



Una manera de hacer Europa

LA5b.- MEJORAS EN LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD

Revisión del modelo de movilidad y prioridad de transporte público

INSERCIÓN EN LA ESTRATEGIA URBANA

Objetivos Estratégicos EDUSI	OE-A.- MOVILIDAD SOSTENIBLE
	OE-B.- CIUDAD HACIA ADENTRO
	OE-C.- CALIDAD DE VIDA
	OE-D.- INCLUSIÓN SOCIAL
	OE-G.- MEDIO AMBIENTE
Integración horizontal	La línea de actuación incide en las dimensiones tecnológica, medioambiental social y económica.

COHERENCIA CON EL POCS

Objetivo Temático	OT4:
Prioridad de inversión	4e
Objetivo Específico	040e1-O.E.4.5.1
Campo de Intervención	CI047/CE044 Sistemas de transporte inteligentes (incluyendo la introducción de la gestión de la demanda, los sistemas de telepeaje y los sistemas informáticos de información y control)

DESCRIPCIÓN

Descripción general	<p>El reto de integrar el entorno periurbano y rural en las políticas de movilidad sostenible del Ayuntamiento de Oviedo ha llevado a identificar como prioritaria la actuación sobre las entradas a la ciudad, logrando un trasvase modal desde el vehículo privado al transporte público.</p> <p>Contando actualmente con un centro de la ciudad eminentemente peatonal y con una población concienciada sobre el impacto positivo que estas actuaciones tienen sobre la calidad de vida, la intervención sobre los accesos de la ciudad (infraestructuras y servicios de transporte), provocaría un importante desplazamiento de viajes desde el vehículo privado al transporte público, así como una mejora considerable de la calidad de vida en esos entornos.</p>
Retos	<p>R4 – Fomentar un cambio en el modelo de movilidad</p> <p>R1 – Nuevo modelo urbano: ciudad integrada con sus barrios</p> <p>R2 – Nuevo modelo urbano: ciudad compacta y regeneración del núcleo urbano consolidado</p> <p>R3 – Nuevo modelo urbano: ciudad integrada con su territorio</p> <p>R6 – Mejorar la calidad ambiental</p> <p>R8 – Reducción de la huella ecológica y lucha contra el cambio climático</p> <p>R9 – Atender a las situaciones de exclusión social con especial atención a las demandas sobre los derechos fundamentales</p>
Objetivos	<p>Impulsar el cambio modal de los desplazamientos urbanos y reducir la congestión provocada por el transporte.</p> <p>La mejora de la movilidad en el eje de la A66 como proyecto piloto para la mejora en el conjunto de las entradas a la ciudad.</p>
Concreción sobre el ámbito de actuación	<p>En el año 2006, el Ministerio de Fomento, cedió el tramo urbano de la A-66, desde la rotonda de la Cruz Roja hasta Guillén Lafuerza, al Ayuntamiento de Oviedo, instándolo a solucionar los graves problemas de salud pública que esta infraestructura generaba.</p> <p>Este enclave constituyó, en su día, en el punto más conflictivo de tráfico de la ciudad de Oviedo, circunstancia que se vio aliviada por la entrada en servicio de la AS-II Oviedo – Gijón, al absorber parte de los tráficos.</p> <p>El Ayuntamiento convirtió dicho tramo, principal vía de penetración en Oviedo situada en la zona Este de la ciudad, en una vía urbana con espacios verdes en la medianera y márgenes (aunque no se pueda acceder a ellos) reduciendo también el límite de velocidad.</p> <p>No obstante, continua siendo una barrera física que segrega y aísla los barrios de: Ventanielles, Guillén Lafuerza, La Monxina y Teatinos; del resto de la ciudad, generando graves problemas de contaminación acústica y ambiental para los vecinos de la zona Este de Oviedo.</p> <p>Este vial discurre, en su tramo final, muy próximo a San Julián de los Prados, Iglesia prerrománica de principios del siglo IX, muy afectada por el intenso tráfico que circula por sus inmediaciones.</p>

Como consecuencia de esta circunstancia, se planteó en su día, la construcción de una losa sobre el vial junto a la Iglesia.

Debido a la aparición de movimientos ciudadanos contrarios a la ejecución de la losa se han promovido actuaciones en la línea de dotar al vial de unas características más urbanas. Estas orientaciones inspiran a la disposición en dicho vial de plataformas reservadas para el transporte público que resultarían muy beneficiosas desde el punto de vista de la movilidad.

