

**ALEGACIÓN DURANTE EL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA****PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL AYUNTAMIENTO DE OVIEDO**

<b>NOMBRE:</b>		<b>PRIMER APELLIDO:</b>			<b>SEGUNDO APELLIDO:</b>		
Asturies ConBici,							
<b>D.N.I.:</b>	C.I.F.: G-33953472						
<b>DOMICILIO:</b> Hotel de Asociaciones Santullano, Oviedo							
<b>NOMBRE DE LA VIA PÚBLICA:</b>		<b>Nº</b>	<b>BLOQUE</b>	<b>PORTAL</b>	<b>ESCALERA</b>	<b>PLANTA</b>	<b>PUERTA</b>
C/ Fernández Ladreda		48	-				
<b>MUNICIPIO:</b>		<b>COD. POSTAL:</b>		<b>PROVINCIA:</b>			
Oviedo		33011		Asturias			
<b>ALEGACIÓN:</b>							
<p>Respecto al Plan de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Oviedo, la asociación Asturies ConBici desea hacer las siguientes alegaciones manifestadas por varios socios, siguiendo la estructura en la que se presenta dicho plan:</p> <p><b>Tomo I: Planteamiento general de la movilidad</b></p> <p>1. En la página 8 columna derecha, del Plan se dice: <i>“El PMUS no se diseña con el objetivo de ir contra del uso del vehículo privado sino para conseguir que su uso se realice cuando sea necesario manteniendo o incluso mejorando las condiciones de accesibilidad”</i>. Entendemos que no hay que criminalizar el uso del coche privado, pero tampoco se deben hacer inversiones para “mantener e incluso mejorar la accesibilidad salvo para los residentes y discapacitados. En la página 14 se señala que <i>“Los problemas que ocasiona la movilidad que se produce en Oviedo derivan fundamentalmente (entre otras causas) de...la arraigada cultura del uso del vehículo privado”</i>; y se añade, “Por otra parte hay que reconocer que las mejoras en la red viaria en la gestión del tráfico y en el incremento de plazas de aparcamiento, han influido en aumento de los desplazamientos en vehículos privados con baja ocupación”. En suma, las medidas que se adopten deben tender a cambiar lo que el Plan reconoce como <i>“arraigada cultura del uso del vehículo privado”</i> y para ello no se deben hacer inversiones que influyan <i>“en el aumento de los desplazamientos en vehículos privados con baja ocupación”</i>.</p>							

NOTA: ESTA ALEGACIÓN DEBERÁ ESTAR PRESENTADA EN EL REGISTRO GENERAL DEL AYUNTAMIENTO DE OVIEDO



2. Para disuadir de un “uso no necesario” del coche en el centro de la ciudad, se eliminarán plazas de aparcamiento en superficie en determinadas calles céntricas, como, por ejemplo ,Santa Susana, Campomanes o Fray Ceferino, beneficiando así al transporte público, y ganando espacios para carriles-bus, carriles 30, aparcamiento para discapacitados, ampliación de aceras o zonas de carga y descarga. No deberían crearse o autorizarse nuevos parkings en el centro.

