

### 2.4.2 Reserva plazas adaptadas en el centro.

Las personas usuarias de silla de ruedas o con movilidad reducida constituyen un sector importante de la población que participa de la vida ciudadana al igual que el resto de los habitantes de un municipio en el que incide, en mayor medida, si cabe, el conflicto creciente entre la movilidad y la calidad de vida que afecta al conjunto de la población de cualquier ciudad o núcleo urbano, formando parte de la población global. Para ello se propone la realización de un programa de actuación específico de estacionamientos, por un lado que regule las plazas en zona ORA y por otro que ofrezca directrices de actuación en el resto del municipio de Mieres.

#### 2.4.2.1 Directrices de regulación de los estacionamientos plazas adaptadas en el municipio de Mieres.

- Correcta señalización horizontal y vertical de todas las reservas de aparcamiento adaptadas.
- Publicación bajo plano de la ubicación de todas las paradas adaptadas del municipio.
- Control específico por controladores de la ORA
- Guardar proporción entre reserva de plazas adaptadas y plazas libres en todo el municipio. Se propone la reserva de 1 de cada 50 plazas, es decir el 2% del total, como norma general.
- En los centros dotacionales, como educativos y sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, de servicios, oficiales, etc, se propone el estudio de implantar siempre 2 plazas por cada solicitud recibida por un residente o trabajador en un área de influencia de los mismos de 100m.

#### 2.4.2.2 Directrices de regulación de los estacionamientos de plazas adaptadas en la zona ORA.

En la zona ORA del casco urbano de Mieres, se proponen la creación o impulso de 22 plazas adaptadas, 3,2%, dentro del entorno ORA, en las cual es de especial importancia, al igual que el resto de plazas, que haya una estricta vigilancia por parte de los controladores de la ORA.

Donde se mantiene el 2% de municipal más un incremento del 1.2% por rotación.

Plano 42 Plano de plazas adaptadas



### 2.4.3 Sistema de aparcamientos subterráneos

#### 2.4.3.1 Aparcamientos subterráneos para rotación y residentes.

Con el objetivo de cubrir déficit existentes en la oferta de estacionamientos subterráneos en ambos grupos de usuarios, estos es, residentes y foráneos debido principalmente a la implantación de la ORA en el centro, se propone dotar al casco de Mieres de infraestructura subterránea de aparcamiento, en la actualidad inexistente. La propuesta de aparcamientos subterráneos se focaliza en las siguientes ubicaciones:

- **Mayacina:** El Ayuntamiento dentro de su plan general ya dispone de reserva de suelo para la construcción de un parking subterráneo con 600 plazas. Para cumplir los objetivos de movilidad sostenible la ubicación de este aparcamiento no es la idónea (El foráneo debe atravesar todo el casco para hacer uso del mismo). En cualquier caso se propone darle un uso mixto, residencial/abonos, destinando a residentes, 400 plazas, y a abonos diurnos para trabajadores, otras 200 plazas.
- **Estación de Autobús:** De igual manera, se tiene previsto un parking subterráneo en la futura estación de autobuses con capacidad de 150 plazas. Este aparcamiento no es necesario como se comprobó en el diagnóstico, donde se observaron en el barrio de Vega de Arriba superávit de aparcamiento tanto diurno como nocturno. En cualquier caso y para darle un uso coherente con las premisas de sostenibilidad defendidas en este PMUS y tras la puesta en funcionamiento del programa de fomento de la intermodalidad que se explicará más adelante tendrá su uso como aparcamiento de disuasión.

#### 2.4.3.2 Aparcamiento subterráneos de disuasión:

Se trata de aparcamientos ligados a estaciones o paradas de transporte colectivo (ferrocarril y autobús) o aparcamientos de bicicletas, cuyo objetivo es permitir a los conductores dejar el coche y continuar su viaje con la utilización de estos medios de transporte, por tanto facilitan la utilización del transporte colectivo u otros modos sostenibles a conductores que, de otra manera, continuarían su viaje en coche son por tanto un estímulo para el cambio en el reparto modal, hacia el transporte público y otros modos sostenibles, y tienden a reducir la utilización del vehículo privado.

En el caso de Mieres este tipo de aparcamientos serían tremendamente útiles para la conexión de las periferias de baja densidad a los ferrocarriles de cercanías o a las paradas de autobús interurbano

Un factor significativamente importante es su localización, debiendo ser fácilmente accesibles para los vehículos y proporcionar un acceso rápido y fácil, bien a la línea de transporte público con la que se asocian, bien a los centros atractores a pie o en bicicleta. Se proponen 2 localizaciones, una junto a la estación de cercanías, principalmente para ciudadanos de Mieres que acceden en vehículo privado a las estaciones de FEVE y de RENFE, y otro en terrenos cercanos al estadio Mundial 82, destinado a foráneos que desean acceder al centro de Mieres.

Parte de su éxito debe radicar en una tasa de estancia reducida. En este caso proponemos que sea gratuito con el abono transportes en los ligados a las estaciones de tren y autobuses, y a coste, en los disuasorios de acceso al centro.

Se proponen por tanto dos ubicaciones:

- **Campo de fútbol Mundial 82:** Se propone la utilización de este aparcamiento como localización coherente de aparcamiento de disuasión para foráneos por delante del ya proyectado en la Mayacina, y así evitar los tránsitos por el centro de la ciudad.
- **Estación de Cercanías:** Se propone la cesión de los terrenos por parte del ayuntamiento de Mieres para que una empresa se encargue de la gestión y explotación del aparcamiento, siempre subterráneo, triplicando su capacidad, y aumentando la seguridad del usuario frente a uno en superficie, por considerarse esta insuficiente para los propósitos del plan de movilidad de Mieres.

#### 2.4.3.3 Publicidad en las entradas de la ciudad

Se recomienda señalizar los itinerarios hacia los aparcamientos de rotación y disuasión, tanto desde los barrios como principalmente en los accesos de la ciudad.

#### 2.4.3.4 Propuesta de Gestión y explotación

Para todos los aparcamientos subterráneos y de disuasión anteriores se propone la organización por parte municipal de un concurso integral de Construcción, Explotación y Gestión de todos los aparcamientos subterráneos en Mieres para poder compensar rentabilidades entre ellos.

#### 2.4.4 Regulación del número de plazas de aparcamiento en centros atractores. El caso del Centro Comercial y de Ocio Caudalia

Un sistema importante de regulación de la movilidad son los aparcamientos para vehículo privado en grandes centros de trabajo y comerciales y de ocio. En este sentido en Mieres se ha construido una gran superficie comercial y de ocio, recientemente, que cuenta con un aparcamiento con capacidad para 1000 vehículos.

Es fácil encontrar similitud entre las plazas ofertadas en este centro comercial y el total de plazas existentes en el casco de Mieres, 1000 para el centro comercial y en torno a 900 para el casco.

Se recomienda por tanto, para todos los nuevos desarrollos urbanísticos que se realicen en Mieres, tanto residenciales, industriales, comerciales, etc, se tengan en cuenta patrones de sostenibilidad y mejora de la accesibilidad y por tanto de fomento de los transportes públicos y sostenibles, en detrimento de medidas de apoyo y mejora a la transitabilidad del vehículo privado sin hipotecar espacio público al modo más contaminante y menos equitativo de los transportes.

- Reducción de las plazas de aparcamiento para vehículo privado.
- Incremento de las plazas adaptadas hasta 2-3%.
- Incremento del suelo reservado a aparcamientos ciclistas
- Mejora de la accesibilidad peatonal a los centros
- Mejora de la accesibilidad en transporte público, proponiendo como modo principal de desplazamiento a dichos centros el público sobre el privado.

