

David Díaz Delgado, con D.N.I. 11.412.539-P, en calidad de coportavoz y representante legal del partido ALTERNATIVA VERDE POR ASTURIAS – EQUO con C.I.F.G74456377 y domicilio social en Oviedo, calle Historiador Juan Uría, 15 – bajo, y a través de la asamblea local Comarca de Avilés cuyo contacto es a través del correo electrónico equo.aviles@partidoequo.es,

Teniendo en cuenta los documentos expuestos a información pública en la sede electrónica, referente a la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para el Ayuntamiento de Avilés, y diversa información disponible por otros medios, presenta este escrito de reflexiones, crítica y propuestas para la mejora de dicho PMUS.

Sobre los trabajos previos de información y toma de datos.

En la introducción del punto 1, página 16, dice textualmente: *“La información que a continuación se expone, hace referencia a los datos obtenidos en las encuestas y reuniones de participación social, cuyo análisis se realizará posteriormente.”*

Sin embargo, el contenido que se detalla en las siguientes páginas es muy escueto, no recoge lo hablado en las reuniones. Varias personas presentes en las reuniones celebradas atestiguan la falta de mucha información vertida por la ciudadanía. Esa falta de información es especialmente reseñable en los apartados de intermodalidad y de movilidad ciclista. De hecho en referencia a la movilidad ciclista solo dice: *“En cuanto al uso de la bicicleta, es necesario concienciar sobre el respeto en la convivencia entre coche y bicicleta. Crear espacios seguros para las bicicletas.”*

En la tabla 1 (pag 19), resumen de problemas/soluciones, no hay ni una sola mención a movilidad ciclista ni a la escasez de servicio de autobús en algunos barrios.

Sin embargo en la página 33, dentro del diagnóstico técnico de la movilidad ciclista, dice textualmente:

Diagnóstico de movilidad ciclista

Existe una demanda real que exige la necesidad de habilitar una red de itinerarios ciclistas integrados, no solo con la red urbana del municipio, sino con el resto de localidades de la comarca.

Llama también la atención que en los aportes de la ciudadanía en cuanto al tren, no se haga mención al uso del tren dentro de la comarca, ni el FEVE a Gijón. Solo se menciona los horarios de tren a Oviedo y alargar las vías hasta más cerca de la playa de San Juan, o algo tan genérico como “necesidad de optimizar la infraestructura de FEVE”.

No consta en la información recopilada ninguna mención a las propuestas vertidas por la ciudadanía en los diversos grupos de participación ciudadana en los últimos años, ni a las propuestas presentadas por colectivos ciclistas y por parte de Equo y otros grupos políticos a través de comunicados, prensa, registro municipal o incluso en el pleno municipal. Tampoco vemos que se refleje toda la información recogida con las aportaciones directas de la ciudadanía en las reuniones presenciales.

Por tanto, entendemos que este apartado del documento es muy flojo y no se corresponde con la realidad. Debería reflejarse con mucha mayor cantidad de datos **todas esas propuestas previas**.

Apartado 2, Problemas detectados y diagnóstico general (parte técnica)

Este apartado es bastante más completo que el anterior y aporta una serie de datos y de reflexiones muy interesantes en sus diversos aspectos. Algunas de ellas simplemente dejan muy patentes cuestiones que son denunciadas desde hace años por la ciudadanía.

De todas formas, hay algunas cuestiones que no deberían quedarse en generalidades. Por ejemplo, en la página 29, columna derecha, dice: *“En la ciudad de Avilés, en general, se respetan los límites de velocidad, los distintos espacios cuentan con aceras lo suficientemente anchas, los cruces están semaforizados correctamente, etc.”*. Siendo cierto como apreciación “en términos generales” que las aceras son suficientemente anchas, entendemos que el plan de movilidad debería ir más lejos y señalar aquellos puntos negros donde las cosas no están como deberían y proponer su mejora. Por ejemplo, la acera en la Avda. de Portugal en su primer tramo desde la Avda. de Cervantes, o en la c/Severo Ochoa en su inicio al lado del restaurante Casa Tataguyo, o en la plaza de La Merced.

Creemos que **falta un apartado específico para enumerar los puntos críticos o conflictivos**, de situaciones urbanísticamente mal resueltas que producen situaciones de peligro o de ineficacia. Un ejemplo es la acera antes mencionada al inicio de la calle Severo Ochoa. Otros ejemplos: la total ausencia de las denominadas “turborrotondas” para agilizar el tránsito por las glorietas, o la estrechez de la Avda. Cervantes entre Avda. Portugal y el ramal entre el instituto Carreño Miranda y el colegio Enrique Alonso.