La actuación a acometer en esta zona tiene gran complejidad y múltiples condicionantes, además de que son tres las administraciones concernidas (estatal, autonómica y municipal).

Por tanto se propone realizar una acción integrada sobre esta zona, que debe ser desarrollada coordinadamente por las tres administraciones implicadas, procurando que la solución garantice la mayor protección al patrimonio histórico, sostenible ambientalmente y económicamente viable, considerando su vinculación a la reordenación urbanística del Recinto de La Vega.

Sus objetivos fundamentales son:

- Mejorar la velocidad comercial de transporte público, mediante la implantación de carriles bus en todas las calles por las que discurren estas líneas y en las que sea técnicamente sea viable.
- La mejora de las marquesinas y nuevos paneles de información de tiempos de llegada de los autobuses para aumentar la oferta de información relacionada con los servicios prestados y para que puedan contener dispositivos de aviso a los conductores de la espera de viajeros con movilidad reducida.

Situación	Tramo urbano de la autovía A-66a (Acceso Oviedo)				
INDICADORES					
	Código	Denominación	Valor inicial	Valor esperado	Unidad medida
	C034	Reducción anual estimada de gases de efecto invernadero (GEI).	0,043	0,034	Teq CO2/año.
	EU01	Número de planes de movilidad urbana sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de estrategias urbanas integradas.	1	1	Ud.
ÁREAS INVOLUCRADAS					
Áreas responsables	Concejalía Infraestructuras y Servicios Básicos. Concejalía de Urbanismo y Medio Ambiente. Concejalía Participación, Información y Transparencia.				
Planes de referencia	Plan Estratégico Oviedo 2015-2025 PMUS Plan Oviedo de las Personas Plan de Modernización Tecnológica				
PRESUPUESTO					
Dotación económica	Operaciones a realizar			285.000 €	
	TOTAL			285.000 €	
Cronograma	2020/2023 La magnitud de la intervención y su interrelación con otras líneas de actuación previstas exige que el desarrollo de esta línea se prolongue en el tiempo durante todo el periodo de implantación de la EDUSI.				
% Presupuestarios	% respecto OT		12,47 OT4		
	% respecto EDUSI		2,21%		
	Inv. Pública		57.000 € (20%)		
	Ayuda FEDER		228.000 € (80%)		
CRITERIOS DE SELECCIÓN Y PRIORIZACIÓN DE OPERACIONES					
Criterios generales	Conforme al Punto 8.a), Anexo VII de la Orden HAP/2427/2015 Se priorizarán las actuaciones sobre:				
Criterios específicos	<ul style="list-style-type: none"> • Supongan sinergias con las actuaciones desarrolladas en la LA3 y LA4 y LA8a LA8b y LA8c • Supongan soluciones fácilmente replicables en el resto de la ciudad • Con especial atención a la brecha digital 				
Procedimientos	Los establecidos en el documento a elaborar CPSO: Criterios y Procedimientos para la Selección de Operaciones una vez resulte seleccionada la EDUSI				
CONTRIBUCIÓN POSITIVA A LOS PRINCIPIOS HORIZONTALES Y OBJETIVOS TRANSVERSALES					

Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación	Media
Desarrollo sostenible	Alta
Accesibilidad	Alta
Cambio demográfico	Media
Mitigación y Adaptación al cambio climático	Alta

PARTICIPACIÓN

La participación derivada del PMUS (encuestas, entrevistas con colectivos y agentes y grupos de trabajo con colectivos de usuarios del transporte público) señaló la necesidad de abordar el reto de un cambio de modelo de movilidad hacia modos más sostenibles

El movimiento ciudadano Imagina un Bulevar considera que las actuaciones de rediseño de la autopista A-66 deben formar parte de un nuevo modelo de movilidad

En las diversas Mesas de trabajo (Diagnóstico y Definición de Actuaciones) del Plan Estratégico Oviedo 2015-2025 se puso de manifiesto la necesidad de impulsar un cambio en el modelo de movilidad y su coordinación con la movilidad metropolitana.

Diversos colectivos (Asturies conBici, FAVO Federación de Asociaciones de Vecinos de Oviedo, Colegio de Arquitectos, etc.) han realizado aportaciones mediante documentos para una nueva movilidad

El Plan Estratégico ha acordado abordar este reto en la Línea de Actuación E.2.4 – Fomento de un cambio de movilidad hacia modos más sostenibles