## 2.5 Aumento peatonalización del centro

Objetivo:	Aumentar el número de metros y calles peatonales en el centro del casco urbano de Mieres
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acondicionamiento para uso exclusivo de peatones de viarios, actualmente de uso para vehículo privado.</li> <li>• Acondicionamiento para uso de coexistencia peatones-acceso residentes-carga y descarga de viarios, actualmente de uso para vehículo privado.</li> </ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico
Evaluación Económica	150.000€/km

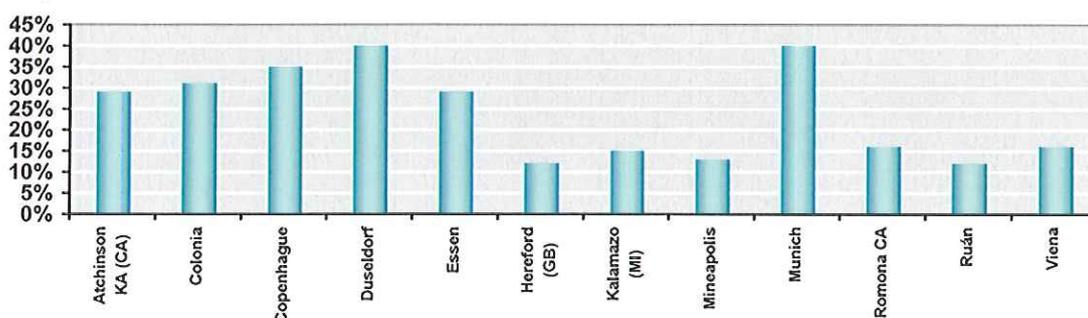
El centro del casco urbano de Mieres es ideal para el acondicionamiento para uso exclusivo de peatones de plazas o tramos completos de calles, esta peatonalización debe incluir la prohibición general de acceso a los vehículos a motor, sin perjuicio de que, deba siempre preverse el paso de vehículos de emergencia y pueda admitirse el acceso excepcional, durante ciertas horas, de vehículos particulares (reparto, residentes, etc.) lo que llevaría a denominar la calzada como de coexistencia. Por lo tanto se proponen la introducción de dos tipologías de peatonalizaciones:

- Peonales puras. Uso exclusivo de peatones.
- Peonales de coexistencia. Uso mixto, peatones, y acceso de carga y descarga así como residentes a cocheras y urgencias.

Las áreas peatonales en general llevan una pavimentación unitaria, sin separación ni señalización de bandas de circulación. Es por tanto la medida más rotunda para facilitar el tránsito peatonal, al eliminar la peligrosidad, las secciones de acera mínimas, la contaminación y el ruido de los automóviles, esto es, la mayoría de las externalidades producidas por el uso del vehículo privado en cascos urbanos. La peatonalización de áreas centrales o significadas permite a muchos ciudadanos disfrutar las ventajas de la ausencia de automóviles (seguridad, tranquilidad, calidad ambiental) y, en consecuencia, comprender la necesidad de recuperarla en muchas otras zonas de la ciudad, extendiendo la experiencia.

Pueden encontrar resistencia entre los residentes y, en particular, los comerciantes en su inicio. Sin embargo, la amplia experiencia internacional muestra que las zonas peatonales con un atractivo servicio de transporte público y un acceso regulado del reparto de mercancías hacen aumentar el volumen de negocio de los comercios de la zona, como demuestra un estudio de UITP en 2001, donde en todos los casos el volumen de negocio aumentó sensiblemente, con un aumento mínimo del 10% y lográndose en algunos casos aumentos de hasta el 40%. En cualquier caso para una mejor acogida se puede proceder a las peatonalizaciones por fases, de manera que una vez mostradas sus ventajas, disminuyan las resistencias de los ciudadanos a las mismas.

**Gráfico 39 Aumento % negocio tras creación de zonas peatonales.**



Fuente IUTP 2001. Asociación Internacional del Transporte Público.

Se recomienda la realización previa de estudios de accesibilidad muy detallados, tanto para resolver las necesidades de los residentes y negocios del ámbito, como para facilitar el acceso de visitantes, en este sentido Mieres encuentra el marco ideal, al acabar de realizar un estudio de accesibilidad municipal.

Además, debe asegurarse un fácil acceso en transporte público y, en su caso, aparcamientos en sus proximidades o de disuasión.

En definitiva se proponen peatonalizar las siguientes calles y viarios de Mieres:

- calles Escuela Capataces y 12 de Octubre desde c/ Carreño Miranda a c/ Manuel Llana y la c/ Velázquez y c/ Guillermo Schultz, creando una zona alrededor de la Plaza del Mercado sin vehículos no autorizados solo interrumpido por c/ Numa Guilhou. Numa Guilhou debe contener medidas de calming-traffic en todo su recorrido. Para las calles Guillermo Schultz, 12 de Octubre y Escuela Capataces se recomienda la peatonalización de coexistencia.

- calles alrededor del ayuntamiento. La única calle peatonal en esa área de momento es c/ la Vega. Se propone complementarla con c/ Vital Aza y c/Álvarez Buylla y parte de la c/ Alfonso Camín. C/ Alfonso Camín será de coexistencia y también la parte entre c/ Covadonga y Alfonso Camín de la c/ Vitalaza. La última parte de la c/ Vitalaza se incorporará como espacio peatonal junto con la Plaza de la Constitución y los Jardines del Ayuntamiento.

Plano 43 Plano de calles peatonales y de coexistencia



## 2.6 Mejora de la accesibilidad y permeabilidad centro del casco y frontera Río-A-66-Vías de ferrocarril

Objetivo:	Mejora de accesibilidad peatonal entre barrios
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenciación y mejora de las pasarelas actuales</li> <li>• Construcción de nuevas pasarelas peatonales</li> </ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo e Infraestructuras
Evaluación Económica	300.000 €

En la actualidad tal cual se observó en el diagnóstico, existe un problema evidente de accesibilidad y permeabilidad en ambos sentidos, en las relaciones entre los barrios de Gonzalín, la Costoña, la Escaldá, Siana, Ribono, El Norte, etc, con el casco urbano de Mieres, principalmente en los trayectos realizados a pie, bien hasta el casco urbano bien hasta la estación de cercanías de RENFE.

Las fronteras causantes de dicha falta de accesibilidad serían de una parte naturales como el río Caudal, y de otra parte de infraestructuras como la autovía A-66, las vías de FEVE y las vías de RENFE, situadas encadenadamente.

En un primer orden se sitúan entre el casco urbano y el polígono Industrial-Estación de Cercanías, la primeras barreras (Río Caudal, Vías FEVE, y A-66). Tras atravesar éstas, en segundo lugar se presentaría la siguiente barrera efecto frontera, las vías de cercanías RENFE. Existen en la actualidad tal cual se comentó en el diagnóstico de fase I de proyecto, tres pasarelas de diversa índole sobre la primera frontera efecto barrera (Río, FEVE y A-66) y tan sólo una pasarela sobre las vías de RENFE.

- El Puente de Siana es de naturaleza mixta (peatones tráfico) y uno de los accesos más frecuentados y por tanto a potenciar por el uso debido a la estación de RENFE, y al polígono Industrial. Se propone la correcta señalización de los principales itinerarios peatonales, iluminación a lo largo del todo el puente y hasta el siguiente acceso peatonal, y mejorar el propio acceso entre estación de cercanías RENFE con el puente.