## **Contenido y Estructura del PMUS**

### **Ciclistas**

3. En las páginas 10 y11 se señalan los objetivos del Plan en materia *ciclista*. Deberían añadirse los siguientes, que tendrían que figurar también en el cuadro de la página 16 del Plan:
  - a) Ampliar la zona 30, ampliando el círculo 30 del área centro y generando una red de carriles 30 que tienda a extenderse por toda la ciudad.
  - b) Además de itinerarios 30 escolares, universitarios y no universitarios, introducir itinerarios 30 hacia el nuevo HUCA, itinerarios 30 Administración autonómica, e itinerarios 30 intermodales (Estaciones de trenes y autobuses:Renfe-Feve ,Alsa), sin perjuicio de crear carriles exclusivos donde sea posible.
  - c) Autorizar expresamente el uso de las bicicletas por zonas de tráfico restringido y de preferencia peatonal (áreas de tráfico no motorizado), teniendo que acomodar los ciclistas su desplazamiento a la prioridad que en todo momento tiene el peatón.
  - d) Autorizar la circulación de las bicicletas por los carriles bus, sin que tengan que estar señalizados con limitación de 30 Km/h, pero sí con indicaciones horizontales y verticales de la posible presencia de ciclistas.
  - e) Intermodalidad de Bus+tren+bicicleta
  - f) Promoción del uso de la bicicleta en el centro de la ciudad una vez al mes con señalización de la presencia de niños y mayores en bicicleta. Esta medida debería ser prioritaria ya para el año 2012, (El el plan se señala que sólo se realizará al 40%).
  - g) Integración de una sección específica de la bicicleta en la Oficina municipal de movilidad.
  - h) Señalizar una serie de itinerarios de larga distancia, que crucen la ciudad y permitan el acceso a puntos de gran afluencia de personas, que constituyan trayectos de mayor seguridad y facilidad de desplazamiento para ciclistas. La señalización constituiría la indicación de ruta recomendada y supondría una indicación de presencia de ciclistas para los vehículos a motor, incrementando su precaución frente a las bicis.
4. En los indicadores de seguimiento, se considera necesario incluir medidas objetivas de,

al menos, tráfico de bicis y número de bicis estacionadas en determinados puntos, para tener datos objetivos y fiables de posibles modificaciones en el número de usuarios y de comportamiento en los desplazamientos en la ciudad.

Dentro de los indicadores, se considera conveniente contabilizar los accidentes por tráfico en la ciudad, distinguiendo el tipo de vehículo, y considerando también a la bicicleta, diferenciada de otros vehículos.

### **Peatones**

5. En la página 12 se establece como objetivo aumentar la peatonalización mediante itinerarios que conecten unas zonas con otras. No consideramos que es objeto de un Plan de Movilidad la adjudicación de partidas presupuestarias para itinerarios “biosaludables”. Entendemos que tiene que ver con el mantenimiento de la salud de las personas mayores, y su movilidad o autonomía personal, pero no con la movilidad urbana y la reducción de la contaminación acústica y medioambiental, por lo que no tiene cabida en el presente plan.
  
6. En la página 17 se señala:
  - a) En **el Capítulo II (Transporte Urbano)** entendemos que debería aumentarse la red de carriles-bus -que beneficiaría al transporte público y a los ciclistas- y, por tanto, dedicarse más financiación a la implantación de dichos carriles. Para ello no es necesario una financiación suplementaria, sino simplemente cambiar los capítulos de gasto destinado al transporte público. No tiene mucho sentido que a la implantación de carriles bus se dedique 659.250 €, con un coste anual de 82.407€ y, sin embargo, a “campañas de sensibilización” de uso del bus se dedique 1.000.000 €, con un coste anual de 100.000€. Lo consideramos desproporcionado. No hay mejor publicidad que la eficacia del servicio y ello se logra con más carriles bus. La publicidad es temporal, momentánea, pero la infraestructura de carriles bus permanece en el tiempo.
  - b) La cantidad global dedicada al capítulo “**Ciclistas**” es insuficiente y excesivamente reducida si realmente se trata de apostar por implantar el hábito del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. 975.000€ en total contrasta con cifras como las siguientes: “campañas de sensibilización de transporte urbano” (1.000.000€), o, dentro del capítulo “Peatones”, cualquiera de los itinerarios diseñados (Mi-Mo 981.623€, Circuito Biosaludable 1.174.278€, Llamaquique 1.041.873€).
  - c) Dentro del Capítulo “Ciclistas” el reparto no se considera adecuado. El mayor porcentaje corresponde a “aumentar el aparcamiento de bicicletas (180.000 €), mientras que a “generación de nuevos carriles 30” se destinan 75.000€, con un coste por año de 7.500€, y a “itinerarios escolares” se dedican 50.000€, con un gasto por año

de 5.000€. Consideramos que debe invertirse mucho más en la creación de zonas 30 y carriles 30, así como en itinerarios escolares, hospitalarios y de centros de trabajo. No tiene sentido invertir en aparcamientos, si no se invierte en llegar a ellos con un mínimo de seguridad.