Sobre el Plan de Acción

En primer lugar nos plantean una serie de **criterios de reordenación**, una cuestión lógica de orden. Una vez conocemos lo que hay, las carencias, los problemas, las quejas, las fortalezas... vamos a ver con qué criterios planteamos las propuestas de planificación. Pero los criterios que se especifican son: 1- excesivamente generalistas, en algún caso se explican con una o dos frases con escaso o nulo contenido, 2- insuficientes porque se olvidan de cuestiones fundamentales, 3- no detallan criterios de actuación sino los enunciados de algunas cuestiones a tener en cuenta, sin llegar a establecer un criterio.

En ese enunciado de criterios se olvidan de algo fundamental: la intermodalidad y la accesibilidad. ¿Cómo pueden entenderse un plan de acción que no incluya estas dos cuestiones entre los criterios básicos a tener en cuenta?

Por tanto, echamos en falta el establecimiento de unos criterios claros para el plan de acción. Los criterios son las pautas que establecen prioridades y las pautas para llegar a cumplir los objetivos. Por ejemplo, ¿con qué criterio se decide si en una calle se hace carril-bici segregado a costa del aparcamiento o bien se deja aparcamiento y las bicis comparten espacio con los coches?, ¿con qué criterio se deciden los itinerarios preferentes para ciclistas y en qué se va a diferenciar de otras calles en las que también pueden circular?, ¿cómo se establece la ubicación de parkings disuasorios?. **Deberían también estar mucho más claros los objetivos y, una vez aclarado el marco actual, establecer cuáles serán los criterios de trabajo y actuación para presentar propuestas que nos lleven al cumplimiento de objetivos. Esto no se da en el documento.**

Sobre las propuestas de actuación. Medidas para potenciar la movilidad no motorizada.

Garantizar la permeabilidad entre los espacios públicos, el centro histórico y los barrios periféricos con herramientas de calmado de tráfico.

Entendemos necesario que el plan incluya un listado lo más concreto posible de dichos puntos en los cuales se precisaría de medidas de calmado. Se menciona el paso entre el parque de La Magdalena y el Parque Ferrera y entre La Exposición y Las Meanas. Se nos ocurren algunos más: el paso de la avenida de Portugal a la calle Galiana al inicio de Severo Ochoa, el paso sobre Fernando Morán a la altura de Juan XXIII delante del colegio y el polideportivo. Nuestra petición es que se concrete lo más posible, mucho más allá que los casos expuestos en páginas 55 a 57, que se detecten y señalen esos puntos para luego hacer la correspondiente actuación.

Asegurar la accesibilidad y supresión de barreras.

Igual que en el punto anterior, creemos que es necesario que el plan de movilidad señale los “puntos negros en este sentido” para proponer soluciones.

Aumento de las calles de tráfico restringido en el centro de la ciudad de Avilés.

Nos parece correcto el planteamiento de las calles propuestas como nuevas calles de tráfico restringido. Pero hay dos calles que deberían incluirse en ese listado, dadas sus características: calles con una anchura muy escasa entre edificios altos, lo cual hace un efecto de encajonamiento muy grande que las convierte en ruidosas, sucias y oscuras. Nos referimos a Fernández Balsera y al tramo final de la calle Llano Ponte.

Nos parece especialmente importante prever en el escenario 2030 una modificación sustancial en la entrada de Avilés por la Avda. Marqués de Suances. Proponemos plantear ya en este plan de movilidad sacar todo el tráfico de Llano Ponte a la calle del Muelle, en ambos sentidos.

Somos conscientes de que lo ideal sería poder contar con una modificación del trazado de la vía del tren y que eso dependerá por ejemplo de la solución que se dé a la salida del tráfico portuario (por la llamada Ronda Norte o bien mediante un túnel en el entorno del centro Niemeyer). Pero yendo un poco más allá, si no hay soterramiento de las vías, se debería solicitar la unificación de las vías de RENFE y FEVE en una sola plataforma, de manera que se libere espacio más que suficiente para tener 4 carriles de tráfico en la Calle del Muelle. Además, serviría también para liberar de tráfico el entorno de la Plaza de Santiago López y con ello facilitar el tránsito entre el caso histórico y el centro Niemeyer.

Zonas 30.

Además crear una zona de calles 30 en la propia ciudad de Avilés, sería conveniente habilitar zonas 30 también en algunos núcleos de población de cierto tamaño, como Versalles, Llaranes o La Luz que faciliten la convivencia coche-bici y la contribuyan a la seguridad vial ciclista. También se beneficiarían las personas que viven en esos barrios de las ventajas de esta medida en cuanto a ruido, contaminación y peligrosidad.

Sobre las propuestas de actuación. Medidas para potenciar la movilidad peatonal.