- La pasarela que conecta el barrio de Santa Marina con el polígono, es de uso peatonal exclusivo y por su situación

estratégica podría atraer a más usuarios, tanto de paso hacia el paseo Fluvial, como hacia cercanías y el polígono. Se propone crear una vía peatonal pavimentada de acceso desde la c/Llerones bien definida y apta para personas con movilidad reducida. La iluminación es muy importante en todo el recorrido, ya que está un poco apartado y lo dotaría de mayor seguridad, dando importancia tanto en la vía de acceso al mismo de nueva creación, como en el propio puente y la continuación a través del barrio Gonzalín. Una correcta señalización de los destinos en cada parte del puente ayuda al usuario encontrar el camino más rápido a su destino.

- Finalmente en este primer orden, el puente sur que enlaza con la A-66 y los polígonos, es exclusivo para el tráfico rodado y sin infraestructura para los usuarios peatonales, los más vulnerables. A pesar de esta ausencia de acera u otra infraestructura peatonal, se ha observado tal cual se dispuso en el diagnóstico, el altísimo uso peatonal que se realiza en la actualidad de estos accesos, utilizando los arcenes de la carretera para ir desde Vega de Arriba, hasta el paseo Fluvial y viceversa. Aquí se propone aceras como mínimo en uno de los dos lados, si es posible en otro nivel que los vehículos motorizados, es decir, mediante pasarela independiente, o en caso contrario, lo suficientemente segregado del tráfico y con las medidas de seguridad oportunas, como vallas, bordillos, señalización, etc. En un entorno de naturaleza mixta como éste la iluminación es aún más importante para poder separar diferentes grupos e intentar evitar accidentes; marcas reflectantes en los bordillos y farolas iluminando suficientemente son imprescindibles.

- En un segundo orden, para atravesar las vías de RENFE, existe también un puente sobre estas vías, justo detrás de la estación del mismo conectando los barrios con la estación. Tal cual se analizó en el diagnóstico, presenta problemas de accesibilidad y de seguridad dispares, por tanto se propone señalización desde la estación y un camino pavimentado apto para personas con movilidad reducida. El camino debe estar bien iluminado.

## 2.7 Potenciación de itinerarios peatonales

Objetivo:	Delimitación y potenciación de una red de itinerarios peatonales principales en Mieres
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Señalización</li> <li>• Seguridad</li> <li>• Iluminación</li> <li>• Accesibilidad</li> </ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico
Evaluación Económica	30.000 €

Se propone la creación de una red de itinerarios peatonales principales, articulado en torno a viales de alta capacidad y confortabilidad peatonal, y que conecten entre sí las áreas generadoras y atractoras de movilidad.

Pueden estar constituidos por elementos muy diversos: calles o sendas exclusivamente peatonales, aceras, bulevares, etc. Constituye la medida infraestructural más completa para facilitar los desplazamientos peatonales en un municipio o ámbito. Dicha Red de Itinerarios Pevtonales Principales deberá cumplir las siguientes directrices:

- Funcional, es decir, que resuelva de la forma más directa posible los grandes flujos de peatones, conectando las áreas generadoras entre sí y con el centro urbano, incluidas las periféricas y las aisladas, canalizando los desplazamientos obligados (trabajo, escuela, compras), pero sirviendo también a las necesidades de ocio y paseo de los ciudadanos.
- Segura, frente a vehículos y frente a comportamientos delictivo.
- Confortable, por geometría (pendientes, pavimentos, etc.), protección frente a inclemencias del tiempo o frente al ruido y la contaminación.
- Atractiva, que atraviese áreas de interés, contenga puntos de vista, etc. Particularmente, las calles con mejor configuración, que

contienen los ejes visuales más largos, el mayor número de conexiones con otros ejes y tienen una situación más central respecto a la trama urbana que atraviesan, parecen ser las más atractivas.

Para ello y partiendo de los itinerarios analizados en el diagnóstico correspondiente a la fase I de este documento, se propone:

### 2.7.1 Itinerario 1: Cercanías – Universidad

Este itinerario transcurre por las calles Puente de Siana, Doctor Fleming, Ruíz Picasso y Llerones. La calle tiene suficiente anchura para hacer un paseo amplio y seguro con árboles en la acera. Se propone aceras de mínimo 4m en el lado oeste de la c/ Doctor Fleming, dependiendo de otras construcciones de infraestructuras sostenibles como vías de bicicleta o no, en el otro lado la acera será de 2 m de ancho. En su camino no cruza ninguna calle con jerarquía distinta de la local hasta llegar a c/ Gonzalo Gutiérrez, por lo que se propone preferencia para los peatones a lo largo de todo su recorrido.

La distancia de la estación de RENFE y la Universidad es de aproximadamente 1,1 km, una distancia fácil de superar para una persona en condiciones físicas normales. Se recomienda adaptar todos los cruces a personas con movilidad y vista reducida, con diferentes tipos de pavimentación y rasantes suaves de las aceras, con especial atención a las pendientes en los rebajes.

Se puede esperar un número alto de personas utilizando el recorrido, especialmente en horas punta de mañana y de mediodía. Es especialmente importante una señalización del mismo, identificándolo como itinerario peatonal y los principales centros atractores que comunica, en este caso, principalmente la Universidad.

### 2.7.2 Itinerario 2: Barrio de San Pedro – Centro

Se recomienda una modificación de trazado en este itinerario transitando por las calles Rosalía de Castro cruzando avda. de Méjico a Ramón Pérez de Ayala y siguiendo hasta la glorieta de Santa Bárbara y la calle peatonal Fuente les Xanes hasta el Parque Jovellanos , c/ Numa Guilhou y entrada al centro peatonal, evitando de esta manera el tramo en la calle Carreño Miranda que tiene altas intensidades vehiculares y aprovechando la posibilidad de usar el parque.

El objetivo del itinerario es mediante un recorrido seguro y agradable, captar a los residentes del Barrio de San Pedro que actualmente cogen el coche para ir al centro del casco. El camino pasa por calles peatonales y comerciales. La longitud desde c/

Eduardo Martínez Tomer hasta c/ Escuela Capataces es 800 m. Se recomienda adaptar todos los cruces a personas con movilidad y vista reducida, con diferentes tipos de pavimentación y rasantes suaves de las aceras, con especial atención a las pendientes en los rebajes.

Se puede esperar un número alto de personas utilizando el recorrido, especialmente en horas de mediodía y de tarde. Es importante una señalización del mismo, identificándolo como itinerario peatonal y los principales centros atractores que comunica, en este caso, principalmente el centro del casco y la zona comercial y peatonal de Mieres.

### 2.7.2.1 Calmado del tráfico

#### **Barrio de San Pedro**

El barrio de San Pedro es 100% residencial, destacando el colegio Teodoro Cuesta, los pabellones polideportivos Visiolla Rollán, y el Insitituto El Batán. Se propone en todo el barrio, la instauración del mismo como "Área 30".

#### **Avda Méjico – C/ Ramón Pérez de Ayala**

Se recomienda cruce con semáforos por la alta intensidad de tráfico; en Avda. Méjico hay un flujo de casi 12.000 vehículos/día y en c/ Ramón Pérez 7.000 vehículos/día. En el área central de avda. Méjico se propone la construcción de refugios centrales de 1,5 m para los peatones, que aumenten la seguridad del cruce.

#### **C/ Numa Guilhou**

Tras las nuevas calles peatonales propuestas, se propone 30 km/h en todo su recorrido para disminuir el riesgo de atropellos de personas que cruzan entre el parque y las calles comerciales Manuel Gutiérrez y Armando Palacio Valdés. Con ello se configura dentro del casco urbano de Mieres, un gran espacio peatonal.

### 2.7.3 Itinerario 3: Centro – Polígono sur

El itinerario transcurre por la calle Valeriano Miranda y Gonzalo Gutiérrez. La longitud desde c/ Manuel Llaneza hasta la universidad es 800 m y hasta la glorieta del polígono de Vega de Arriba 1350 m. El ancho de sección la c/ Valeriano Miranda es de 15-17 m y de Gonzalo Gutiérrez con lo que se pueden configurar con suficiencia aceras de 2 m de anchura.

