

[Alegacións ao Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo]

EQUO Pontevedra
Vigo, 17 de xullo do 2014

[A.1] MARCO DE ACTUACIÓN

Onde pon:

"Isto significa proporcionar á cidadanía alternativas ao vehículo privado que sexan cada vez máis sostibles, eficaces e confortables, e, á vez, concienciar sobre a necesidade dun uso máis eficiente do vehículo privado."

Pór:

"Isto significa proporcionar á cidadanía alternativas ao automóbil que sexan cada vez máis sostibles, eficaces e confortables, e, á vez, concienciar sobre a necesidade dun uso máis eficiente do vehículo privado."

Ademais:

O presente PMUS (Plan de Mobilidade Urbana Sostible) debería incluír nos documentos de referencia o Informe "Rutas de Carrís para bicicletas no Concello de Vigo" do Valedor do Cidadá do 2006.

[A.2] OBXECTIVOS XERAIS

Onde pon:

"Reducir a dependencia dos cidadáns de Vigo do vehículo privado, ofertando alternativas de transporte público eficaces (regulares, fiables, comparativamente rápidas e seguras."

Pór:

"Reducir a dependencia da cidadanía de Vigo do automóbil, ofertando alternativas de transporte público eficaces (regulares, fiables, comparativamente rápidas e seguras) e unha rede segura de carrís bici."

Onde pon:

"Incremento do nivel de seguridade viaria nas interseccións tanto para os vehículos, con especial atención aos máis débiles (ciclistas), como para os peóns."

Pór:

"Incremento do nivel de seguridade viaria nas interseccións tanto para os vehículos, con especial atención aos máis débiles (ciclistas), como para os peóns."

Incluír os seguintes obxectivos:

"Facer posible a intermodalidade entre transporte público e transporte en bicicleta."

"Creación dunha rede de carrís bici que fomente o uso da bicicleta como medio de transporte."

"Redución das emisións á atmosfera orixinadas polo transporte nun 25 % no 2022

respecto das estimadas para o mesmo ano.”

[A.3] LÍNEAS ESTRATÉXICAS

Incluír a seguinte liña estratéxica:

“Mellora das condicións da mobilidade en bicicleta como medio de transporte.”

[B.4] MELLORA DA ACCESIBILIDADE Á PRAIA DE SAMIL

Onde pon:

“Proponse unha reforma e homoxeneización da sección en todo o eixo, coa inclusión de beirarrúas e dun carril bici de 1'5 m para cada sentido, en cada marxe da calzada, favorecendo así a seguridade nas interseccións.”

Pór:

“Proponse unha reforma e homoxeneización da sección en todo o eixo, coa inclusión de beirarrúas e dun carril bici de 1'5 m para cada sentido, en cada marxe da calzada, favorecendo así a seguridade nas interseccións.”

En “Outras consideracións”

Ter en conta que a circulación de bicicletas e peóns debe estar sempre separada dunha forma segura para ambos.

Onde pon:

“Evidentemente esta situación non é recomendable. Analizado todo o corredor a nivel de anteproxecto/proxecto, podería avaliarse a posibilidade / conveniencia / custo de expropiar algunha banda para a execución do citado carril bici.”

engadir ao final: “nos dous sentidos de circulación”.

[B.6] REORDENACIÓN DA AVENIDA DE MADRID

Na sección transversal proposta incluír un carril bici de 1'5 m de ancho en cada sentido a cada lado da calzada desde a Estrada de Lameiro á Praza de España, co fin de unir o paseo do Lagares con Gran Vía e O Castro.

[B.7] PROPOSTA DE ORDENACIÓN DA ÁREA DA ACTUAL ESTACIÓN DE AUTOBUSES

Incluír:

“Dotarase o aparcadoiro disuasorio de punto de alugueiro de bicicletas do sistema público e de aparcadoiro para bicicletas privadas.”

[C] PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DO TRANSPORTE COLECTIVO E MELLORA DA INTERMODALIDADE

Incluír:

“Dotar os autobuses urbanos de soportes para transporte de bicicletas de forma

que propicie a intermodalidade entre transporte público e en bicicleta.

Postergar a aplicación do servizo de paradas a demanda ata a instalación completa da rede do sistema PARDEM, descartando a demanda por Internet con 24 h de antelación pola súa complexidade e inaccesibilidade para persoas analfabetas tecnolóxicas.

En zonas onde non sexa viable a construción dun carril exclusivo para bicicletas, e exista carril-bus, autorizarase o uso do mesmo por ciclomotores e bicicletas.”

[C.8] INTERCONEXIÓNS ENTRE TRANSPORTE PÚBLICO E NOVOS APARCAMENTOS DISUASORIOS

Incluír o obxectivo:

“Potenciar o uso da bicicleta como transporte en zona urbana de Vigo.”

Incluír na descrición:

“Os aparcadoiros disuasorios disporán de servizo público de alugueiro de bicicletas e aparcadoiros suficientes para bicicletas privadas.

[C.9] ESTACIÓN INTERMODAL URZAIZ: APARCAMENTO E ACCESOS

Incluír:

“A estación intermodal de Urzáiz disporá de servizo público de alugueiro de bicicletas e aparcadoiros suficientes para bicicletas privadas.”

