y finalistas.

**Formación e información:** Destinada a la ciudadanía en general con campañas de sensibilización y toma de conciencia, para tener conocimiento de las normas de circulación, las medidas de seguridad y las obligaciones, derechos y deberes individuales en esta materia; poner en marcha talleres de biciescuela y que la Movilidad Sostenible sea contenido transversal en las escuelas e institutos.

**Caminos escolares seguros:** generar iniciativas seguras como “el pedibus” y “el bicibus”; suprimir el aparcamiento y/o el tránsito de vehículos a motor en los horarios de entrada y salida de los centros escolares.

**Algunas de las propuestas** que aparecen en el PMUS **para descongestionar** algunos cruces o glorietas no resuelven la disminución del uso del vehículo privado motorizado, **la descongestión se resolverá** en la medida que **se use más la bicicleta, caminar, uso de las líneas de transporte colectivo y se reduzca el uso del vehículo privado**, por lo que ampliar carriles es justificar su necesidad, siendo contrario al sentido de la sostenibilidad.

**Movilidad eléctrica:** siendo una medida importante en el camino de la **sostenibilidad**, la verdadera eficiencia se consigue, no solo sustituyendo el vehículo de combustión por el vehículo eléctrico, sino **reduciendo, además, el número de vehículos para liberar espacio público** ocupado por estos.

**Modificar todos los aparcamientos en batería** para que estén orientados en el sentido de la marcha, son más seguros, en especial para las bicicletas, al disponer de más visibilidad quien conduce el vehículo a motor.

**Metrominuto:** Se observa en algún plano, que a pie del mismo se contemplan los tiempos que se emplearían en recorrer los itinerarios descritos con el concepto de “metrominuto”.

Proponemos que se emplee esta misma medida para elaborar un plano de los tiempos que se emplearían en recorrer en bici desde diferentes puntos, por ejemplo desde los aparcamientos disuasorios hasta el centro de la ciudad; o desde los barrios hasta el centro; y para los demás itinerarios ciclistas importantes.

## **A.VV. POLÍGONO DE LA MAGDALENA**

### **Propuesta de actuación transporte público**

3.4 Modificación en las líneas del transporte público. En caso de llevarse a cabo las propuestas de este plan, debiera estudiarse muy bien donde poner las paradas, la parada de S. Álvarez Gendin, debería estar una vez pasada la calle San José Artesano. y en la Grandiella cerca del aparcamiento, y sería suficiente una sola parada, el autobús entraría, por la Avd. de la Grandiella y salida por C/ Leal Vaquero. (Entra y sale por la misma glorieta). Haciendo el recorrido inverso al regresar, la frecuencia tampoco tiene por que ser cada media hora,

#### **Eje ciclista:**

**A Incorporar.- Pagina 118** Avd. de la Grandiella, y C/ Leal Vaquero se puede habilitar un carril bici que empalme con la subida al alto del mismo nombre. Bastaría con poner dirección única en las mismas calles, no tendría más consecuencias que la pérdida de aparcamientos. Perdemos menos aparcamientos haciéndolo en la parte Izda, en su contra tenemos las entradas a los garajes (Incluso en su día, se podría unir con la peatonal de Vades Salas etc.). Hace tempo, metimos por escrito la petición de un punto de bicicletas en este mismo poblado

#### **Establecimiento regulado en superficie libre.**

**Página 78.-** C/ Cervantes. Parking Avd. De Cervantes 82 Plazas, ¡¡de verdad eso es un parking!! ¿O tienen previsto hacerlo, para gestionar mejor los aparcamientos disuasorios, de entrada a la ciudad?

En las zonas peatonales, que no haya plazas libres de movilidad reducida, se debería dejar aparcar a estas personas, un tiempo determinado en las zonas de carga y descarga, siempre por motivos administrativos, etc.

## A.VV. LA LUZ

### APORTACIONES A LA PROPUESTA DEL PLAN DE MOVILIDAD (PMUS)

Antes de nada, agradecer el esfuerzo que está realizando el ayuntamiento de Avilés para intentar un plan de movilidad que repercuta a medio y largo plazo en la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía de Avilés.

Es también encomiable la labor que está desarrollando la empresa Vectio con la recopilación de datos para plasmar una propuesta lo más adecuada, necesaria o asumible.

Nosotros no somos expertos en urbanismo ni movilidad, por lo que intentaremos aportar nuestra visión de ciudadanos y ciudadanas así como de usuarios y usuarias.

No vamos a entrar en todas las áreas que abarca esta propuesta de plan de movilidad porque ya hay entidades, organizaciones o asociaciones con mayor nivel competencial en ellas y seguro que sus aportaciones servirán para mejorar, si cabe, este plan.