Hay que tener en cuenta tres diferentes escenarios dependiendo de las alternativas para el itinerario 2 de bicicleta: sin carriles bici, con carriles bici en los dos lados y con carriles bici en un lado. En el primer caso se propone aceras de 5 m en el lado

oeste y 3 en el lado este, en el segundo aceras de 2,5 m en el lado oeste y 2 m en el lado este con carriles bici de 2 m en cada lado y en el tercer caso aceras de 4 m y 2 m respectivamente con carril bici de 2 m en el lado este. Se recomienda adaptar todos los cruces a personas con movilidad y vista reducida, con diferentes tipos de pavimentación y rasantes suaves de las aceras, con especial atención a las pendientes en los rebajes.

El itinerario tiene importancia para conectar las áreas residenciales en el sur de la ciudad con el centro y sus comercios, y a los residentes del centro con el polígono Vega de Arriba, por lo tanto es un itinerario donde se espera registrar gran movilidad peatonal de diferente índole, tanto trabajo, estudios, como compras y ocio. Es importante una señalización del mismo, identificándolo como itinerario peatonal y los principales centros atractores que comunica, en este caso, polígono Vega de Arriba, Universidad, el centro del casco y la zona comercial y peatonal de Mieres.

#### 2.7.4 Itinerario 4: Glorieta Vega de Arriba – Nuevo Santullano

Este itinerario es un intento de mejorar los accesos a los nuevos desarrollos de Nuevo Santullano como en especial los centros atractores, el centro comercial y el Hospital. Es importante crear accesos para peatones y ciclistas a nuevos centros de atracción para que los usuarios tengan oportunidades de elegir modo de transporte desde la puesta en marcha de los mismos y fomentar por tanto una movilidad en modos sostenibles. El área va a generar nuevos empleos, pero sobre todo va a dar origen a la atracción de muchos viajes de visitantes al hospital y el centro comercial.

Se propone aumentar la anchura de las aceras existentes a 3 m en un lado y mínimo 1,5 m en el otro y hacerlo continuo donde no existe, por ejemplo en el primer acceso desde la glorieta sur hacia el polígono donde se dan incongruencias en la infraestructura, como existencia de marquesina de autobús e inexistencia de acera peatonal para acceder a ella. Se recomienda adaptar todos los cruces a personas con movilidad y vista reducida, con diferentes tipos de pavimentación y rasantes suaves de las aceras, con especial atención a las pendientes en los rebajes.

Se espera afluencia de peatones en hora punta de mañana hacia el trabajo, y en fin de semana y por la tarde motivados por compras y ocio. Es importante una señalización del mismo, identificándolo como itinerario peatonal y los principales centros atractores que comunica, en este caso, polígono Vega de Arriba, Hospital y Centro Comercial.

### 2.7.5 Itinerario 5: Paseo Fluvial

Este itinerario está totalmente separado del tráfico motorizado a lo largo del río Caudal y tiene una longitud de 1,3 km presentando dificultades de accesibilidad muy altas en el acceso del sur como se ha explicado en otros apartados. Además existen barreras, al no existir rebajes adecuados, ni estar bien señalizado, por tanto se propone mejora o construcción de rampas y escaleras de bajada, tanto desde el puente de Siana como desde el sur, así como un adecuado mantenimiento de pavimento y barandillas para los tres accesos.

Se recomienda adaptar todos los cruces a personas con movilidad y vista reducida, con diferentes tipos de pavimentación y rasantes suaves de las aceras, con especial atención a las pendientes en los rebajes.

Se espera afluencia de peatones en hora valle de mediodía y de tarde, y en fin de semana y motivados principalmente por ocio, aunque se espera recoger asimismo algún desplazamiento cuya motivación sea trabajo o estudios. Es importante una señalización del mismo, identificándolo como itinerario peatonal y los principales centros atractores que comunica, en este caso, polígono, y los diferentes barrios de cada pasarela.

### 2.7.6 Itinerario 6: Zona Suroeste con el Centro

Con la peatonalización de la c/ Jerónimo Ibrán se dispondrá de un eje de 700 m de calle completamente peatonal en Mieres, desde Plaza Pepa La Lechera hasta c/ Carreño Miranda. Se trata de un vial con una anchura de 12 m.

Se recomienda adaptar todos los cruces a personas con movilidad y vista reducida, con diferentes tipos de pavimentación y rasantes suaves de las aceras, con especial atención a las pendientes en los rebajes.

Se espera afluencia de peatones en todas las franjas horarias de todos los días semanales. Es importante una señalización del mismo, identificándolo como itinerario peatonal y los principales centros atractores que comunica, en este caso, el Juzgado, la policía local, los Jardines del Ayuntamiento y que da acceso al Ayuntamiento y la Plaza de la Constitución, la biblioteca y la Casa de Cultura, así como el centro peatonal de Mieres.

### 2.7.7 Itinerario 7: Estación de FEVE – Centro

Es un itinerario transversal dentro de Mieres, que transcurre en su totalidad por la calle Manuel Llana, y donde se propone que todos los cruces desde la estación

de FEVE hasta c/ la Vega tengan medidas calmadas de tráfico, y cierto acondicionamiento peatonal.

#### 2.7.7.1 Calmado del tráfico

##### **Glorieta C/ Manuel Llanaez – Avda Asturias**

La glorieta lleva una carga de tráfico de 2.413 vehículos en una hora lo que significaría 24.000 vehículos/día. Para los peatones se propone la semaforización con isleta central de seguridad en todos los sentidos.

##### **C/ Manuel Llanaez – C/ Valeriano Miranda – C/ Numa Guilhou**

La c/ Numa Guilhou transcurrirá como "Área 30", tal cual se ha explicado en puntos anteriores. En la actualidad ya existe semaforización de todos los cruces posibles de esta intersección.

##### **C/ Manuel Llanaez con C/ Escuela Capataces y C/ 12 de octubre**

Se propone que las calles Escuela Capataces y 12 de Octubre sean calles peatonales y para incidir que la entrada es de zona peatonal, los pasos de cebra en c/ Manuel Llanaez deben ser de preferencia peatonal. Haciendo la calzada más estrecha e introduciendo badenes elevados en cada paso de cebra, consiguiendo de un lado, reducción de velocidad del tránsito, y de otro, dar prioridad al peatón, disponiendo el paso de peatones a nivel sin necesidad de rebaje de acera. En cada badén, se deben instalar bolardos disuasorios de estacionar ilegalmente.

##### **C/ Manuel Llanaez – C/ la Vega**

Este cruce es por donde enlazan la calle peatonal de la Vega y Jerónimo Ibrán, en el futuro también calle peatonal, Manuel Llanaez es transitada en esta sección por 2.600 vehículos diarios. Para no interrumpir las características de la calle peatonal actualmente ya existe un paso elevado de peatones como badén de tráfico, de esta manera la calle peatonal sigue en el mismo nivel en todo el cruce, con bandas perpendiculares al eje de la calzada para resaltar la preferencia al peatón. En c/ Manuel Llanaez una señal de calle peatonal, ceder el paso y señales de calle en otro nivel avisan a los conductores de los cambios de trazado. Se propone en cada badén la instalación de bolardos disuasorios de estacionar ilegalmente, así como señales de aproximación a los mismos para el tráfico.

### 2.7.8 Otros puntos de mejoras peatonales

En los siguientes cruces **cerca de colegios y centros dotacionales** se propone medidas de calmado de tráfico.