Sobre esa red de itinerarios peatonales que se proponen tenemos dos propuestas:

- Faltan itinerarios para conectar los barrios. Está bien esa red de itinerarios pero salta a la vista que peca de “radialismo”. Sorprende incluso, dentro de ese “radialismo” que no haya un itinerario que vaya hacia el pabellón de exposiciones y la senda fluvial de La Magdalena, conectando con lugares como Piqueros, La Carrionina y otros de la zona sur del municipio. Pero sobre todo, se echa en falta un itinerario que vaya desde el entorno del Edificio Europa, La Curtidora y Los Canapés, por Versalles, Polígono de La Magdalena, Carbayedo, hasta el C. Deportivo Avilés, la Escuela de Idiomas y hasta el tanatorio. Es decir, un itinerario entre las dos rondas perimetrales, que conecta numerosos centros públicos de trabajo, deporte, ocio y estudio.
- Echamos también en falta alguna explicación más concreta de lo que significan estos itinerarios en lo que se refiere a modificación de aceras y calzadas en las calles por las que transcurren. Creemos que deberían quedar mejor especificados los criterios y las modificaciones necesarias en cada caso, incluso la resolución de posibles problemas para su puesta en marcha. En definitiva, **debería especificarse en qué son diferentes esos itinerarios del resto de calles** del núcleo urbano principal e incluso del resto de núcleos urbanos del municipio.

Sobre las propuestas de actuación. Medidas para potenciar la movilidad ciclista.

- o Red de itinerarios ciclistas que se indican tenemos unas cuantas propuestas y comentarios:
 - En primer lugar hacemos notar la incongruencia entre el detalle de itinerario en la Imagen 42 (página 53) con el itinerario mostrado en el plano nº6. En la Imagen 42 muestra un carril bici que accede al PEPA desde el Puente Azud, mientras que en el plano el itinerario va del PEPA al Centro Niemeyer. Por nuestra parte hemos de decir que creemos que ambos itinerarios son necesarios. De hecho el tramo por el Puente Azud enlaza con **una propuesta que hacemos: un tramo de carril bici que va desde el Edificio Europa-La Curtidora- Versalles con el puente Azud**, pasando por el túnel que ya existe debajo de las vías del tren al lado de la central de bomberos en la calle Ignacio Trabanco, y luego a través de la zona que se conoce como Divina Pastora.
 - Al igual que sucede con los itinerarios peatonales, queremos reiterar la propuesta que ya hicimos hace 6 años.

Enlazar los barrios periféricos de Versalles, Magdalena, Carbayedo, Quirinal. Desde el Edificio Europa se gira a la izquierda, cruzando Gutiérrez Herrero con un semáforo específico para peatones/bicicletas. Aquí se sigue sin carril bici por la calle La Curtidora. Luego se debería habilitar un carril bici bordeando el parque de Versalles para llegar a la calle Magdalena. El itinerario sigue por esta calle, Fray Valentín Morán y accede al parque de La Magdalena para cruzar posteriormente Sabino Álvarez Gendín y acceder al Carbayedo por la calle Hnos. Soria. Luego se podría continuar por la Avda Portugal, Ramón y Cajal (con un carril segregado en contrasentido en el segundo tramo), paso de bicis sobre Avda. San Agustín y luego por Fuero de Avilés para llegar hasta el C.D.Avilés y enlazar con la ruta 2. Sería importante que en la reurbanización prevista para la c/ del Fuero (colegio San Fernando) se prevea espacio para el carril bici segregado, ya desde Avda. San Agustín (sin que entren las bicis en la rotonda).

- En el itinerario 3 vemos mucha indefinición. En el inicio del recorrido al lado del parque de La Luz, todo el itinerario marcado hasta la calle Bernardino Guardado no se corresponde con la realidad, ya que pasa por un prado en el que no hay el camino indicado, luego se dibuja sobre calles de una urbanización privada por las que no se puede pasar. No se hace apreciación alguna de si el tramo de Bernardino Guardado y Santa Cecilia habrá carril bici segregado o no, como tampoco se indica nada de cómo se salvaría la glorieta de Santa Apolonia y todo el tramo de esa calle hasta llegar a la calle Oviedo.

Además, al final del recorrido no se explica cómo se plantea el paso por Gutiérrez Herrero y El Arbolón hasta Rivero. Para facilitar el paso en ese tramo plantamos que la parada de autobús que está después de la calle Oviedo se traslade hasta delante de la residencia Los Canapés, y habilitar un carril bici-bus por Gutiérrez Herrero, desde la Avda. de Oviedo hasta Avda. Cervantes.