Nos centraremos en dos cosas: transporte urbano/comarcal de autobús y escaleras mecánicas. Empezando por la última, la instalación de escaleras mecánicas que unan la zona de la Plaza de Legazpi con la parte baja de la calle Francisco Pizarro. Hemos de decir que nos parece una burla. Una inmensa burla. No podemos considerarla como una broma, cosa que sería aceptable si no fuera por el hecho de que ya han incluido en los presupuestos de este año 2021 un importe de 20.000 euros para gastar en la elaboración de un estudio que valore la viabilidad de esta propuesta que aparece en la página 50 del documento presentado.

El solo gasto de ese importe, considerando las necesidades de mantenimiento y mejoras que arrastra el barrio desde hace tiempo, es un despropósito y un desprecio a la inteligencia de las personas que vivimos en La Luz.

Sin falta de ser experto ni tener grandes conocimientos, y solamente investigando un poco por internet sobre la instalación de este tipo de elementos en otras ciudades españolas o del mundo, se da uno cuenta de lo irreal de la propuesta, máxime en una zona que no tiene un volumen alto de comercios que justifiquen una gran afluencia de usuarios.

La instalación de los 14 tramos de escaleras (7 de subida y 7 de bajada) que supondría la conexión de las dos zonas mencionadas en el plan, necesitaría una inversión millonaria. Unos dineros que sí podrían venir en su mayor parte de fondos europeos permitiendo su construcción pero que acarrearían unos gastos anuales de mantenimiento inasumibles para este ayuntamiento, viendo las deficiencias de mantenimientos existentes actualmente en todo el concejo.

Ese dinero, esa inversión millonaria en unas escaleras, proponemos que se destine a la construcción de un nuevo, amplio, moderno y equipado CENTRO SOCIOCULTURAL que de servicio a la ciudadanía de los barrios de La Luz y Villalegre, así como al resto de población avilesina. Un centro que estaría magníficamente ubicado en los espacios que ocupa actualmente las pistas de las autoescuelas. Unos espacios municipales que pueden ser recuperados en un plazo de 4 meses sin desembolso alguno por compensaciones, ya que es una cesión temporal, la cual puede finalizar en cualquier momento. Ese edificio, esa infraestructura sí sería una inversión que mejoraría la calidad de vida de las personas y que además permitiría descentralizar las actividades culturales avilesinas y trasladarlas a los barrios, algo que la concejala de Cultura manifestó en más de una ocasión en los medios.

Los 20.000 euros del estudio proponemos que se destinen al mantenimiento de aceras, reparación de alcantarillas, asfaltado de las vías, limpieza de los muros y muretes del barrio, a la renovación de los parques infantiles, al sellado de los muretes abiertos en zonas de más tránsito y comercios que se convierten en nidos de ratas, a la renovación de las placas de las calles, a pintar la señalización horizontal, a la colocación de paneles informativos en distintos lugares del barrio, a la señalización de ubicación de los servicios de que dispone el barrio: centro de salud, instituto, colegio, cancha deportiva, supermercado, biblioteca...

Las opciones para gastar ese dinero son múltiples y todas ellas necesarias. No así el estudio técnico propuesto.

Y como nos gusta ser proactivos y que las críticas sean productivas, también lanzamos la propuesta alternativa a la instalación de las escaleras mecánicas, de la instalación de un par de teleféricos, uno de ellos que rodee el barrio permitiendo el disfrute con la contemplación aérea de nuestro barrio, pudiendo convertirse en emplazamiento turístico. Un segundo teleférico puede conectar directamente el barrio de La Luz con la plaza del Ayuntamiento, en un trayecto limpio, rápido y también pintoresco, a la par que versátil y práctico.

Sobre la otra cuestión, el transporte urbano/comarcal en autobús, sabemos que es un tema muy complicado sobre todo porque no es un transporte propio del concejo, ya que el servicio que tiene que dar es comarcal y el resto de concejos no se les ve por la labor de apostar por un transporte público de calidad donde las personas sean lo importante.

Ésta debería ser la máxima que rigiera entre todos los dirigentes locales y autonómicos pero no lo es.

Cuesta trabajo hacer aportaciones a una propuesta que no acaba de plasmar ni concretar el futuro del transporte en Avilés. Partiendo siempre de la base de que Avilés no puede diseñar su propio transporte público sin contar con Castrillón, Corvera e Illas, así como el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA), que es quien lleva la voz cantante en este tema.

El plan propone el desdoblamiento de la Línea 1 junto con la instalación de una especie de estación intermodal para realizar trasbordos entre líneas. A priori, y con los datos de los tiempos entre destinos, parece la panacea. Pero es que los tiempos que leemos en la documentación nos parecen un poco irreales, además de que si fueran ciertos implicaría la desaparición de un gran número de paradas para intentar aproximarse a esas cifras. ¿la eliminación de paradas es lo que mejoraría el servicio? Para algunos puede. Para otros está claro que no.

Podemos equivocarnos, porque no somos expertos, pero no hay una apuesta clara por el aumento de las frecuencias, que sería lo que haría mejorar el servicio y animaría a más personas a utilizar el autobús.