#### **C/ Pablo Ruiz Picasso con el Polideportivo Sur**

Consisten en dos cruces situados a los lados de un colegio y un polideportivo. El camino en el lado sur del polideportivo va a la pasarela sobre el río por lo que serán pasajes transitados. Como la calzada es bastante ancha, 15 m, es recomendable un refugio central para los peatones y señales para avisar de la existencia de un colegio. Antes y después del colegio la velocidad debe disminuir a 30 km/h como mínimo en horario escolar. En el cruce se han detectado muchos accidentes con peatones, otra razón adicional para aumentar la seguridad.

#### **C/ Carreño Miranda – C/ Numa Guilhou**

Se ha contado una intensidad de tráfico en la intersección de 18.00 a 19.00 a 1.687 vehículos, traducido a vehículos diarios a casi 17.000. El cruce no está en ningún itinerario ciclista pero si reconocido como itinerario peatonal por lo que las medidas se concentran a los peatones. El colegio al lado incrementará las necesidades de crear un pasaje seguro para niños. Se recomienda por tanto pasos de cebra con refugios centrales en los pasos norte de Numa Guilhou y en Carreño Miranda, 30 km/h como mínimo en horario escolar y durante todo el día en Numa Guilhou, tal cual se ha explicado anteriormente y señalización de aproximación a colegio.

#### **C/ Carreño Miranda – C/ Escuela Capataces**

El tramo entre c/ Numa Guilhou y c/ Escuela Capataces tiene una intensidad de tráfico de 7.000 vehículos/día. Según una propuesta explicada anterior en este cruce empieza una nueva calle peatonal, transcurriendo por la c/ Escuela Capataces. Para marcar el comienzo se recomienda estrechar la c/ Carreño Miranda para facilitar el pasaje a los peatones, y resolver el paso mediante elevación de paso de cebra con lomos o badenes para el tráfico. Se propone en cada badén la instalación de bolardos disuasorios de estacionar ilegalmente, así como señales de aproximación a los mismos para el tráfico.

#### **C/ Leopoldo Alas Clarín**

Se ha registrado atropellos en esta calle cercana a los colegios por lo que se recomienda bajar la velocidad de toda la calle a 30 km/h y por tanto establecerlo como "Área 30". La calle tiene sentido único hacia el este y los colegios están al norte de la calle, lo que significa que los padres que dejan sus niños en coche

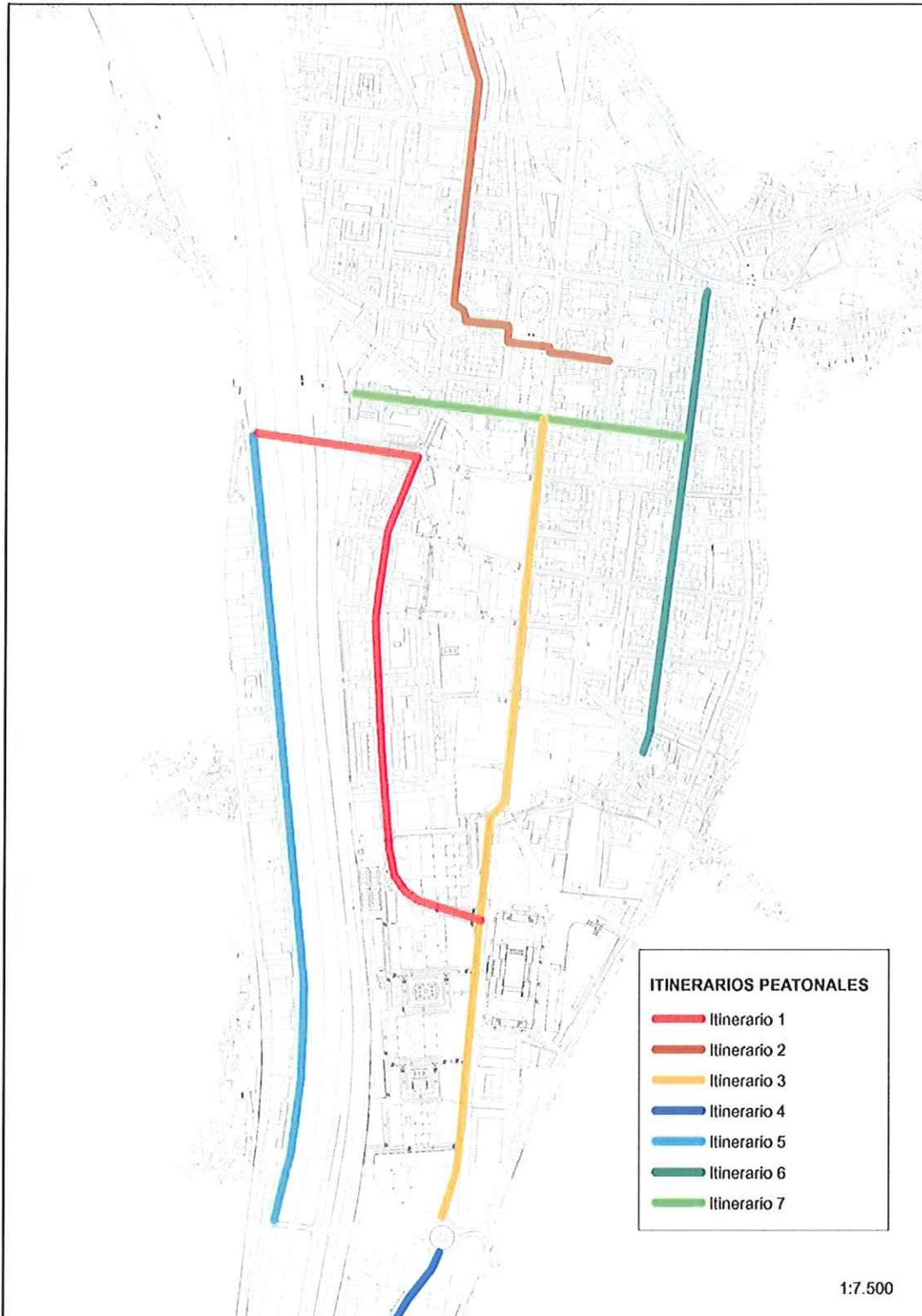
tienen que cruzar la calle para llegar al colegio. Se recomienda el cambio de sentido de circulación de la calle para disminuir los cruces peatonales en la misma.

### 2.7.9 Publicidad y difusión programa peatonal

Para la correcta difusión de todas las actuaciones peatonales propuestas en este PMUS se recomienda:

- Señalización en vertical y horizontal de todos los trayectos catalogados como itinerarios peatonales, con principales destinos y centros de conexión.
- Creación de días de descubrimiento de los itinerarios.
- Página web: [www.movilidadmieres/peatones.com](http://www.movilidadmieres/peatones.com). Se trata de crear una página Web viva donde se informe, sobre los recorridos y trazados de los itinerarios peatonales y sobre la marcha de las distintas actuaciones incluidas en el presente PMUS.

Plano 44 Plano de potenciación de itinerarios peatonales



## 2.8 Mejora de la accesibilidad y fomento del transporte público

Objetivo:	Optimizar líneas urbanas y mejorar la accesibilidad
Delimitación:	Municipal
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimización trazado</li> <li>• Reordenación de Paradas</li> <li>• Adecuación horaria</li> <li>• Transporte a la demanda en líneas de baja demanda</li> </ul>
Áreas Implicadas	Gerencia EMUTSA
Evaluación Económica	Variable

### 2.8.1 Reordenación de las líneas de bus de EMUTSA

Como se observó en el diagnóstico, el transporte urbano de Mieres, cubría a un 72% de la población del casco, esto es algo más de 21.219 personas. Sin embargo y a pesar de la bonanza de esas coberturas de accesibilidad teórica respecto de la parada se detectaron lagunas importantes de cobertura o de baja frecuencia de paso en el casco, como el barrio residencial de Santa Marina, La Mayacina y de Vega de Arriba, y la conectividad con grandes centros atractores o nodos de viajes, como los polígonos industriales y las estaciones ferroviarias. Además no existía una coordinación horaria total con las llegadas/salidas de RENFE-FEVE.

