

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

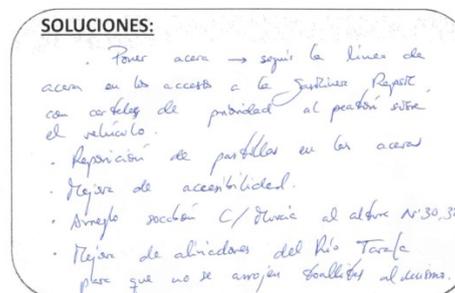
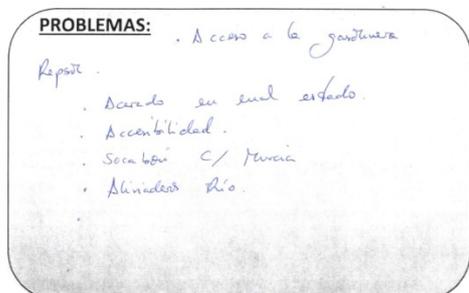


CONTESTACIÓN MESAS PARTICIPACIÓN PÚBLICA

REV_I_16/11/2018

MESA SOCIAL (ASOCIACIÓN DE LOS MIEMBROS DE LA TERCERA EDAD) - 22/10/18

PARTICIPACIÓN 1-1



<p>PROBLEMAS:</p> <ul style="list-style-type: none">- Acceso a la gasolinera Repsol.- Acerado en mal estado.- Accesibilidad.- Socavón en la calle de Murcia.- Aliviaderos del río.	<p>SOLUCIONES:</p> <ul style="list-style-type: none">- Poner y seguir la línea de acera en el acceso a la gasolinera Repsol, con carteles de prioridad al peatón sobre el vehículo.- Reposición de las aceras.- Mejora de la accesibilidad.- Arreglo del socavón.- Mejora de los aliviaderos del río Tarafa para evitar el vertido de toallitas.
---	---

Todas las cuestiones relacionadas con el mal estado de las aceras y la falta de accesibilidad vienen consideradas para su mejora en la PROPUESTA 4.3 - ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO QUE PRIORICE LAS INTERVENCIONES SOBRE LOS ITINERARIOS PEATONALES DE MAYOR IMPORTANCIA CONTEMPLANDO SU ADECUACIÓN PARA GARANTIZAR UNA MEJORA DEL ESPACIO OTORGADO AL PEATÓN Y BAJO MEJORA DE ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, MAYORES Y CARRITOS.

En cuanto al arreglo del viario, se recoge en la PROPUESTA 1.3 - ACTUACIONES DE MEJORA DEL ASFALTADO. Por último, lo relacionado con los vertidos sobre el río Tarafa, no es objeto del presente Plan de Movilidad, pero no deja de ser una cuestión a tener en cuenta por parte del Ayuntamiento de Aspe.

PARTICIPACIÓN 1-2

PROBLEMAS:

- DEMASIADOS VEHÍCULOS PARTICULARES
- LEJANÍA DE LA ZONA

SOLUCIONES:

- BUS URBANO
- BUS URBANO

PROBLEMAS:

- *Demasiados vehículos particulares.*
- *Lejanía de la zona.*

SOLUCIONES:

- *Autobús urbano.*

En el análisis y diagnóstico del Plan se manifiesta el elevado índice de motorización existente en Aspe, que puede suponer un problema si sigue aumentando. Es por ello que, junto con el resto de cuestiones analizadas, las propuestas de actuación van encaminadas al fomento de otros modos de desplazamientos más sostenibles en detrimento de la movilidad en vehículo privado.

Particularizando en el transporte público, a nivel interurbano se propone seguir líneas de trabajo con las administraciones e instituciones correspondientes (autonómica y operadores de la concesión de servicios autocar) para conseguir aumentar el número de servicios en estas líneas de autobús interurbano. También se considera agregar una nueva parada para dar mayor cobertura en este tipo de servicio.

En lo que respecta al autobús urbano, es importante mantener y fomentar el uso del autobús escolar. En lo que respecta a otros empleos del bus urbano, lo que se propone es articular inicialmente servicios específicos para determinadas demandas que funcionen como prueba piloto y que en función de la respuesta ciudadana puedan tener su continuidad en el tiempo y su consolidación a una línea en el municipio. Es por ello que en función de la participación pública, las demandas que inicialmente podrían considerar de interés para estas pruebas piloto serían:

- Estudio de la implantación de un servicio piloto de autobús que se dirija al polígono industrial Tres Hermanas. Servicios específicos de horarios de entrada y salida.
- Estudio de la implantación de servicios que conecten los equipamientos más significativos (centro de salud, zona polideportivo, mercadillo, mercado-zona comercial) desde las zonas más distales o de mayor desnivel (conexión zona alta-baja). Los servicios se podrían articular en días y períodos concretos del año (ej: instalaciones deportivas en periodo estival, días de mercadillo...).