El desdoble de la Línea 1, creemos que lleva aparejado una coordinación de horarios para que los trasbordos sean ágiles y prácticos. También vemos un posible problema (que quizás no lo sea y ya se hay caído en él y tenga su correspondiente solución) con los autobuses dobles que ahora hay si tienen que ir hasta el HUSA ya que nos parece que no hay ahora mismo un espacio adecuado para maniobrar estos autobuses.

Si, por el contrario, ya no se consideran necesarios estos autobuses dobles al desdoblar la Línea 1, vemos que podría suponer un problema de aforo cuando en el verano la gente se quiera ir a la playa a Salinas. En el recorrido de la Línea 2 desde el HUSA hasta la estación intermodal, el bus puede casi llenarse y la gente que viene de la Línea 1 hasta la estación para hacer trasbordo a la Línea 2 que va a Salinas, puede encontrarse con el bus lleno y tener que quedarse en tierra. Si se contempla la opción de duplicar autobuses en varios horarios de mayor afluencia, es posible que se minimice el problema.

Nos parece muy loable el intento de mejorar el transporte público en autobús pero lo vemos tan complicado al no tener el Ayuntamiento de Avilés plenas competencias en ello, que nos da la sensación de que puede acabar todo en una pérdida de tiempo, dinero y esfuerzo, ya que ahora mismo parece ser que las concesiones de las líneas no finalizarían hasta 2024, por lo que los planteamientos de modificaciones tendrían que quedar pospuestos.

Las mejoras en cuanto a los vehículos (modernización) beneficia a la empresa concesionaria, no a los usuarios. Las personas usuarias necesitan altas frecuencias en las líneas, trayectos lógicos y que conecten con los puntos de destino a los que se dirigen las personas: centros de estudios, centros culturales, centros deportivos, centros sanitarios, centros de trabajo, centros comerciales y de ocio... También es necesaria la coordinación con el resto de entidades responsables del transporte autonómico, bien sea de autobús o tren para ajustar los horarios de llegada y salida. La bajada del precio del viaje, así como la suspensión de la caducidad de los viajes adquiridos en los bonos/tarjetas de autobús, son dos cuestiones que harán desplazar los hábitos de los avilesinos hacia el uso del transporte público.

En nuestro caso, también se hace necesario que el autobús llegue al Centro de Salud de La Luz-Villalegre para lo que se hace necesario buscar soluciones.

Seguro que se nos quedan cosas en el tintero pero casi con toda certeza que son contempladas en las propuestas de otras asociaciones, entidades o personas a título individual.

Gracias de nuevo por el trabajo y el esfuerzo que todo este plan supone y deseamos, de verdad, que pueda servir para ordenar coherente y eficazmente la movilidad en Avilés, y se enfoque en cubrir las necesidades de las personas en este ámbito.

## **A.VV. SANTA BÁRBARA**

### **OPINIONES REGOGIDAS AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE AVILES**

#### **PMUS**

Estas son las opiniones recogidas por parte de la AVV Santa Bárbara de Llaranes en relación a los temas que incumben al barrio de Llaranes.

#### **Índice:**

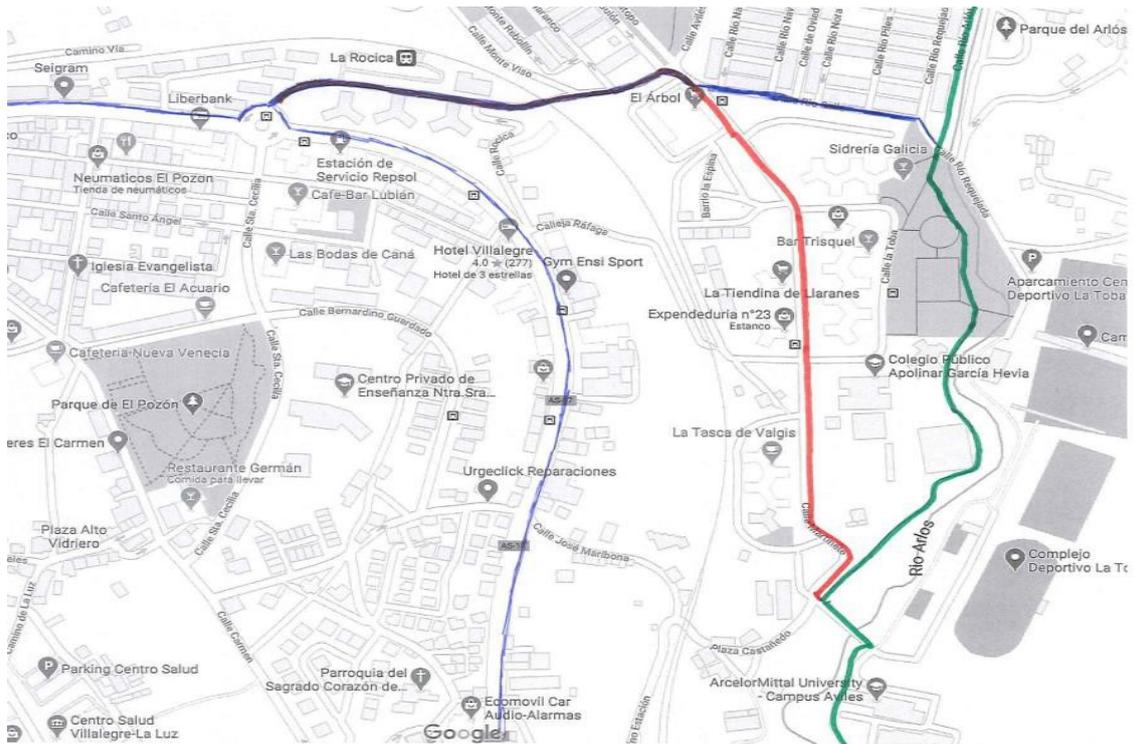
1. ITINERARIO PEATONAL.
2. MOVILIDAD CICLISTA.
3. MODIFICACIÓN DE LÍNEAS DE AUTOBÚS.
4. MEDIDAS DE DESCONGESTIÓN VIARIA.