- Para el itinerario 4 proponemos una variante a la altura de El Reblinco. Es necesario ampliar el túnel actual bajo las vías de FEVE o bien hacer un túnel paralelo para peatones y ciclistas. Lo ideal sería una infraestructura específica para salvar las vías de RENFE y se podría llegar a Raíces por el poblado de Cristalería (no por la carretera general) y acceder a la red de carriles bici ya existentes en Castrillón, con acceso a las dunas y playas y las poblaciones de Salinas y Piedras Blancas.
- IMPRESCINDIBLE: es necesario plantear otro itinerario adicional que desde el Puente Azud, y enlazando con el itinerario 1, llegue hasta el Faro de San Juan. Es una reivindicación de varios colectivos y grupos políticos desde hace años.
- Red de aparcamientos y bicis de préstamo.
 - Proponemos la instalación de una bancada de préstamo a la entrada del parque de La Magdalena, que puede dar servicio tanto para los centros escolares como para el polideportivo de La Magdalena. No hay ninguna bancada suficientemente cercana y puede ser una zona de interés.
 - El tiempo de uso de las bicicletas de préstamo, de solo una hora, nos parece demasiado escaso. Proponemos ampliarlo a hora y media o dos horas (las tres iniciales estamos de acuerdo que puede ser excesivo)
- Otros aspectos de circulación de bicicletas.
 - Creemos que no está suficientemente claro en el documento que en la zona central de tráfico restringido, las indicaciones de sentido único de circulación se refieren solo a vehículos a motor (coches, taxis, reparto, etc) y que las bicicletas podrán circular en las mismas condiciones que los peatones. Evidentemente, con el debido respeto en cuanto a velocidad y preferencias y quizá restringiendo el paso de bicicletas en algún tramo concreto de calle especialmente estrecha.
 - En algunos tramos del perímetro de la zona 30 sucede que entre dos puntos relativamente cercanos el tráfico rodado debe dar un rodeo importante. Por ejemplo desde la Plaza Vaticano hasta el Centro Comercial El Atrio; ahí proponemos que se habilite un carril bici en contrasentido de tráfico. Otro ejemplo es en la calle González Abarca, entre J.M.Pedregal y La Cámara, donde también sería oportuno un carril bici en contrasentido.

- Favorecer todo tipo de medidas para permitir una correcta intermodalidad de la bicicleta con el autobús y el tren.
- ¿En qué se van a diferenciar las calles de los itinerarios ciclistas indicados del resto de calles? Si se recomienda un itinerario determinado se supone que tendrán algo diferencial, como señalización, anchura, carril segregado, etc.

Siendo la bicicleta el vehículo recomendado para mejorar la sostenibilidad del transporte y para cumplir los objetivos 2030, en términos generales el plan es muy poco ambicioso. En realidad no se está proponiendo una red de infraestructura ciclista sino tan solo itinerarios que en la mayor parte de su recorrido van por la calzada, con lo que no se soluciona el mayor inconveniente mostrado por la ciudadanía, que según se indica en el propio documento (pag 32) es:

De las encuestas de movilidad, se destaca el dato de que un 32% de la población posee una bicicleta en su parque vehicular. Por lo tanto, los principales motivos que disuaden a los usuarios de utilizar este medio para desplazarse son el miedo a compartir viario con el tráfico y el esfuerzo físico que supone. Por tanto, mediante la construcción de carriles bici en el municipio se podría atender esta demanda y se generaría un entorno seguro para los ciclistas que podría favorecer el uso de este medio de desplazamiento.

Sobre las propuestas de actuación con el transporte público (autobuses)

Mostramos en primer lugar nuestra conformidad con el panorama que se describe en el apartado 3.1. Explica la situación bastante caótica y abandonada del transporte público.

Sin embargo, nos resulta sorprendente que el apartado 3.2 concluyen con una propuesta tan parca y básica como: *“Las mejoras a corto plazo para ofrecer un servicio de transporte público idóneo, según lo demandado por los vecinos de Avilés y la demanda actual de dicho modo, consistiría en aumentar la frecuencia de las líneas que den servicio a los principales centro de atracción a 10-15 minutos, en la hora punta de la mañana y de la tarde (07:00-09:00 h y las 17:00-19.00 h).”*

En las páginas 65 a 67 y en el Plano 01B se explican una serie de nuevas líneas de autobús, alternativas a las actuales. Pero sin embargo en la página 63, en el último párrafo dice textualmente:

"A pesar de **no ser recomendable realizar cambios inmediatos sobre las líneas de transporte**, para mejorar el funcionamiento de las existentes según las directrices marcadas con anterioridad, a corto plazo se propone (...) la implantación de carriles bus-taxi que potencien la comunicación....."

Todo ello es especialmente curioso porque en el apartado 9-Definición de Escenarios (pag. 97 y ss), a corto plazo se plantea solo implementar paneles informativos en las paradas y modificar las líneas para integrar la zona de La Grandiella. A medio plazo se menciona la instalación de carril bus, habilitar marquesinas y aplicación web y ampliar caducidad de bonos. Y a largo plazo se plantea mejorar la coordinación de horarios y la accesibilidad.