PARTICIPACIÓN 1-3

PROBLEMAS:
La calle Sacramento se supone que debe ser peatonal. Constantemente hay vehículos estacionados, la carga descarga funciona mal, porque se utiliza como estacionamiento por parte de los comerciantes de la calle y vecinos que compran o van al bar King. El riesgo de atropello a los peatones es muy elevado porque las zonas destinadas a ellos está ocupada por vehículos.

SOLUCIONES:
*carga y descarga de C/ Sacramento trasladarla al lateral del Parque Dr. Calatayud desde la esquina del bar King hasta farmacia de Carmen Bordallo, respetando estacionamiento de minusválidos → Bordillo amarillo y señalización adecuada. Cada vez que descargan en Sta Faz, cortan la calle con un cono. También ellos podrían usar la zona para descargar en su establecimiento.
 El lateral de C/ Sacramento poner maceteros para que los vehículos no estacionen y los peatones puedan usar su zona de paso.*

<p>PROBLEMAS:</p> <p><i>La calle Sacramento se supone que debe ser peatonal. Constantemente hay vehículos estacionados, la carga y descarga funciona mal porque se utiliza como estacionamiento por parte de los comerciantes de la calle y vecinos que compran o van al bar King. El riesgo de atropello a los peatones es muy elevado porque las zonas destinadas a ellos está ocupada por vehículos.</i></p>	<p>SOLUCIONES:</p> <p><i>Trasladar la zona de carga y descarga al lateral del parque Dr. Calatayud, en la esquina junto al bar King hasta la farmacia de Carmen Bordallo, respetando el estacionamiento para minusválidos. Bordillo amarillo y señalización adecuada. Cada vez que descargan en Electrodomésticos Alberola, se corta la calle Santa Faz con un cono, por lo que también ellos podrían utilizar esta zona de carga y descarga. Poner maceteros en el lateral de la calle Sacramento para que los vecinos no estacionen y los peatones puedan usar su zona de paso.</i></p>
--	--

En el Plan se ha detectado que la utilización de las plazas de carga y descarga no está siendo del todo correcta ya que se ha comprobado que existen cantidad de estacionamientos con duración mayor de media hora (tiempo suficiente para la tarea de carga y descarga).

En cuanto al aparcamiento ilegal en calles de plataforma única y con mayor uso peatonal también se ha detectado dicha problemática. Fruto de ello son las propuestas realizadas: PROPUESTA 2.5 - EVITAR EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LAS ZONAS DE REFERENCIA PEATONAL Y HABILITAR OTRAS ALTERNATIVAS (NO HAY QUE APARCAR EN LA PUERTA) y PROPUESTA 2.6 - MEJORA DEL SISTEMA DE CARGA Y DESCARGA, EN LO RELATIVO A PLAZAS RESERVADAS EXISTENTES EN EL CASCO URBANO Y ZONAS INDUSTRIALES DEL MUNICIPIO DE ASPE, CONTROL DE TIEMPOS. Se tendrá en cuenta lo mencionado a la hora del desarrollo de las propuestas por parte del Ayuntamiento.

PARTICIPACIÓN 1-4

PROBLEMAS:

DEJADIZ GENERAL BARRIO EL CASTILLO,
EN ESPECIAL EL ASFALTADO DE SUS
CALLES, QUE PARECEN CAMINOS DE
CABRAS.

SOLUCIONES:

REASFALTADO DE LAS CALLES, RECONDICIONA-
MIENTO DEL ALUMBRADO. DISPOSICIÓN DE
CONTENEDORES.

PROBLEMAS:

*Dejadedad general en el barrio El
Castillo, en especial el asfaltado de
sus calles, que parecen caminos de
cabras.*

SOLUCIONES:

*Reasfaltado de las calles,
recondicionamiento del alumbrado
y disposición de contenedores.*

En el análisis y diagnóstico realizado por el Plan se ha detectado el estado mejorable del asfaltado de las calles. Es por ello que se recoge su mejora en la PROPUESTA 1.3 - ACTUACIONES DE MEJORA DEL ASFALTADO. El reacondicionamiento del alumbrado y la disposición de contenedores son cuestiones que serán tenidas en cuenta por el Ayuntamiento en otras actuaciones de iniciativa municipal ya que no son objeto del Plan de Movilidad.