En las medidas que el PMUS plantea para el resto de la ciudad no hemos entrado a valorarlas ya que después de su estudio nos parecen bastante correctas.

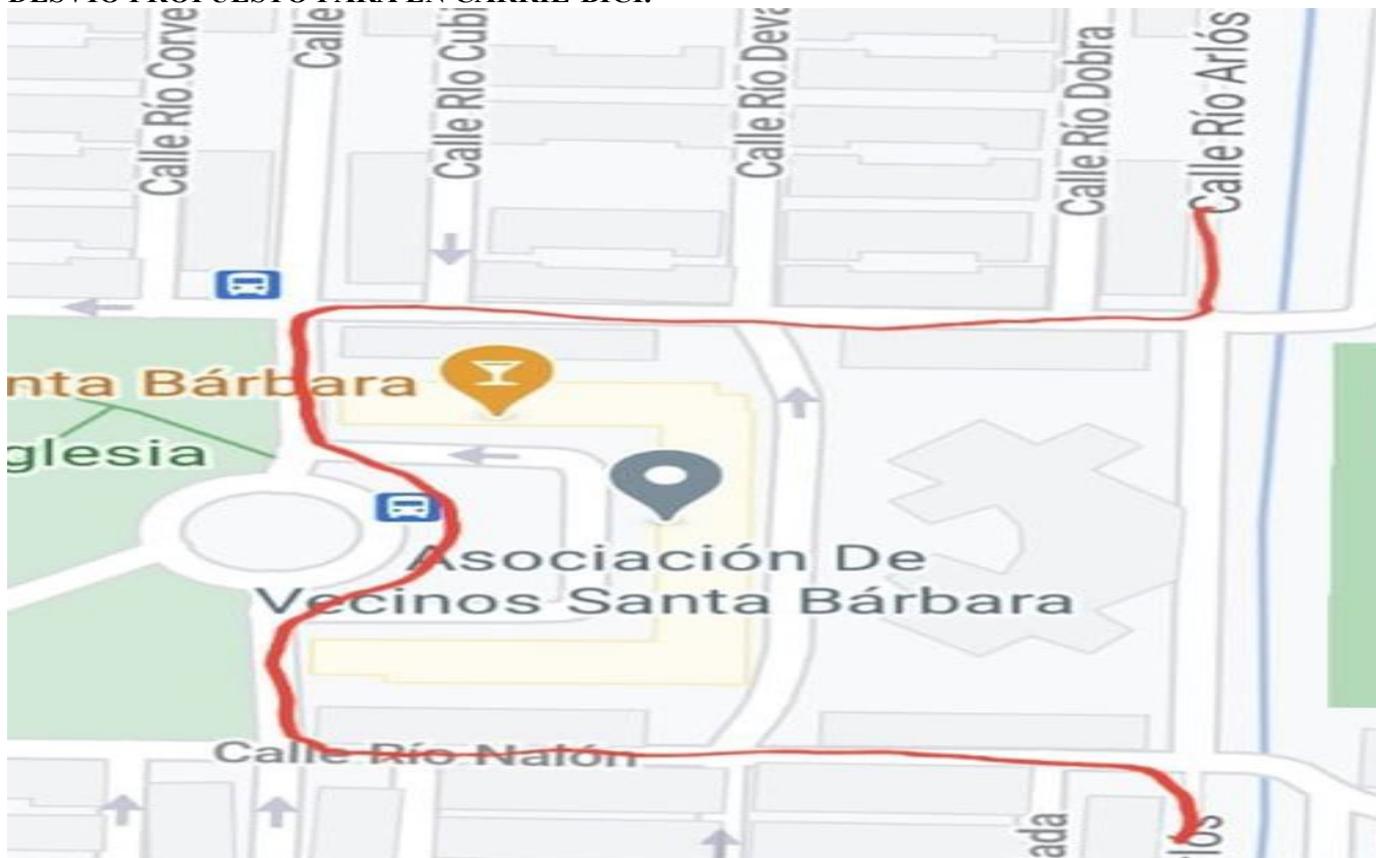
**1. ITINERARIO PEATONAL ESTE-OESTE:** Conecta los barrios de La Luz, Villalegre y El Pozón con el centro histórico (Casa Consistorial) y la estación intermodal de Los Telares, a través de la Calle Santa Apolonia y Gutiérrez Herrero. Nuestra opinión en este caso es la siguiente: En los varios itinerarios peatonales propuestos se olvidan de la senda ya existente que bordea el Río Arlos. Dicha senda podría perfectamente desviarse en varios puntos y conectar en la rotonda del Pozón para así continuar hacia el centro de la ciudad sin tener que seguir por el paseo de la Ría.