[C.10] CORREDOR VERDE: PLATAFORMA RESERVADA PARA AUTOBUSES INTERURBANOS (REVERSIBLE) SOBRE O TRAZADO DO FERROCARRIL

Descartar as alternativas presentadas.

Propomos unha nova alternativa:

Converter o antigo trazado do ferrocarril nun verdadeiro corredor verde que dote a zona dun espazo verde de calidade e que inclúa carril bici de dobre sentido, cunha anchura de 1'5 m para cada sentido, claramente delimitado para garantir a seguridade de peóns e ciclistas.

Integrarán nese espazo verde as parcelas residuais que rodean o anterior trazado de ferrocarril.

[D.1] ZONAS 30

Incluír:

Instalar sinalización vertical e horizontal que indique a prioridade de peóns e bicicletas nas zonas 30.

Realizarase unha campaña de sensibilización á cidadanía para a difusión das condicións de uso das zonas 30.

[D.2] INTEGRACIÓN PÚBLICA DO USO CICLISTA DENTRO DO ESPAZO PÚBLICO

Onde pon:

“Por tanto, esta liña desenvolverase mediante actuacións singularizadas que permitan a unión e a creación de circuitos amigables para a bici e para o peón, engarzando como xa se dixo as zonas nas que esa preponderancia do uso amigable do espazo urbano xa está conseguida. Búscase executar medidas singularizadas para lograr esta unificación de percorridos, que manteñan parámetros de comodidade e seguridade para o peón e o ciclista. Estas medidas actuarán sobre os espazos aínda non adaptados, de forma provisional con medidas de reserva de carrís para bicicleta, protección en interseccións, ou incluso mediante a propia regulación das zonas de paso, naqueles casos nos que o tráfico rodado poida significar unha ameaza para os usos amigables.”

Pór:

“Esta liña desenvolverase mediante actuacións singularizadas que permitan a creación dun carril bici, engarzando e mellorando os xa existentes. Búscase executar medidas singularizadas para lograr esta unificación de percorridos, que manteñan parámetros de comodidade e seguridade para a persoa usuaria da bicicleta. Estas medidas levaranse a cabo sobre os espazos aínda non adaptados, con medidas coma a reserva de carrís bici, a protección en interseccións ou incluso mediante a propia regulación de zonas de paso, naqueles casos nos que o tráfico rodado poida significar unha ameaza para as persoas usuarias da bicicleta. Implantaranse tamén espazos para o aparcadoiro de bicicletas.”

[D.7] DEFENSA DO PEÓN EN PUNTOS SINGULARES.

D.7.1 NAVIA

Neste punto:

Parécennos de todo insuficientes as propostas de mellora de conexións para peóns do polígono residencial de Navia. Non se actúa sobre o carácter do entorno, para facelo máis amigable ao peón, de forma que este realmente é o que invade o espazo para automóviles.

Denunciamos a omisión de calquera intervención para favorecer o uso da bicicleta tanto como medio de transporte como de lecer.

Propomos a creación de conexións para peóns e bicicletas debidamente separadas e sinalizadas:

Conexións da rúa Teixugueiras co paseo do Lagares:

1. senda entre rúa Teixugueiras e rúa Xuncal paralelo á VG-20, ata conectar co paseo do Lagares.
2. senda entre rúa Teixugueira e rotonda da rúa Caramuxo cara á área recreativa do paseo do Lagares.

[E.2] IMPLANTACIÓN E FOMENTO DUN SERVIZO DE BICICLETA PÚBLICA

Incluír:

O uso xeral deste servizo e o seu éxito dependerán á súa vez do éxito na implantación dunha rede segura a nivel urbano para o tránsito de ciclistas.

No proceso de implantación deste servizo débese ter especial interese na fidelización dos usuarios sendo preciso un óptimo servizo de captación de abonados para facelo sostible economicamente.

[E.5] FOMENTO DO VEHÍCULO ELÉCTRICO E ECOLÓXICO NA CIDADE

Incluír:

"Cabe destacar que dentro dos vehículos eléctricos non só existen os turismos. Débese incidir especialmente no aumento de vehículos eléctricos colectivos, así coma motocicletas, ciclomotores, bicicletas ou cuadríciclos."

[F.4] ADAPTACIÓN DO MOBILIARIO URBANO ÁS PERSOAS CON CAPACIDADE MOTORA E SENSORIAL REDUCIDA

Onde pon:

"Ampliación das beirarrúas ata cando menos 90 cm de anchura para persoas con mobilidade reducida, alí onde sexa posible."

Pór:

"Ampliación das beirarrúas ata acadar un paso libre como mínimo de 90 cm de anchura para persoas con mobilidade reducida, garantindo puntos onde se poida inscribir un círculo de 150 cm de diámetro para facilitar a manobra de cambio de sentido sempre que sexa posible."

[K.4] BALANCE AMBIENTAL

Para ser este un Plan de Mobilidade Sostible do século XXI debería dotarse das medidas precisas para aspirar a un aforro no volume de contaminación dun 25 % respecto das medidas estimadas para o ano 2022.