- d) En el capítulo **Peatones** debe reducirse sustancialmente la cantidad destinada a esta partida, dedicándolo lo necesario para crear los itinerarios peatonales, pero prescindiendo de todos los elementos mobiliario que los hagan “biosaludables”, ya que, siendo importante, no corresponde a Plan de Movilidad Urbana, ni a sus objetivos de reducción de la contaminación acústica y medioambiental.

En suma,

1. Debe reducirse el excesivo gasto en campañas de sensibilización de uso del transporte urbano.
2. Debe invertirse más en la creación de carriles bus, ampliando la red prevista en el Plan.
3. Debe reducirse la cantidad destinada a hacer “biosaludables” los itinerarios peatonales, pensada para mejorar la agilidad de la tercera edad (objetivo ajeno al Plan) y no para mejorar la movilidad urbana.
4. Debe aumentarse de manera considerable el capítulo “ciclistas” y, dentro de él, tener como prioritaria la inversión en creación de carriles 30 y en itinerarios ciclables

## **Tomo II: Diagnóstico de la Situación Actual**

### **CICLISTAS**

7. En referencia a la creación de la Zona 30, en la página 52, se indica como parte negativa de su implantación: “aumento del tiempo en desplazamientos de vehículos motores, con sus consecuencias”, sin indicar si esta afirmación es fruto de mediciones objetivas o de una percepción sin comprobación. Es necesario tener en cuenta que las velocidades en vehículo particular en el casco urbano vienen condicionadas por los semáforos y por la congestión del tráfico, el cual, según comunicados a la prensa de la policía local, mostraba una velocidad media inferior a 30 km hora, es decir inferior a 30 km/h, por lo que la Zona 30 no provoca por si misma un enlentecimiento en la circulación. Por otra parte, hay que tener presente que la disminución de la velocidad de los vehículos a motor es un objetivo del plan de movilidad, por su relación con el incremento de seguridad y de la calidad del aire, por lo que no tiene que ser expuesta la menor velocidad de circulación como un aspecto negativo.



## PEATONES

8. En la página 84, junto a medidas que favorecen la movilidad a pie y la permeabilidad transversal a pie entre barrios, se incluyen otras medidas que, siendo necesarias, son ajenas al Plan y que no deberían detraer presupuesto del Plan de Movilidad. Por ejemplo se señala “Creación de nuevas áreas para que niños y mayores disfruten y vivan la Ciudad”, o “Potenciación de nuevas zonas de alivio como el Parque de Invierno y el Parque de Purificación Tomás”

## TOMO III: OBJETIVOS Y PROPUESTAS

9. En los objetivos planteados en el apartado CICLISTAS, los números 4 y 5 son el mismo objetivo.
10. No se aprecia acuerdo entre los objetivos planteados y las propuestas aportadas.
11. En la página 2. “CICLISTAS”: se habla en el punto 1.4, 3 de “*Identificación de puntos de interés para localización de sistemas de bicicletas públicas*”, pero en ningún otro lugar del Plan se habla de la necesidad de este sistema ni del proyecto de su implantación.
12. En el objetivo "Fomento de los transporte no motorizados, incorporando o Itinerarios peatonales y carriles-bici cómodos y seguros, que den prioridad al flujo peatonal y en bicicleta sobre el vehículo privado. " no se indica qué actuaciones se van a llevar a cabo para tratar de alcanzarlo y con qué presupuestos se cuenta.
13. En la página 4 se señala dentro del ítem “Fomento de los transporte no motorizados”, la necesidad de incorporar “*Un sistema de alquiler de bicicletas que acerque al ciudadano de una manera fácil al uso cotidiano de este medio de transporte*”. Sería interesante saber si va a consistir en un “sistema público” o se trata de fomentar empresas que se dediquen a ello.
14. En la página. 23, en el apartado 2.3.4 Propuesta TP2. **Implantación de carriles bus**, se afirma que “*En general el carril-bus consiste en la limitación de la circulación en un carril, permitiendo su uso exclusivamente para bus y taxi*”. Debería cambiarse esta definición, ya que en la actualidad, en todas las ciudades en las que se fomenta y protege el uso de la bicicleta, el carril bus es compartido no sólo por taxis, sino también *por bicicletas*, como se menciona en otro apartado del presente PMUS. En consecuencia, debería