Entonces, nos surgen muchas dudas: ¿se propone cambiar los itinerarios de las líneas de autobús?, ¿en qué momento de la programación se incluiría ese cambio? Esto debería quedar muy claro, porque es una de las bases de la reordenación del transporte en autobús. No es asumible que en un plazo de 5 años desde que se apruebe definitivamente el plan de movilidad, se aspire a tan pequeños cambios como los indicados en el párrafo anterior. **Nuestra propuesta es que sí haya en breve nuevas líneas de autobús, con recorridos diferentes en parte a los actuales y con otros planteamientos (no necesariamente los planteados en el documento).**

De todas formas analizamos la propuesta de líneas de autobús del apartado 3.4.

En los itinerarios que se indican en las páginas 65 y 66 y plano 01B, hay detalles que no se aprecian con claridad; no queda claro cuáles son los itinerarios exactos que se plantean. Además, en varias líneas vemos que los itinerarios marcados tienen algunas incongruencias con los sentidos de circulación que se proponen en el plano 02, especialmente en las líneas L1, L2 y L7.

Por eso solicitamos que se facilite (antes de llevar una propuesta al Pleno Municipal) un plano detallado para cada una de las líneas, de manera que se puedan ver claramente por separado.

De lo que se puede deducir o interpretar de los planos aportados en el documento, decimos:

En cuanto a la línea L2, P.Blancas-Salinas-Raíces-HUSA parece deducirse que el planteamiento es que venga de Castrillón por la Avda. de Los Telares hasta la estación de autobuses, para luego entrar al centro de la ciudad por el parque del Muelle, atravesar el centro y subir por la Avda San Agustín hasta el HUSA. Y como recorrido de vuelta se plantea que desde la plaza del Vaticano, siga por Orejas Sierra, José Cueto, J.M. Pedregal, Avda Alemania, Balandro y San Balandrán para llegar a Avda. Los Telares.

Si es ese el itinerario planteado, parece que no habría autobuses desde la estación central hacia Raíces y Salinas, lo cual no tendría sentido pensando en la intermodalidad con el tren y la coordinación con las líneas que llegan a Avilés desde barrios como Llaranes, Valliniello o Puerta La Villa. Evidentemente eso no es lógico.

En cuanto a la Línea L7, no queda nada clara la propuesta de itinerario, está muy mal indicado en los mapas y es imposible saber el recorrido real que se propone.

En otro orden de cuestiones, también referentes a las líneas de autobús:

- Vemos una propuesta de líneas un tanto incompletas en cuanto a que no hay buena conectividad entre barrios sino de los diversos núcleos de población con el centro de Avilés y el HUSA. En este sentido creemos que faltaría incluir algún recorrido bien pensado por la ronda exterior, quizás un **itinerario circular que pudiera servir de nexo de unión de toda la periferia** de la urbe principal.
- Habría que buscar una fórmula para que la zona Noroeste (urbanización Campelo) tenga alguna comunicación por autobús. Ahora mismo, y con la propuesta del documento, queda fuera de la red de autobuses. Sería deseable una línea por las calles José Cueto, Victoria Kent y Somaly Man, que conectara al centro y la estación central, donde poder tener intercambio adecuado de líneas o de modo de transporte. Quizá se pueda hacer complementariamente con la propuesta anterior.

- Creemos que debe replantearse si es la mejor opción que casi todas las líneas pasen por el centro, por el entorno de Las Meanas; quizá sea una sobrecarga de autobuses por el centro y poco congruente con el interés por sacar los coches de esa misma zona.
- Es totalmente incongruente que en este apartado de movilidad con autobús no se mencione en ningún momento la necesidad de **rebajar los precios de los billetes**, cuando en la página 16 del documento ya se recoge que *“uno de los motivos generales expuestos para la no utilización del autobús urbano es el precio excesivamente caro”*.
- La propuesta de líneas tiene que ser coherente con la posibilidad de intermodalidad y de conectividad con el resto de Asturias y también con las propuestas que hacemos de uso del tren en recorridos comarcales.

El resumen general de nuestras propuestas sobre el autobús podría ser:

- Nuevas líneas mejor pensadas y con un planteamiento más abierto, no tan centralista, que permita mejor conectividad entre barrios, incluida una línea circular por la ronda exterior o con tramos por ambas rondas interior y exterior.
- Mejora urgente de la información pública de los planos de los itinerarios, posibilidades de conectividad entre líneas y de conectividad intermodal.
- Mejora urgente de la información en las marquesinas.
- Reiteramos nuestra propuesta de ofrecer un año de transporte urbano gratuito una vez implantadas todas las medidas anteriores con el fin de captar usuarios y conseguir reducir el uso de los vehículos privados.

Sobre las propuestas de actuación con el transporte público (trenes)

Vemos que no hay ninguna propuesta concreta en este aspecto más allá que “echar un capote” en la defensa de la necesidad de tener una estación intermodal “hacia el este del concejo”, suponemos que se refiere a la zona donde está actualmente la de FEVE y el antiguo matadero, aunque esa zona es al sur de la estación de tren y bus actual.