MESA SOCIAL (ASOCIACIONES INSCRITAS EN EL REGISTRO MUNICIPAL DE ASOCIACIONES, ARQUITECTOS E INGENIEROS DEL MUNICIPIO, COMERCIANTES Y EMPRESARIOS DEL MUNICIPIO, ENTIDAD DE CONSERVACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL TRES HERMANAS I Y II) - 23/10/18

PARTICIPACIÓN 2-1

PROBLEMAS:
Según el PMUS, Santa Elena es una "pequeña urbanización de carácter residencial [...] a menos de 3 km de distancia del centro", que no requiere ninguna mejora (!!). Sin embargo, los vecinos de sus 274 viviendas, sólo disponen de una muy frecuentada vía de comunicación con el pueblo (pues muchos Aspenses la visitan para pasear -con o sin perros-, iniciar trayectos de senderismo, correr, ir en bicicleta o, sobre todo de noche, acudir a su zona de ocio). Esta única vía, pese a su cortedad (sólo 768 metros hasta el nuevo CS) es muy peligrosa; por su trazado, muy sinuoso, con mala visibilidad que ya ha generado suficientes accidentes; por su única acera, estrecha (1 metro a lo sumo) y nada adaptada (los viandantes han de ir por la calzada si se cruzan con alguien, las sillas de ruedas apenas caben); por la ausencia de arcén donde puedan buscar refugio los ciclistas en caso de peligro, etc. Este cuello de botella (y la ausencia de transporte público) resta autonomía a niños y ancianos, y les condena a la dependencia.

SOLUCIONES:

1. Adecuar el trazado de la calle hasta Santa Elena a los estándares de seguridad vial
2. Adecuar los itinerarios peatonales a ambos lados de la vía a una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m como recomienda la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE del 11 de marzo)
3. Incluir Santa Elena en el Área de intervención V: Movilidad ciclista - Red de carriles bici
4. Promover/Desarrollar un sistema de transporte público urbano que incluya una parada en Santa Elena

Tanik Carbur Tanik Wenbunne
X4375950T

En Aspe, a 3 de noviembre de 2018

PROBLEMAS:

Según el PMUS, Santa Elena es una "pequeña urbanización de carácter residencial [...] a menos de 3 km de distancia del centro", que no requiere ninguna mejora. Sin embargo, los vecinos de sus 274 viviendas, sólo disponen de una muy frecuentada vía de comunicación con el pueblo (pues muchos aspenses la visitan para pasear, iniciar trayectos de senderismo, correr, ir en bicicleta o, sobre todo de noche, acudir a su zona de ocio). Esta única vía, pese a su cortedad (sólo 768 m hasta el nuevo CS) es muy peligrosa; por su trazado, muy sinuoso, con mala visibilidad que ya ha generado suficientes accidentes; por su única acera, estrecha (1 m a lo sumo) y nada adaptada (los viandantes han de ir por la calzada si se cruzan con alguien, las sillas de rueda apenas caben); por la ausencia de arcén donde puedan buscar refugio los ciclistas en caso de peligro, etc. este cuello de botella (y la ausencia de transporte público) resta autonomía a niños y ancianos, y les condena a la dependencia.

SOLUCIONES:

- Adecuar el trazado de la calle hasta Santa Elena a los estándares de seguridad vial.
- Adecuar los itinerarios peatonales a ambos lados de la vía a una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m como recomienda la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE del 11 de marzo).
- Incluir Santa Elena en el Área de intervención V: Movilidad ciclista - Red de carriles bici.
- Promover/Desarrollar un sistema de transporte público urbano que incluya una parada en Santa Elena.



Se incluirá en el documento el problema de comunicación entre la urbanización Santa Elena y el casco urbano consolidado. Se hará mención especial como una propuesta la mejora de aceras para peatones en el tramo que conecta la urbanización Santa Elena con el casco urbano de Aspe y que se incluyan las medidas correspondientes de seguridad vial. También se incluirá en el ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA una propuesta de conexión ciclista con el mismo objetivo de mejorar en otros modos la conexión de la urbanización con el casco urbano. No obstante, existen zonas del trazado que debido a la situación encajada que presenta el vial entre propiedades particulares, precisará de articular medidas de obtención del suelo necesario para garantizar estas cuestiones. Por todo ello, al incluir la medida deberá trabajarse por parte municipal en obtener la disponibilidad de terrenos que permita ampliar la sección del viario.

Por lo que respecta al transporte público urbano, se ha planteado con el Ayuntamiento estudiar la posibilidad de establecer un servicio de transporte público entre el casco urbano y demandas específicas para evaluar su implantación mediante pruebas piloto que en función de la respuesta ciudadana puedan consolidar determinados servicios específicos y puntuales. En él se puede estudiar también la inclusión de la conexión con la urbanización Santa Elena.