También en el paseo actual que bordea el Río Arlós vemos la necesidad de que el tramo de ruta que abarca la parte trasera del Colegio de Educación Infantil Llaranes sea solo de uso peatonal. Cogiendo las medidas que propone el PMUS tanto para un carril bici como para una senda peatonal este tramo incumple claramente la medida para que sea de uso compartido. También vemos la necesidad de instalar un aseo público en la calle Río Arlos, junto con la calle Río Requejada como el existente en el paseo de la Ría, ya que en 19 km que abarcan desde el puente limítrofe con Corvera hasta la Rula de Avilés solo hay uno, obligando a los usuarios de la ruta a hacer sus necesidades en el Río.



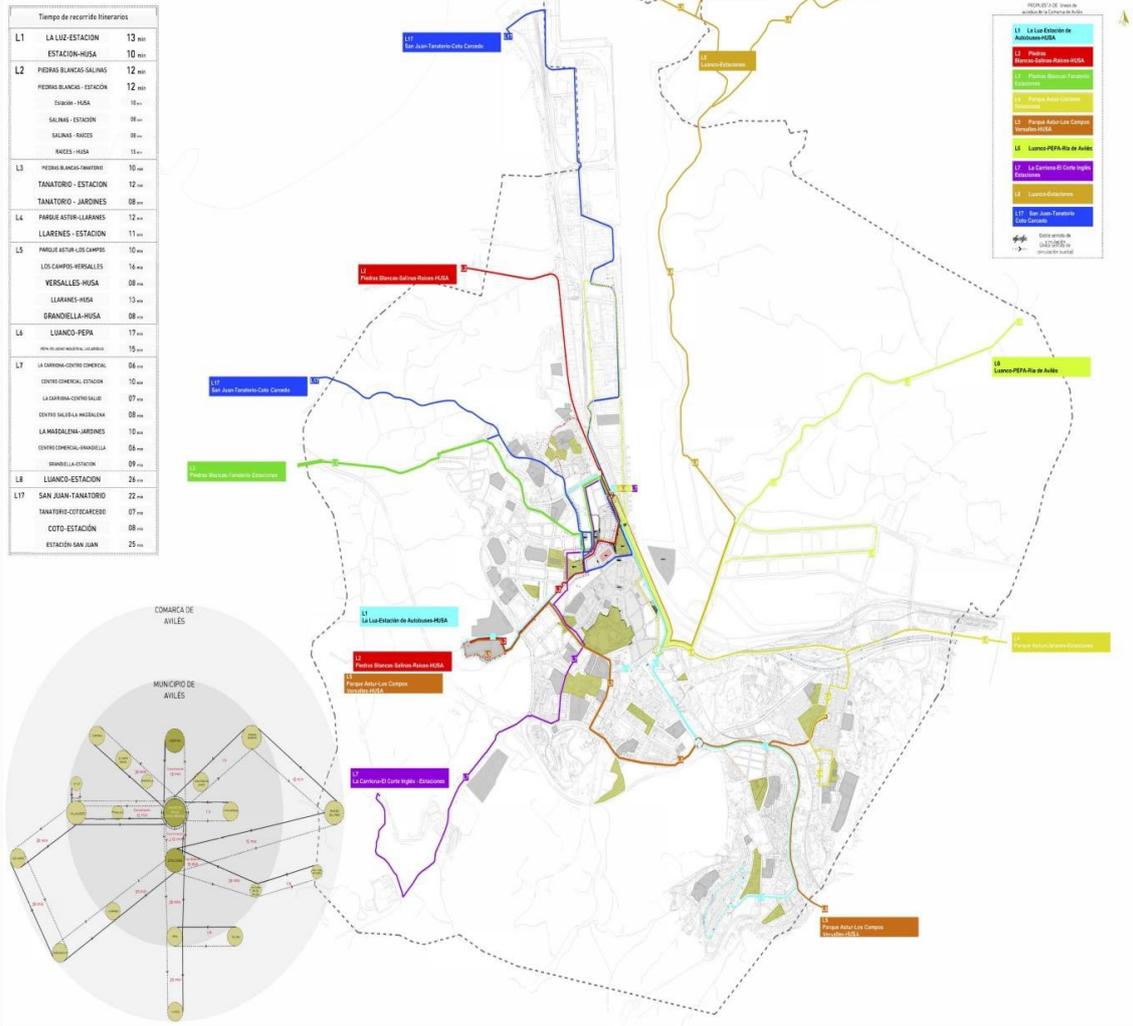


**EN VERDE:** CARRIL-BICI ACTUAL. **EN AZUL:** CARRIL-BICI PROPUESTO DESDE LA LUZ HACIA EL CENTRO DE AVILÉS. **EN ROJO:** DESVÍO PROPUESTO. **DESVÍO PROPUESTO PARA EN CARRIL-BICI.**



Como se aprecia en la imagen, proponemos el desvío del carril-bici para que el tramo que abarca la parte trasera del colegio de Educación Infantil Llaranes sea solo para uso peatonal.