Creemos que a medio plazo hay que intentar sacar provecho a la infraestructura ferroviaria ya existente. Por eso proponemos que se promueva y se negocie un **uso tipo metro o tranvía con las vías de tren en la comarca, en recorridos cortos dentro del eje ferroviario entre Cancienes/Trasona y Piedras Blancas que sirvan para dinamizar la movilidad sostenible en la comarca**. Debe ser un objetivo estratégico a 2030 y por tanto incluirse en este plan de movilidad. Eso significaría:

- FEVE, un tren en cada sentido haciendo el recorrido entre Piedras Blancas (que en su día debería hacerse llegar al aeropuerto) y Trasona, con posible extensión en horas punta a la zona industrial de Gudín. Es un recorrido de 15 minutos en la actualidad.
- RENFE, un tren entre San Juan de Nieva y con final variable en los principales núcleos de Corvera (Cancienes, Nubledo o Los Campos). Es un recorrido de 15, 12 y 10 minutos respectivamente.

Sobre las propuestas de actuación para descongestión viaria.

En este aspecto tenemos varias propuestas que hacer para mejorar la circulación en algunos puntos “negros”. Discrepamos con los planteamientos expuestos en las páginas 73 y 74 para las glorietas de Buenavista y Los Canapés y también discrepamos con la propuesta para el HUSA; echamos en falta soluciones para algún otro punto conflictivo.

En general, creemos preferible convertir las principales rotondas en “turborrotondas” como las que indicamos más adelante para Buenavista y Los Canapés, aunque debería ser aplicado también a la rotonda de Los Oficios y al cruce entre c/Fuero y Avda. San Agustín.

Remodelación de glorieta de Buenavista

Discrepamos del planteamiento presentado, ya que, tal como se indica, el tráfico de la variante iría directamente a la rotonda y tomaría preferencia respecto al tráfico que llega por la AS-237; esto dificultaría mucho el acceso a la rotonda y la posterior salida para el tráfico que llega por la AS-237. Si que encaja en nuestros planteamientos hacer una salida hacia la zona de La Grandiella, pero no solo para un parking disuasorio sino también como forma de sacar tráfico de la rotonda hacia esa zona.

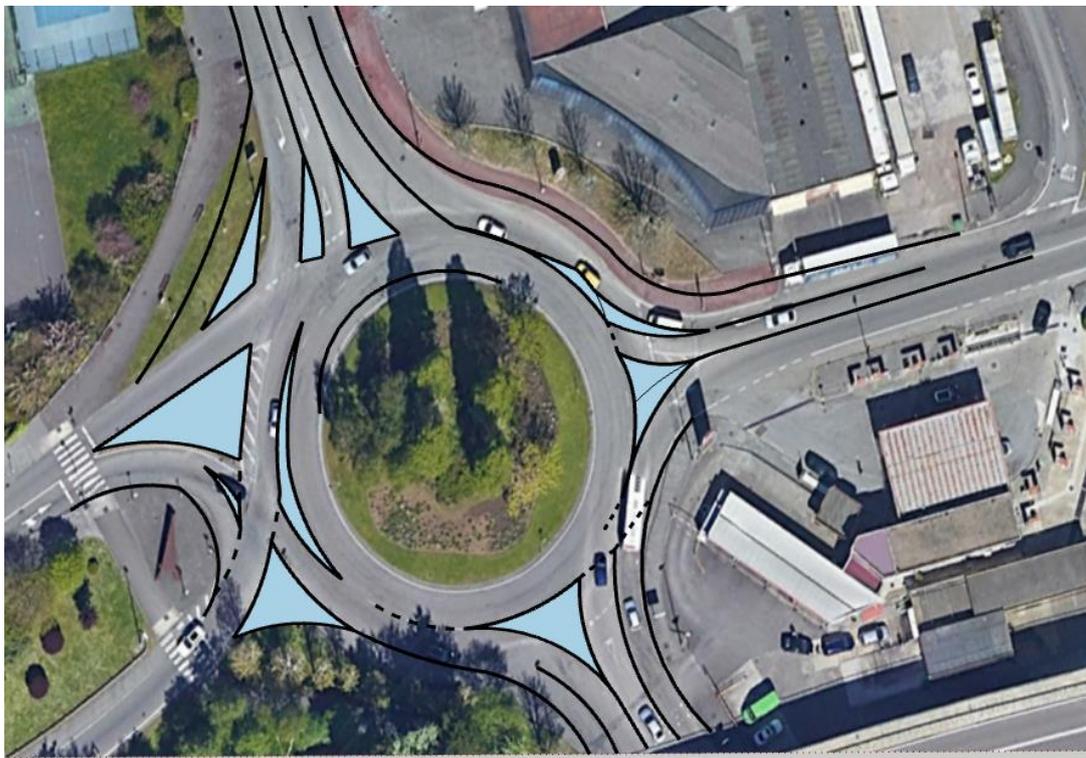
Por otro lado entendemos que sería muy interesante separar cuanto antes los tráficos de entrada a la variante de los que siguen por la AS-237 hacia La Carriona. Nuestra propuesta, mostrada en el siguiente croquis, agiliza el tráfico en la rotonda y además saca tráfico hacia la rotonda que hay 200 metros más abajo en la calle Leopoldo Alas y que no tiene tanta presión.