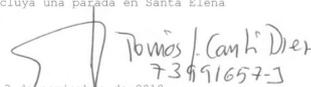
PARTICIPACIÓN 2-2

PROBLEMAS:

Según el PMUS, Santa Elena es una "pequeña urbanización de carácter residencial [...] a menos de 3 km de distancia del centro", que no requiere ninguna mejora (!!). Sin embargo, los vecinos de sus 274 viviendas, solo disponen de una muy frecuentada vía de comunicación con el pueblo (pues muchos aspenses la visitan para pasear -con o sin perros-, iniciar trayectos de senderismo, correr, ir en bicicleta o, sobre todo de noche, acudir a su zona de ocio). Esta única vía, pese a su cortedad (sólo 768 metros hasta el nuevo CS) es muy peligrosa: por su trazado, muy sinuoso, con mala visibilidad que ya ha generado suficientes accidentes; por su única acera, estrecha (1 metro a lo sumo) y nada adaptada (los viandantes han de ir por la calzada si se cruzan con alguien, las sillas de ruedas apenas caben); por la ausencia de arcén donde puedan buscar refugio los ciclistas en caso de peligro, etc. Este cuello de botella (y la ausencia de transporte público) resta autonomía a niños y ancianos, y les condena a la dependencia.

SOLUCIONES:

1. Adecuar el trazado de la calle hasta Santa Elena a los estándares de seguridad vial
2. Adecuar los itinerarios peatonales a ambos lados de la vía a una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m como recomienda la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE del 11 de marzo)
3. Incluir Santa Elena en el Área de intervención V: Movilidad ciclista - Red de carriles bici
4. Promover/Desarrollar un sistema de transporte público urbano que incluya una parada en Santa Elena


734916573

En Aspe, a 3 de noviembre de 2018

PROBLEMAS:

Según el PMUS, Santa Elena es una "pequeña urbanización de carácter residencial [...] a menos de 3 km de distancia del centro", que no requiere ninguna mejora. Sin embargo, los vecinos de sus 274 viviendas, sólo disponen de una muy frecuentada vía de comunicación con el pueblo (pues muchos aspenses la visitan para pasear, iniciar trayectos de senderismo, correr, ir en bicicleta o, sobre todo de noche, acudir a su zona de ocio). Esta única vía, pese a su cortedad (sólo 768 m hasta el nuevo CS) es muy peligrosa; por su trazado, muy sinuoso, con mala visibilidad que ya ha generado suficientes accidentes; por su única acera, estrecha (1 m a lo sumo) y nada adaptada (los viandantes han de ir por la calzada si se cruzan con alguien, las sillas de rueda apenas caben); por la ausencia de arcén donde puedan buscar refugio los ciclistas en caso de peligro, etc. este cuello de botella (y la ausencia de transporte público) resta autonomía a niños y ancianos, y les condena a la dependencia.

SOLUCIONES:

- Adecuar el trazado de la calle hasta Santa Elena a los estándares de seguridad vial.
- Adecuar los itinerarios peatonales a ambos lados de la vía a una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m como recomienda la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE del 11 de marzo).
- Incluir Santa Elena en el Área de intervención V: Movilidad ciclista - Red de carriles bici.
- Promover/Desarrollar un sistema de transporte público urbano que incluya una parada en Santa Elena.

(Ver contestación a la participación 2-1)

PARTICIPACIÓN 2-3

PROBLEMAS:

Según el PMUS, Santa Elena es una "pequeña urbanización de carácter residencial [...] a menos de 3 km de distancia del centro", que no requiere ninguna mejora (!!). Sin embargo, los vecinos de sus 274 viviendas, solo disponen de una muy frecuentada vía de comunicación con el pueblo (pues muchos Aspenses la visitan para pasear -con o sin perros-, iniciar trayectos de senderismo, correr, ir en bicicleta o, sobre todo de noche, acudir a su zona de ocio). Esta única vía, pese a su cortedad (sólo 768 metros hasta el nuevo CS) es muy peligrosa: por su trazado, muy sinuoso, con mala visibilidad que ya ha generado suficientes accidentes; por su única acera, estrecha (1 metro a lo sumo) y nada adaptada (los viandantes han de ir por la calzada si se cruzan con alguien, las sillas de ruedas apenas caben); por la ausencia de arcén donde puedan buscar refugio los ciclistas en caso de peligro, etc. Este cuello de botella (y la ausencia de transporte público) resta autonomía a niños y ancianos, y les condena a la dependencia.