Para intentar solventar estas cuestiones, e incrementar la accesibilidad de la población al transporte público, así como aumentar la frecuencia, se proponen las siguientes líneas directrices.

- Reordenación del trazado en línea 1-3 y 8, aumentando la cobertura y la población que accede a una parada en el casco urbano en un entorno de 200m.
- Reordenación paradas de las anteriores líneas, con adecuación a los nuevos trazados de las líneas.
- Adecuación horaria, a las llegadas de trenes de RENFE y FEVE.

- Introducción del transporte a la demanda en determinadas líneas, con el objetivo de poder incrementar de un lado la accesibilidad en los núcleos del municipio, y de otro lado, la frecuencia de paso de autobuses por el casco.

#### 2.8.1.1 Reordenación del trazado.

La reordenación del trazado de las líneas de EMUTSA sería por tanto a dos niveles, por un lado de las líneas de principal demanda, como las líneas 1-3 y 8, en un intento de ofrecer mayor cobertura teórica al casco urbano, tanto por modificación de las paradas, que se verá en el punto siguiente, como por modificación de itinerario.

- Línea 1. Mantiene su trazado habitual siendo de doble sentido por la calle Ramón y Cajal, y de sentido único por Valeriano Miranda y Manuel Llana. Se estructuraría como la línea principal que ofrece cobertura a las llegadas de RENFE y FEVE, conectándolo con el norte del casco urbano, y las pedanías con las que conecta en su trayecto hasta San Miguel.
- Línea 3. La línea 3 en la actualidad presenta un trazado semejante en su paso por el casco que la línea 1. En este sentido recomendamos mejorar la frecuencia de la línea 1 con las medidas posteriormente propuestas e introducir la línea 3 ofreciendo cobertura por el centro del casco urbano, la gran laguna en cuanto accesibilidad de las potentes líneas urbanas de EMUTSA. Ofrecería cobertura en su paso por el casco urbano a los barrios de Vega de Arriba, La Mayacina, Universidad, San Pedro y estaciones de FEVE y RENFE.
- Línea 8. La línea 8 mantendría su trazado original en el casco norte, introduciéndose posteriormente por el polígono Gonzalín, y ofreciendo cobertura y conectividad al casco con cercanías RENFE, FEVE y polígono, donde actualmente no dispone de servicio.

Los principales cambios detallados para cada una de las líneas, tienen como consecuencia una mejora de la accesibilidad en transporte público, tal cual se citó como objetivo de este PMUS, ofreciendo mejor servicio a los estudiantes y empleados de la Universidad, mejora de la conectividad entre barrios del casco, mejora de la conectividad entre casco urbano y las estaciones de ferrocarril, y

mejora de la conectividad del casco urbano de Mieres con los polígonos de Vega de Arriba y Gonzalín.

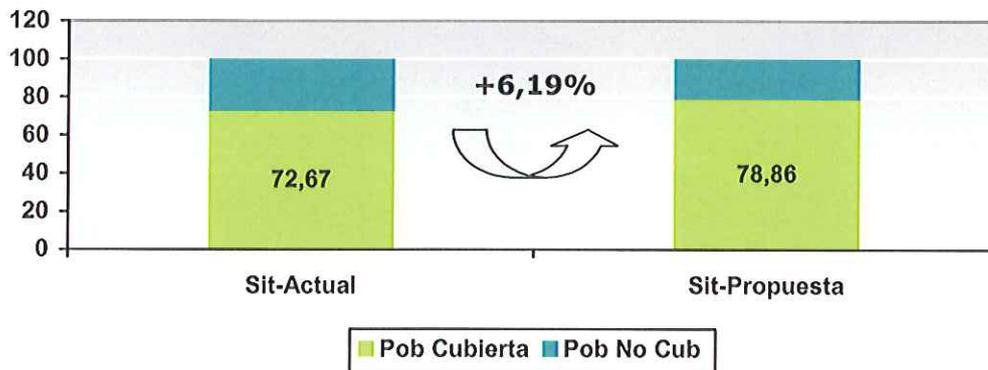
#### 2.8.1.2 Reordenación paradas

A la par de la reordenación de trazado resulta recomendable una reordenación acorde de las paradas de las líneas en cuestión.

- La línea 1, dispondría de las siguientes paradas en el casco urbano: Rotonda de Polígono Ind Vega de Arriba, Fray Paulino (altura del Campus Universitario), Ramón y Cajal (altura 1º de Mayo), Teodoro Cuesta (entre Leopoldo Alas Clarín y Alfonso Camín), Teodoro Cuesta con Carreño Miranda, Carreño Miranda con Numa Gilhou, Carreño Miranda con Gijón, Manuel Llaneza (altura de Capataces), Estación de FEVE, Estación de RENFE.
- La línea 3, dispondría de las siguientes paradas en le casco urbano: INEM, Campus Universitario, Valeriano Miranda (altura colegio Lastra), Valeriano Miranda con Manuel Llaneza, Numa Gilhou con Carreño Miranda, Avenida de Méjico con Ramón Pérez de Ayala, Calle Gijón con Carreño Miranda, estación de FEVE, estación de RENFE.
- La línea 8, dispondría de las siguientes paradas en le casco urbano: Polígono Vega de Arriba, 2 paradas en Polígono Gonzalín, estación de RENFE, estación de FEVE, Calle Gijón con Carreño Miranda, Plaza de Santa Bárbara, Avenida de Méjico con Ramón Pérez de Ayala, Numa Gilhou con Calle Oñón, 12 de octubre, y Avenida de Sama.

Realizando un análisis de cobertura poblacional con las nuevas paradas, se obtienen resultados satisfactorios en cuanto a mayor número de habitantes residiendo a menos de 200 metros de una parada de transporte público, ofreciendo por tanto servicio a más de 23.000 mierenses, incrementándose por tanto en un 6,19 la cobertura poblacional, y aumentando la accesibilidad de los habitantes del casco de Mieres al transporte urbano disponible.

**Gráfico 40 Incremento cobertura poblacional transporte público urbano**



### 2.8.1.3 Horarios de las líneas

En la situación actual, el servicio proporcionado por las líneas de EMUTSA con parada en la estación de cercanías RENFE y FEVE, dejarían sin servicio 5 llegadas/salidas de trenes, principalmente en dirección a Oviedo en franja horaria de tarde.