Remodelación rotonda de Los Canapés

La propuesta de duplicar el carril que llega por la Travesía de los Canapés nos parece muy interesante, pero insuficiente. Esa medida forma parte también de nuestra propuesta, mucho más ambiciosa y que agiliza el tráfico no solo de entrada, sino de tránsito y salida de la propia rotonda, convirtiéndola en una “turborrotonda” verdadera.

Por otro lado, el tráfico que accede desde la variante a la Avda. Santa Apolonia en sentido hacia Avilés, es en buena parte tráfico pesado que se dirige por luego por la Travesía de Los Canapés hacia zona industrial. Creemos que podría ser interesante hacer un estudio de tráfico para valorar la posibilidad de que esa cantidad importante de vehículos no fuera necesario que pasara por la rotonda si no que tuviera un vial nuevo que rodeara la gasolinera y pasara bajo la Avda. de Oviedo para entrar a la Travesía Los Canapés unos 100 metros más debajo de la rotonda.

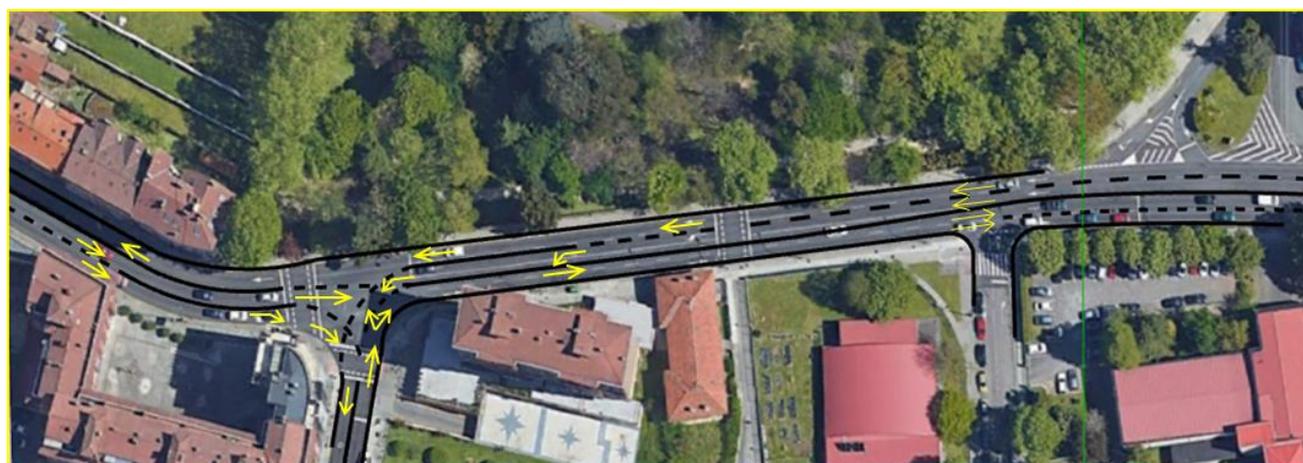


Remodelación tramo Avda. Cervantes

En esta calle con abundante tráfico hay varios tramos bien diferenciados. En la parte más baja es una avenida muy amplia, con espacio suficiente para numerosos carriles de circulación y aparcamiento. Sin embargo en la parte alta de la calle, a partir del cruce con la calle del Marqués, la avenida se estrecha, hasta el punto de que escasamente caben tres carriles hasta pasado el cruce con la c/Galiana, a la altura ya del parque de El Carbayedo.

Sin embargo, entre las calles del Marqués y Sabino Álvarez Gendín siguen estando pintados cuatro carriles, tan estrechos que no permiten realmente cruzarse con seguridad a cuatro vehículos, sobre todo si uno de ellos es una furgoneta o un pequeño camión de reparto, totalmente imposible si uno de los vehículos es un autobús. Así es que hay numerosos incidentes y algunos accidentes en ese cruce Avda. Cervantes – S. Álvarez Gendín.