SOLUCIONES:

1. Adecuar el trazado de la calle hasta Santa Elena a los estándares de seguridad vial
2. Adecuar los itinerarios peatonales a ambos lados de la vía a una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m como recomienda la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE del 11 de marzo)
3. Incluir Santa Elena en el Área de intervención V: Movilidad ciclista - Red de carriles bici
4. Promover/Desarrollar un sistema de transporte público urbano que incluya una parada en Santa Elena

Nieves Gaité Díez
21/10/2013 - B

En Aspe, a 3 de noviembre de 2018

PROBLEMAS:

Según el PMUS, Santa Elena es una "pequeña urbanización de carácter residencial [...] a menos de 3 km de distancia del centro", que no requiere ninguna mejora. Sin embargo, los vecinos de sus 274 viviendas, sólo disponen de una muy frecuentada vía de comunicación con el pueblo (pues muchos aspenses la visitan para pasear, iniciar trayectos de senderismo, correr, ir en bicicleta o, sobre todo de noche, acudir a su zona de ocio). Esta única vía, pese a su cortedad (sólo 768 m hasta el nuevo CS) es muy peligrosa; por su trazado, muy sinuoso, con mala visibilidad que ya ha generado suficientes accidentes; por su única acera, estrecha (1 m a lo sumo) y nada adaptada (los viandantes han de ir por la calzada si se cruzan con alguien, las sillas de rueda apenas caben); por la ausencia de arcén donde puedan buscar refugio los ciclistas en caso de peligro, etc. este cuello de botella (y la ausencia de transporte público) resta autonomía a niños y ancianos, y les condena a la dependencia.

SOLUCIONES:

- Adecuar el trazado de la calle hasta Santa Elena a los estándares de seguridad vial.
- Adecuar los itinerarios peatonales a ambos lados de la vía a una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m como recomienda la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero (BOE del 11 de marzo).
- Incluir Santa Elena en el Área de intervención V: Movilidad ciclista - Red de carriles bici.
- Promover/Desarrollar un sistema de transporte público urbano que incluya una parada en Santa Elena.

(Ver contestación a la participación 2-1)

MESA SOCIAL (ASOCIACIÓN DE AMAS DE CASA Y VIUDAS) - 24/10/18

PARTICIPACIÓN 3-1

FECHA: 24/10/18

PROBLEMAS: TRAFICO DE COCHES QUE PASA POR LA CALLE VAN MUY RAPIDO y NO SE PUEDE NI ANDAR POR LA ACERA y CUANDO LUEVE SE METE EL AGUA A LAS CASAS
ESTO OCURRE EN LA CALLE EL SOL

SOLUCIONES: CAMBIAR LA DIRECCION ACIA A BAJO

PROBLEMAS:

El tráfico de los vehículos que pasan por la calle Sol lo hacen a gran velocidad y no se puede andar por la acera. Además, cuando llueve se mete el agua en las casas.

SOLUCIONES:

Cambiar el sentido de circulación de la calle.

En el análisis y diagnóstico del Plan se ha detectado que hay una clara tendencia en el municipio a realizar trayectos en vehículo a través de las vías centrales (internas que cruzan el municipio), cuando existe una vía perimetral más adecuada y con mayor capacidad para ello. Por este motivo, uno de los objetivos del Plan es que se modifique la tendencia para conseguir que los desplazamientos internos en el municipio sean de forma predominante por las vías perimetrales. El viario interno suele presentar una sección demasiado estricta donde se produce conflicto con el peatón así como con las molestias y problemas asociadas a la velocidad y el ruido. Por todo ello se han establecido propuestas como: PROPUESTA 1.1 - LIMITACIÓN DEL ACCESO DEL VEHÍCULO PRIVADO AL CENTRO URBANO DE ASPE; PROPUESTA 1.2 - REMODELACIÓN DEL TRÁFICO RODADO; PROPUESTA 1.6 - FINALIZACIÓN DE LA RONDA SUR; PROPUESTA 2.1 - ELIMINACIÓN DE BANDAS LATERALES DE ESTACIONAMIENTO MEDIANTE LA AMPLIACIÓN DE ACERADOS/CARRIL BICI; etc. Con la aplicación de todas de estas medidas se debe conseguir que se reduzca en gran medida el número de vehículos que atraviesan el casco urbano por las vías centrales-internas y que supondrá una pacificación del tráfico rodado que afecta a calles como Sol, Concepción y otras similares. Se tendrá en cuenta la propuesta comentada para considerar su estudio a la hora de ejecutar las propuestas.