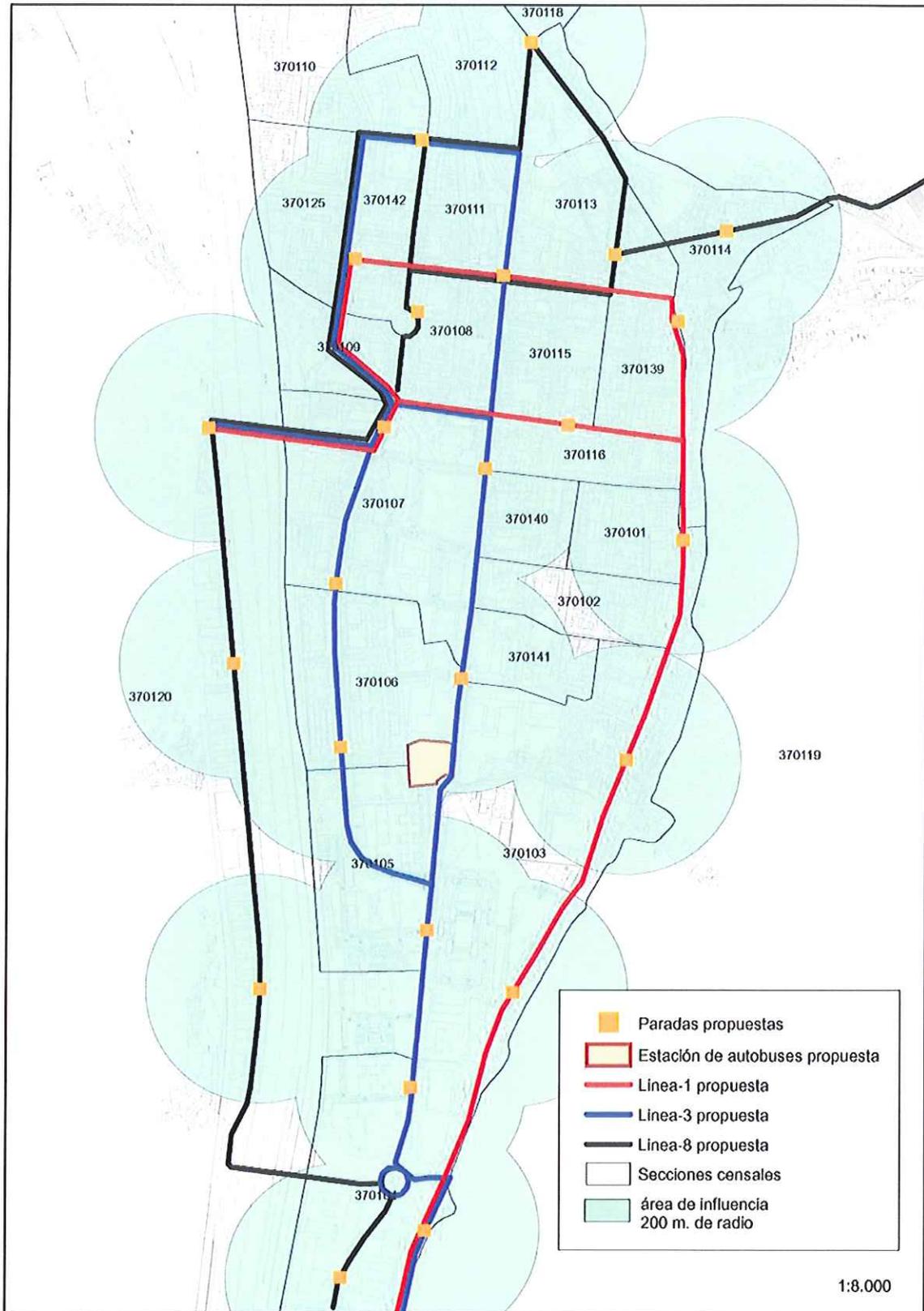
Por un lado, con el nuevo itinerario de la línea 8 y su nueva parada en ambas estaciones ferroviarias, se cubrirían estas lagunas, ofreciendo una cobertura total, y fomentando por tanto la intermodalidad entre modos de transporte públicos colectivos, tal cual se citó en los objetivos de este PMUS.

Las nuevas frecuencias propuestas tienen su origen, por un lado, en una coordinación con las salidas/llegadas de FEVE y de RENFE, y de otro lado en la mayor frecuencia ofrecida en el casco como consecuencia de la introducción del transporte a la demanda (ver capítulo 9.2) y por tanto poder ofrecer de manera continuada, por la existencia de mayor número de autobuses, una mejora en la frecuencia de paso en el casco urbano.

Se recomienda la utilización de los siguientes horarios para la mejor coordinación entre servicios, contando con la oportunidad de la reordenación completa de la línea 8 de EMUTSA, manteniendo los intervalos de paso actuales, pero reprogramando sus salidas de origen/destino, de forma y manera que el horario de pasada por la estación de RENFE, coincida con las XX:55.

HORA ref	cercanías C1 a Puente Lpierrez Mieres Puente	cercanías C1 a Oviedo Mieres Puente	FEVE F8 Trubia - Collanzo MIERES PUENTE	FEVE F8 Collanzo - Trubia MIERES PUENTE	EMUTSA L1 Mieres-San Andrés salida bus cerc	EMUTSA L3 Mieres- Ujo salida bus cerc	EMUTSA L8 Mieres- Ujo parada bus cerc
05:45					05:45		
06:30			06:29	06:27	06:30		
06:45						06:45	06:55
07:00	07:02			07:03	07:00		
07:15						07:15	
07:30	07:28				07:30		
			07:32				
				07:31			
07:45						07:45	07:55
	07:52						
08:00				08:04	08:00		
08:15		08:12				08:15	
08:30			08:32		08:30		
08:45		08:42		08:43		08:45	08:55
09:00			09:04	09:04	09:00		
09:15						09:15	
09:30			09:32		09:30		
09:45						09:45	
10:00	09:55		09:54		10:05		09:55
				10:05			
10:15						10:15	
10:30			10:32		10:35		
10:45		10:48				10:45	10:55
11:00				11:03	11:05		
11:15						11:15	
11:30			11:32		11:35		
11:45						11:45	11:55
12:00				12:03	12:05		
12:15						12:15	
12:30			12:32		12:35		
12:45	12:50					12:45	12:55
13:00				13:03	13:05		
13:15						13:15	
13:30			13:32		13:35		
13:45		13:48				13:45	13:55
14:00	14:01				14:05		
				14:03			
14:15						14:15	
14:30			14:32		14:35		
14:45						14:45	14:55
15:00		15:00			15:05		
				15:04			
15:15						15:15	
15:30			15:32		15:35		
15:45						15:45	15:55
	15:55						
16:00				16:03	16:05		
16:15						16:15	
16:30			16:32		16:35		
16:45						16:45	
		16:47					16:55
17:00				17:03	17:05		
17:15						17:15	
17:30			17:32		17:35		
17:45						17:45	17:55
18:00				18:04	18:05		
18:15						18:15	
18:30			18:32		18:35		
	18:55						
18:45						18:45	18:55
19:00				19:03	19:05		
			19:05				
19:15						19:15	
19:30			19:32		19:35		
19:45						19:45	
		19:48					19:55
20:00				20:03	20:05		
20:15						20:15	
20:30				20:31	20:35		
			20:32				
20:45						20:45	20:55
21:00	21:02				21:05		
				21:04			
21:15						21:15	
21:30			21:30		21:35		
		21:38					
21:45						21:45	21:55
				22:01			
22:00	22:00		22:00		22:05		
		22:12					
22:15						22:15	
22:30			22:32		22:35		
22:45							
23:00		23:03		23:02	23:05		

Plano 45 Plano líneas EMUTSA



## 2.8.2 Introducción del transporte a la demanda para líneas de baja demanda

### 2.8.2.1 Taxis colectivos y Taxis bus

Esta medida consiste en promover el funcionamiento de taxis que recorren periódicamente un determinado itinerario recogiendo y dejando viajeros en algunos puntos, a la manera de los autobuses. En algunas ciudades, los taxis colectivos cuentan con paradas fijas, mientras en otros puede accederse a ellos en cualquier punto de un itinerario.

De gran utilidad en áreas en las que la demanda de transporte público es insuficiente para rentabilizar una línea de autobuses. En esos casos pueden constituirse en una alternativa interesante frente al automóvil.