### 3. MODIFICACIONES EN LAS LINEAS DE AUTOBUS INTER-URBANO



Estas son las líneas de autobús que pasarían por Llaranes:

L4	PARQUE ASTUR-LLARANES	12 min
	LLARENES - ESTACION	11 min
L5	PARQUE ASTUR-LOS CAMPOS	10 min
	LOS CAMPOS-VERSALLES	16 min
	VERSALLES-HUSA	08 min
	LLARANES-HUSA	13 min
	GRANDIELLA-HUSA	08 min

Como se ve en el mapa y en este cuadro la Línea 15 pasaría a ser la L4, que haría el servicio que desempeña actualmente.

El problema que vemos por parte de la Asociación es la línea del Hospital San Agustín.

Esta línea pasaría a ser la L5. Como se ve en la imagen saldría de Parque Astur en vez de los Campos como la actual.

A su paso por Llaranes solo haría parada en la Plaza Mayor, dejando sin servicio la parada de la Cordobesa, la parada del Cruce y la de la Avenida Gijón. Dicha línea tardaría 55 min en llegar al Hospital San Agustín, con lo que si este plan quiere fortalecer el uso del transporte público lo vemos una incongruencia

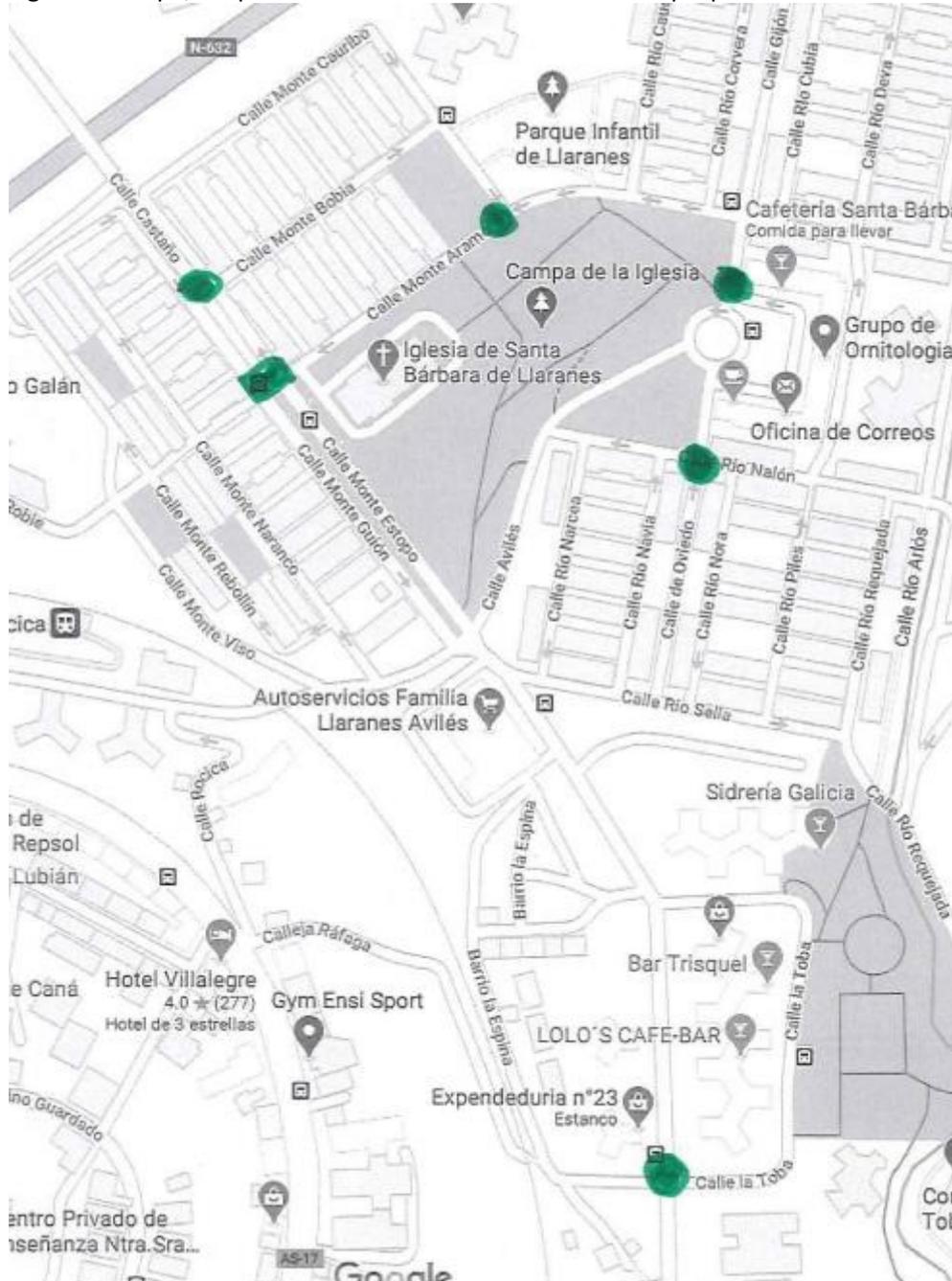
Esta es una de las principales problemáticas que vemos en este Plan de Movilidad. No estamos dispuestos y no vamos a estarlo a que dejen sin servicio de autobús al Hospital San Agustín a la mitad del Barrio.