incluirse expresamente en la propuesta la inclusión de la bicicleta entre los vehículos usuarios del carril bus, con la debida señalización horizontal y vertical. Además, al objeto de no entorpecer la marcha del bus, debería diseñarse el carril con un ancho algo mayor. De este modo no pierde velocidad el bus y gana seguridad el ciclista.

15. Debería contemplarse la posibilidad de adecuar algunos autobuses urbanos para poder llevar en ellos la bicicleta, sin coste adicional, cuando el grado de ocupación del autobús lo permita, especialmente en líneas que cubran trayectos de mayor desnivel y con mayor número de posibles usuarios.

Es necesario tener presente las características orográficas de la ciudad de Oviedo, ubicada en pendiente, y adaptarse a ellas para favorecer la mayor comodidad de los ciudadanos en su transporte, especialmente de quienes optan por medios de desplazamiento sostenibles. Es una demanda realizada por vecinos de la zona rural y periférica del municipio. Esta medida se está llevando a cabo por la compañía de transportes de San Sebastián:

<http://www.dbus.es/es/usuarios/acceso-bicicletas>

16. En el rótulo **2.4.1 Propuesta B1. Señalización y difusión de Itinerarios existentes. Oficina de información y turismo. Asociaciones** no se entiende el motivo de la inclusión de la palabra asociaciones en él.

17. En la página 34, dentro del epígrafe “2.4 ciclistas”, en el apartado “2.4.2 Propuesta B2. Generación de nuevos Carriles 30”, debe añadirse no sólo la propuesta de nuevos itinerarios ciclables, sino también la *ampliación o expansión del anillo de la zona centro, así como crear anillos en barrios de la periferia, de un modo concéntrico.*

18. En la página 35, 2.4.3 Propuesta B3. “Favorecer la intermodalidad de medios de transporte públicos”, se pretende que se incluya en la normativa “la propuesta específica de permitir el aparcamiento de la bicicleta en cualquier mobiliario urbano público, siempre que no se dañe y que no exista una zona oficial de aparcamiento a menos de 100 metros”. Debería aclararse qué se entiende por “mobiliario urbano público”, ya que ni un árbol, ni un semáforo, ni una farola lo es. Por otra parte, esta idea no debería estar incluida en el apartado dedicado a favorecer la intermodalidad de los medios de transporte públicos, sino en el siguiente, relativo al aparcamiento de bicicletas.

19. Para favorecer la intermodalidad se deberían incorporar medidas como:



- Permitir el transporte de la bici en autobús y tren.
- Incorporar a Oviedo en el Consorcio de Transportes de Asturias.
- Promover el uso de la bici en combinación con otros medios de transporte.

20. En la página 35, en el epígrafe *2.4.5 Propuesta B5. Establecimiento de calendario fijo de eventos para crear usuarios estables*, deberían añadirse los siguientes eventos:

- 19 de abril, día mundial de la bicicleta
- Feria anual del ciclismo urbano, con presencia de fabricantes de bicicletas, accesorios, complementos de ropa de ciclismo urbano, talleres, turismo verde, bicicletas eléctricas, otros negocios o actividades mercantiles , con actividades complementarias de fomento del uso de la bicicleta en la ciudad.
- Una actividad mensual consistente en promocionar un domingo al mes el uso de la bicicleta por el centro de la ciudad con especial presencia de la policía urbana y vallas publicitarias anunciando la especial presencia de niños y mayores en bicicleta, sin necesidad de cortar el tráfico.