La principal dificultad a que se enfrenta este sistema es su costo. De ahí que su uso se haya generalizado sobre todo en países con baja renta per capita, en la que la utilización de vehículos con muchos años de antigüedad, prácticamente amortizados, y conductores con baja remuneración, los constituya en una opción intermedia entre el automóvil privado, todavía excesivamente costoso para amplias capas de la población, y el transporte público, en muchos casos escaso y de limitado confort.

En países desarrollados requieren normalmente la ayuda financiera de alguna Administración.

Este tipo de servicios puede resultar útil en poblaciones pequeñas, en las que no se justifica el autobús, así como en periferias y áreas de baja densidad. También puede constituir una buena respuesta para la demanda de movilidad de personas de cierta edad.

### 2.8.2.2 Transporte a la demanda

Se trata de introducir en los sistemas de transporte público la posibilidad de variar su recorrido entre rutas alternativas en función de la demanda concreta de cada momento.

Estos sistemas tienen como objetivo dotar de la máxima cobertura de transporte públicos a todos los barrios y pedanías, evitando las pérdidas de tiempo que pueden suponer la inexistencia de clientes en determinadas paradas y horas.

Estos sistemas, además de una configuración espacial adecuada que permita recorridos alternativos, requiere la puesta en marcha de sistemas de comunicación entre la demanda, los usuarios, y la oferta, la empresa de transporte o el propio

conductor, de forma que se pueda disponer en tiempo real, on-line, de la información de demanda en cada parada y de la conveniencia de seguir una u otra de las rutas alternativas posibles.

Normalmente, la comunicación demanda-oferta se realiza desde las paradas del transporte público, en las que un dispositivo permite al cliente solicitar el servicio y se procesa, bien en un ordenador central de la empresa que trasmite el itinerario al autobús, bien directamente en el autobús, siendo leída y procesada por el conductor.

Este tipo de servicios puede resultar útil allí donde la demanda es escasa y la propia morfología de la línea permite la existencia de recorridos alternativos operativos.

### 2.8.2.3 El transporte a la demanda en Mieres

Con el fin de conseguir una oferta adecuada y aumentar su rentabilidad, se puede organizar el transporte público de la siguiente manera:

#### 1 Red de conexión:

Crear una Red de conexiones entre núcleos urbanos cuya exigencia sea minimizar el tiempo de viaje y la frecuencia, es decir, crear una red en la que sea el usuario quien defina la propia utilización de servicio de transporte.

#### 2. Red de accesibilidad:

Crear una Red regional análoga a la anterior, minimizando tiempos de viaje y frecuencia en cuanto al transporte a núcleos más pequeños; en horas de poca demanda se puede ofrecer un autobús o microbús colectivo a la demanda

#### 3. Transporte la demanda:

- Instalar un sistema de Regiotaxi (transporte a la demanda de puerta a puerta, mediante una tarifa más alta que el transporte público) en regiones sin Red de conexiones entre núcleos urbanos ni Red regional.
- Construir intercambiadores para el transporte público, la bicicleta y el coche.

Por medio de este sistema de tres capas (una red para conectar, una red para hacer accesible y un transporte a la demanda en regiones sin transporte público o baja demanda del mismo) se ofrece una movilidad básica, en gran parte mediante la tarifa del transporte público.

En el caso de los Regiotaxi, se recomienda que ciudadanos, con baja cobertura, es decir viviendo más lejos de una cierta distancia andando de una parada del autobús (por ejemplo quince minutos =1 km), pueden pagar la tarifa del transporte público

usando el Regiotaxi. Además, las personas con movilidad reducida se recomienda que siempre paguen la tarifa del transporte público.

Si el transporte a la demanda empieza a evolucionar favorablemente y por tanto la tendencia registrada es al aumento, una oficina o departamento de movilidad en el Ayuntamiento de Miereso en EMUTSA, puede ser útil para coordinar oferta y demanda. A largo plazo, la oficina puede ofrecer todas las índoles de la movilidad: desde los taxis con horarios y rutas flexibles hasta las líneas de transporte público tradicionales. También el transporte escolar y el médico deberían formar parte del sistema. El transporte se podía solicitar por teléfono, correo, fax o e-mail. Se pueden poner restricciones como solicitar los viajes con un día de anticipación, con un mínimo de dos horas antes de viajar, o con determinada ocupación por parada.

Por tanto en el caso concreto de Mieres se recomienda una combinación de una Red regional de transporte público (con inclusión de (micro)buses a la demanda), un sistema de Regiotaxi y unos intercambiadores. La reordenación de las líneas de EMUTSA seguiría los siguientes criterios:

- Líneas 1, 3 y 8: todas ellas con altas demandas de viajeros, desde los casi 2000 diarios de la línea 1, hasta los más de 700 de la línea 8. Mantendría el sistema de transporte público tradicional.
- Líneas 2, 4, 5 y 14: todas ellas con baja demanda en torno a 50 viajeros por día. Se podría mantener un servicio fijo al día por la mañana y otro por la tarde e incorporar un sistema de microbuses a la demanda.
- Líneas 6, 7 y 9: con menos de 20 viajeros al día. Se instauraría un sistema de Regiotaxi.

### 2.8.3 Publicidad de los cambios y de las líneas de bus

En fases iniciales de proyecto de recogida de información y en plenas campañas de campo, se detectaron deficiencias en la información disponible de oferta de autobús urbano, por tanto se recomienda:

- Buzoneo con los horarios y recorridos de las líneas , detallando **la hora de paso por parada**, a un 30% de los hogares mierenses.

- Puesto informativo con las líneas, itinerarios y horarios de EMUTSA durante 1 semana lectiva en la estación de cercanías RENFE y otro en la FEVE.
- Carteles actualizados con los nuevos servicios de oferta en caseta de EMUTSA de Manuel Llana y Martínez de la Vega.
- Página web: [www.movilidadmieres/EMUTSA.com](http://www.movilidadmieres/EMUTSA.com). Se trata de crear una página Web viva donde se informe, de manera actualizada, a usuarios del transporte urbano, sobre la marcha de las distintas actuaciones incluidas en el presente PMUS.

## 2.9 Introducción y fomento de la intermodalidad

Objetivo:	Introducción y fomento de la intermodalidad urbana-interurbana
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación servicios</li> <li>• Introducción de puntos de intermodalidad</li> </ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico
Evaluación Económica	Variable

### 2.9.1 Fase I: Medidas a corto plazo

#### 2.9.1.1 Reordenación de las paradas de interurbanos

Los servicios interurbanos de Mieres presentan en la actualidad una doble problemática que interacciona con el resto de modos de transporte.

1. Existen desajustes en la operatividad de los autobuses interurbanos, ofreciendo servicios urbanos a la demanda del usuario, a pesar de existir prohibiciones de tráfico en las paradas del casco de Mieres. Esto es así por la realización de itinerario en trayecto urbano por Avenida de Méjico, y por la calle Oñón Ramón y Cajal y Fray Paulino, con sucesivas paradas en cada una de estas calles.

2. Además se han detectado graves infracciones por parte de los conductores de los buses, para poder coger viajeros en las paradas, antes que los servicios urbanos, incrementando altamente la inseguridad del viaje.

En este sentido se recomienda la reorganización desde la base del sistema, de forma y manera que los trayectos urbanos y municipales sean fundamentalmente realizados por los servicios de EMUTSA, y los trayectos de interurbanos de media distancia se realicen por los autobuses interurbanos. Para ello habría que reordenar trayectos y paradas.

Las paradas de interurbanos que se deberían mantener son en cada caso:

- Concesión Enferbus. S.L: mantendría 3 paradas en el casco urbano de Mieres, en su transcurrir por el mismo desde Oviedo hasta Turón. Una en la calle de Oñón a la altura de Numa Guilhou, otra en la calle Ramón y Cajal a la altura de la Plaza