Vemos la necesidad de mejorar el servicio de información de horarios y paradas a los usuarios, ya que los pocos paneles existentes que hay, no funciona ninguno. Como también la instalación de algún tipo de marquesina en la parada de autobús de la calle Avilés ya que es una parada a la línea del Hospital San Agustín y que tiene una demanda alta de gente mayor. También vemos la necesidad de instalar una plataforma elevada como muestra en la imagen 62 del PMUS en la parada de la Plaza Mayor, ya que al estar la parada en curva resulta muy dificultoso para personas discapacitadas acceder al autobús y también evitaría que los coches aparquen en la parada impidiendo que el autobús se acerque a ella.

#### 4. MEDIDAS DE DESCONGESTIÓN VIARIA.

##### CALMADOS DE TRÁFICO.

Vemos en el PMUS que en diferentes zonas de la ciudad se van a instalar unos calmados de tráfico que en nuestra opinión vemos muy necesarios en algunas calles del barrio, dado que hay muchos coches que no respetan la velocidad máxima permitida. Como mostramos en el siguiente mapa, los puntos verdes son las zonas donde lo proponemos:



- CRUCE MONTE BOBIA CON CALLE CASTAÑO.
- CRUCE MONTE ESTOPO CON MONTE ARAMO.

7

- CRUCE MONTE ARAMO CON MONTE CAURIBO.
- CRUCE MONTE ARAMO CON MONTE GUIÓN.
- CRUCE CALLE GIJÓN CON PLAZA MAYOR.
- CRUCE CALLE OVIEDO CON PLAZA MAYOR.
- CRUCE CALLE RÍO SELLA CON RÍO REQUEJADA.
- CALLE MARTINETE CON CALLE LA TOBA.

También es una vieja reivindicación por parte de los vecinos y que tomamos como nuestra la instalación de dos bolardos en la Plaza Mayor de Llaranes, dado que aunque hay una señal prohibiendo el paso a coches se hace caso omiso, de unos años para acá la Plaza Mayor se ha convertido en el centro neurálgico del barrio, donde muchos niños juegan y pasea gente mayor. No vemos cual puede ser el problema de su instalación ya que según el PMUS se van a instalar los mismos dispositivos en varias calles del centro de Avilés. También como los existentes en la Plaza del Carbayedo.

### **MODIFICACIÓN DE SENTIDO EN CARRETERAS.**

Como mostramos en el siguiente mapa, vemos la necesidad de que los accesos a Bustiello sean de sentido único, ya que facilitaría la descongestión de la calle El Castaño para acceder a la autopista por la Avenida de Gijón que pasaría a ser de subida y la calle El Álamo que pasaría a ser de bajada para acceder a la calle Santa Apolonia.



CRUZ ROJA

### **APORTACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD**

*El PLAN DE MOVILIDAD contempla entre otras la Movilidad peatonal y ciclista y contempla un rediseño de la ciudad que desde Cruz Roja nos parece adecuado.*

*Consideramos que es importante, en cuestiones de movilidad, no hace falta actuar según modas (que cuestan mucho y a veces no son eficientes), sino que como contempla el plan se debe actuar con sensatez, reforzando lo bueno y mejorando lo mejorable.*

*Por otra parte, creemos que es fundamental que exista una coherencia entre políticas de transporte y de urbanismo, añadiendo como es natural una adecuada gestión de aparcamientos, creación de carriles bicis, eliminación de barreras arquitectónicas...*

*En este sentido, y relacionado con el transporte público de calidad, consideramos importante incidir en:*