Se podrían organizar en la Escandalera y en el paseo de los Álamos actividades complementarias.

21. Página 35 en *2.4.6 Propuesta B6. Itinerarios escolares*

Deberían añadirse a los *itinerarios escolares*, los *itinerarios hospitalarios* y los *itinerarios a centros administrativos*.

*Se deberían incluir actividades para aprender a desplazarse en bici, para desplazarse en bici por la ciudad y para superar el miedo al tráfico motorizado, destinadas a adultos, quienes pueden, una vez alcanzados los objetivos de su aprendizaje, servir de difusores del uso de la bici a menores y escolares en general .*

22. En *2.4.7 Propuesta B7. Detectar y eliminar puntos de peligrosidad* Conflictivos, incluir:

- a) Instalar una regulación semafórica que permita a las bicicletas permanecer paradas menos tiempo que los vehículos a motor, muy especialmente en las paradas sin cruces.
- b) Adecuar un espacio de parada específico para bicicletas en los semáforos delante de todos los vehículos a motor, tal como se hace en ciudades europeas. Ello implica también un incremento de la seguridad de los peatones al obligar a los vehículos a motor a parar más alejados de la zona de paso peatonal.

## PEATONES

23. En la página 37 se señala entre las propuestas 2.5.2 la **Propuesta I.02.-Circuito**



**Biosaludable**, relativa a la la *“peatonalización del entorno de la Plaza España incluyendo la Calle de Santa Teresa donde se dispondrá de una serie de áreas biosaludables y zonas de recreo de actividades específicas para ancianos: barras para gimnasia, zonas blandas para fomentar el ejercicio en la calle, bicicletas estáticas”*. Consideramos que esta medida, siendo útil a la sociedad, es ajena al Plan de Movilidad Urbana. Una cosa es hacer itinerarios que favorezcan la transversalidad peatonal de la ciudad y otra hacer gimnsaios al aire libre. Esto perjudica considerablemente las partidas destinadas a la implantación de medios de transporte sostenible como la bicicleta. Es necesario tener en cuenta que en el Plan se destinan a la bicicleta 975.000€ y al Circuito Biosaludable 1.174.278€. Igual sucede con las medidas previstas en Llamaquique (1.041.873€), al que *“se dotará del mobiliario urbano necesario para crear nuevos espacios para niños”*. Ni el mobiliario urbano para niños ni para personas mayores deben ser incorporados en las partidas de un plan de movilidad, por no entrar en los objetivos ni fines de éste.

En suma, un Plan de movilidad urbana sostenible debe tener como objetivo la mejora de esta movilidad, atendiendo a los medios de transporte que la favorezcan y no diversificando la inversión hacia objetivos ajenos.

Dentro del presupuesto del plan, debe racionalizarse su distribución. No tiene sentido que la campaña de sensibilización sea la partida más elevada en el transporte urbano, por encima de la destinada a la creación de carriles bus. Tampoco que un solo circuito peatonal cueste más que todo lo que se prevé invertir en la implantación de la bicicleta como medio de transporte.

Esta implantación no puede ser tímida. Si se quiere que la población confie en la posibilidad de desplazarse en bicicleta es preciso una acción continuada y sólida tanto en la promoción de la bicicleta como en la creación de medidas que hagan creíble y fiable la promoción. Ello requiere una inversión mayor, pero, sobre todo, una convicción política sostenida de la utilidad de la bicicleta como medio de transporte urbano, tal como ya sucede en otras ciudades españolas y europeas.

Por todo ello solicitamos que sean atendidas estas alegaciones.

Oviedo, a 22 de mayo de 2012

M<sup>a</sup> Covadonga Álvarez Castrillo  
Presidenta de Asturias ConBici