Llegando a la Avda. de Cervantes desde Severo Ochoa, el tráfico se ve dificultado por la ubicación de una parada de autobús justo al lado del cruce entre Severo Ochoa y Avda. de Portugal. Para solucionar todo ello proponemos algunos cambios: cambiar de ubicación la parada de autobús de Severo Ochoa unos 50 metros antes, ampliar aceras al lado de Casa Tataguyo y el tramo final de la acera derecha de Avda. Cervantes, ampliar el tramo en el que solo hay tres carriles en la Avda. de Cervantes (entre calles S.A. Gendín y Marqués). La propuesta incluye algunos cambios en el uso de los carriles, tal como se indica a continuación, de manera que el carril derecho en sentido hacia plaza los oficios sea solo para girar a derecha.



Tráfico en las Rondas interior y exterior

Siendo estas avenidas las principales calles de tráfico para circunvalar el centro histórico y los barrios adyacentes, es necesario que el tráfico en esas calles sea fluido. Para ello proponemos una coordinación semafórica que facilite que a una velocidad determinada (por ejemplo 40 km/h) se pueda circular por toda la ronda sin tener que parar en los semáforos. Esa coordinación semafórica y la velocidad a la que funciona debe ser debidamente anunciada. Con eso se ganaría en varios aspectos muy importantes: tráfico a velocidad uniforme que ayuda a aminorar el peligro, menos paradas en semáforos y con ello menos contaminación, menos tiempo de circulación.

La idea propuesta significaría llegar desde el cruce de Cervantes con Rivero hasta el tanatorio sin parar en ningún semáforo, siempre circulando a algo menos de 40 km/h. Ahora sucede todo lo contrario, ya que hay horarios en los que ese recorrido se tiene que hacer con al menos 3 o 4 paradas.

Otra zona en la que habría que aplicar ese criterio sería en la entrada de Avilés desde la autopista por la Avda. de Gijón. Ahora el vehículo que circula con exceso de velocidad se ve beneficiado de los ritmos de los semáforos, cuando debería ser al revés.

Aparcamiento en el HUSA

Creemos que es totalmente incongruente hablar de un nuevo aparcamiento en el entorno del HUSA si lo que se pretende es potenciar el uso de los transportes colectivos, la bicicleta y a pie. Por tanto, proponemos que no se tenga en cuenta la propuesta de hacer un nuevo aparcamiento de vehículos sino que se implementen lo antes posible todas las medidas que faciliten llegar al HUSA con autobús, con bicicleta o a pie. Nuevas líneas de autobús, mejora de la información, precios más baratos de autobús o un carril bici al hospital son medidas urgentes a tomar.

Sobre participación ciudadana

Resulta muy evidente que muchas de las medidas que se proponen en este primer documento de propuesta de Plan de Movilidad ya han sido puestas en marcha o están a punto de hacerlo. La modificación de la circulación y una nueva glorieta en Versalles, la colocación de nuevos puestos de préstamos de bicicletas, la señalización de calles 30, la reordenación de tráfico en la calle del Muelle, el anuncio de peatonalización de la calle Marcos del Torriello, son solo algunos de los ejemplos. Además en la prensa se viene anunciando la próxima puesta en marcha de algunas otras medidas sin esperar a que pase por este periodo de aportaciones ni por la aprobación del Pleno.

Como hemos expuesto en los primeros puntos de este escrito, en el apartado de recogida de datos y diagnóstico del Plan de Movilidad no se han incluido (y por tanto suponemos que tampoco se han tenido muy en cuenta) numerosas reclamaciones presentadas en los últimos años en los grupos de participación ciudadana.

El Reglamento de Participación ciudadana recoge que son los Consejos Sectoriales los órganos consultivos que canalizan la participación de la ciudadanía y de sus asociaciones en las distintas áreas de actuación municipal. En este caso debería haberse creado el consejo sectorial de movilidad o bien uno que cubriera todo el área de “Urbanismo, obras públicas, equipamientos, vivienda y medio ambiente”. Por tanto, entendemos que el proceso de participación ciudadana se ha hecho a espaldas del Reglamento de Participación Ciudadana en vigor.

Nuestra propuesta en este sentido es la creación urgente de ese Consejo Sectorial de Movilidad (en otras ciudades se denomina Foro de Movilidad o Mesa de Movilidad) en el que se representen todos los sectores implicados y que sirva para acabar de dar forma al Plan de Movilidad de Avilés antes de presentarlo ante el Pleno Municipal. En cualquier caso, sería imprescindible ese órgano para el seguimiento del Plan de Movilidad una vez aprobado.

SOLICITAMOS

- **Se tengan en cuenta todas las propuestas contenidas en este escrito de aportaciones.**
- **Se informe públicamente de las aportaciones realizadas por diferentes colectivos.**
- **Se convoquen reuniones de debate público sobre el resultado de las aportaciones recibidas en esta fase para acabar de darle la forma definitiva al PMUS.**

En Avilés a 25 de febrero de 2021

David Díaz Delgado