*- Mejorar la información convencional en postes y marquesinas, donde se añadan planos generales de la red y puntos de información en tiempos real que facilite el adecuado uso del servicio. Esta información debe ser accesible a personas con diversidad funcional. (utilizando pictogramas, sonoros...)*

*- Ofrecer entornos de espera (marquesinas...) agradables, cómodos y adecuados, que sean seguros (iluminados, con firme acceso...) y permitan la accesibilidad. (rebajas de bordes...)*

*- 100% de piso bajo en la flota de autobuses para mejorar el transporte en general y especialmente de las personas mayores y con discapacidad.*

*- Asegurar también la existencia de rampas y espacios para sillas de ruedas, carritos de bebe...en toda la flota de autobuses. Especial mención al mantenimiento de esas rampas para asegurar el buen funcionamiento y la adquisición de rampas, que no por ser más complejas sean más útiles.*

*- 100% Adaptación en los autobuses urbanos para colocar sillas de bebés, sillas de ruedas.*

*- Importante el abaratamiento del coste del transporte público, con bonos de duración más larga, y la adquisición del billete de transporte ferroviario, sea más fácil de obtener, puesto que hay personas que tienen dificultad para manejar las máquinas expendedoras de tickets.*

*En relación con la movilidad peatonal:*

*- La regularización y coordinación de tiempos en intersecciones con semáforo, con elementos señalizadores que permitan conocer el tiempo del que se dispone para cruzar la vía, así como elementos señalizadores para personas con discapacidad visual.*

*En relación con los aparcamientos:*

*- Los aparcamientos disuasorios, deben estar contemplados en entornos seguros, bien iluminados y urbanizados.*

*- Impulsar el uso de aparcamientos subterráneos, con precios competitivos.*

*- Fomentar entre la población el uso de plazas de aparcamiento compartidas, con el fin de disponer de más plazas aparcamiento libres.*

*Promover el uso racional del vehículo privado:*

*- Promover, informar e incentivar el uso del vehículo compartido...creando desde la web municipal una plataforma de oferta/demanda de este tipo de usos. A la vez que informar desde empresas, centros educativos, hospitales...de esta posibilidad.*

*En cuanto a fomentar el uso de la bicicleta como modo habitual de transporte compatible con el tránsito peatonal y vehicular:*

*- Además de las actuales bicicletas de alquiler municipal, se debería disponer de algunas bicicletas que permitan su uso, por personas con mayores dificultades (tipo triciclo con mayor estabilidad... pudiendo ser utilizadas por personas con niños o bebés, personas con discapacidad...) e incluso con posibilidad de realización de compras.*

*- Incrementar los aparcamientos en la ciudad para el estacionamiento de bicicletas.*

*- Adaptación de los autobuses urbanos para poder transportar bicicletas, a modo de portabicicletas (2-3 bicicletas) en la parte delantera exterior del autobús, como existen en varias ciudades europeas.*

*- Para fomentar el uso de la bicicleta como modo habitual de transporte, también se debe iniciar con la infancia, realizando talleres y juegos sobre la bicicleta. Fomentar también la bicicleta como medio de hacer deporte con los centros deportivos municipales y colaborar con las empresas y los centros educativos que promuevan el uso de la misma.*

*Otras consideraciones al Plan:*

*- Este Plan no considera aquellas situaciones, de usuarios que circulan en silla de ruedas con motor (scooters), y donde existe un vacío legal. Estos vehículos están tomando todos los espacios públicos sin ningún tipo de criterio de circulación. Tanto las aceras como las calzadas. Se hace necesario, incluirlos en el Plan de Movilidad especificando y dejando bien definidos los itinerarios y espacios seguros por donde circular este tipo de vehículos que suponen una manera cómoda, funcional y económica en el desplazamiento de estas personas con movilidad reducida - que al igual que está delimitado para los ciclistas – puedan dichas personas utilizar este medio para sus desplazamientos, favoreciendo su autoestima y autonomía.*

*En una ciudad como es Avilés, que cuenta con una población envejecida, se hace imprescindible poner al alcance de la ciudadanía los medios necesarios para dotarla de una mayor autonomía, con seguridad y eficacia. Este tipo de desplazamientos hace que no sea tan necesaria - por parte de estas personas - la utilización del transporte público urbano. Para ello es necesario habilitar accesos seguros que permitan transitar por toda la comarca de Avilés y poder acceder a los centros de atracción estival - como son las playas - mediante el desplazamiento de estas sillas con motor eléctrico para personas con movilidad reducida.*

*Los Ayuntamientos tienen la última palabra a la hora de modificar sus ordenanzas para especificar por donde pueden circular.*

*- Creemos que es adecuado que el Plan contemple, la creación de una “Mesa de Movilidad y transporte”, que permita mantener la participación ciudadana, con el fin de recoger nuevas iniciativas, vele por el cumplimiento del plan de movilidad y el seguimiento y evaluación de la eficacia de las medidas.*

*Cruz Roja Española. Asamblea Local de Avilés.*

*25 de febrero de 2021*