

ADMINISTRACIÓN LOCAL

Número 0703/25

AYUNTAMIENTO DE ÁVILA

ANUNCIO

No habiendo sido presentada, en tiempo y forma, reclamación o sugerencia alguna contra el acuerdo del Pleno Corporativo de este Excmo. Ayuntamiento, adoptado en sesión ordinaria celebrada el día 27 de diciembre pasado, mediante el que se dispuso la aprobación inicial del II Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 1, de fecha 2 de enero de 2025 (corrección de errores BOP de Ávila, nº 5, de 9 de enero de 2025), y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local y demás normativa concordante, procede entender elevado a definitivo el mencionado acuerdo, y Plan de referencia, cuyo tenor se transcribe a continuación:

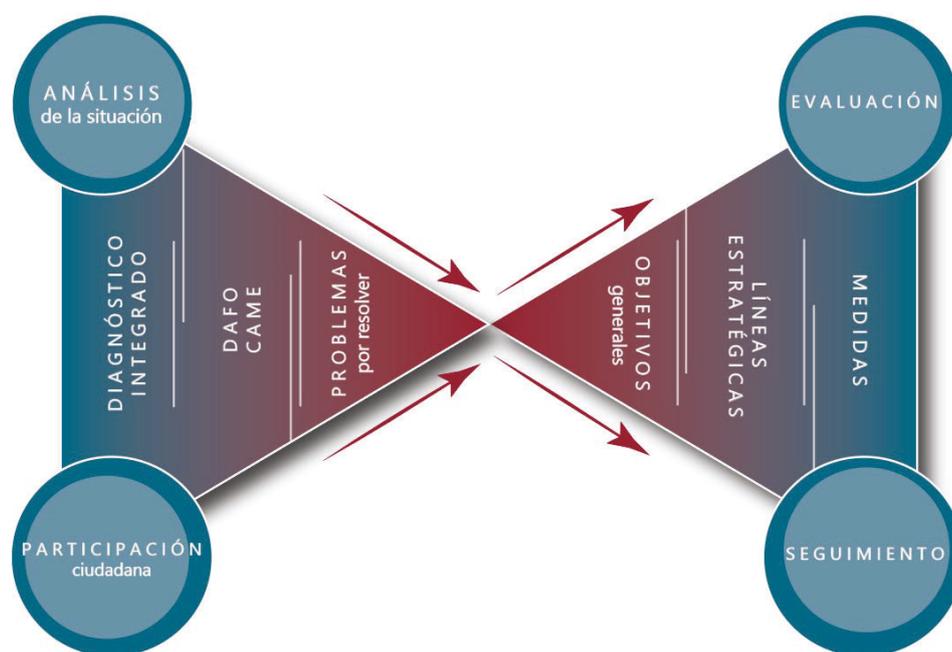
0. Introducción

0.1. Planteamiento general

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible responde a la necesidad de incidir en las pautas actuales de movilidad de Ávila, orientándolas hacia un marco de desarrollo sostenible que haga compatible la satisfacción de las necesidades de desplazamiento cotidiano de las personas con el desarrollo y crecimiento económico, la cohesión y protección de la sociedad, la defensa y conservación del medio ambiente.

El diagnóstico y la elaboración de la matriz DAFO, elaborados previamente a la redacción de este documento han permitido conocer los problemas específicos de movilidad de la ciudad, cuya resolución más demanda la ciudadanía para, a partir de estos, plantear una visión integrada y ordenada de las necesidades y los objetivos específicos de actuación del PMUS que gobernarán el nuevo modelo de movilidad local, así como las actuaciones necesarias para lograrlo en un horizonte temporal de 8 años.

Figura 1. Diagrama de elaboración del Plan de Acción del PMUS



Fuente: Elaboración propia.

Los principios comunes que guían el diseño de los objetivos específicos y la elaboración de las estrategias y actuaciones descritas a continuación son los siguientes:

- **Diseño centrado en las personas.** La experiencia y los hábitos de las personas usuarias representan los parámetros básicos del diseño, la comprensión de lo rápido que se mueven las personas en consideración a la escala, el espacio, las actividades, los modos de transporte y necesidades de mejora del servicio actual, determinando, en gran medida, el alcance y los objetivos de las actuaciones.
- **Diseño y seguridad.** La seguridad de todas las personas, especialmente de aquellas más vulnerables (niños, personas de la tercera edad, y con diversidad funcional) y por modos de transporte (peatones y ciclistas) debe ser primordial para el cambio de modelo de movilidad.
- **Diseño y contexto.** Las calles y vías urbanas son los espacios más vitales, pero a su vez los más infrutilizados en las ciudades. Las vías urbanas deben ser consideradas algo más que meros espacios para la circulación, por lo cual debemos empezar a medir su rendimiento más allá de la capacidad, velocidad y congestión vehicular, partiendo del entendimiento del entorno y la dinámica urbana para su diseño, atendiendo a la creciente diversidad de modos de transporte con tipologías y velocidades distintas, así como la diversa agilidad y movilidad de las personas que diariamente se desplazan por estas vías.
- **Diseño amigable con el medio ambiente.** El fin último del PMUS será el de plantear soluciones de movilidad que ayuden a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y demás nocivos a la atmósfera a la vez que se defina un modelo de ciudad que acoja y facilite la utilización de modos sostenibles.

0.2. Estructura del documento

El presente documento se ordena en la estructura siguiente:

- **Visión a futuro:** En la que se hace referencia a la necesidad de disponer de una estrategia y de una serie de objetivos coherentes, equilibrados y con una visión a largo plazo para abordar mejoras duraderas de las condiciones de movilidad en los próximos 8 años.
 - En este sentido, se establecen los objetivos generales y resultados esperados a conseguir.
- **9 líneas Estratégicas de Actuación:** En las que se recogen las medidas propuestas y acciones formuladas orientadas a la consecución, durante el horizonte temporal del PMUS, de los objetivos del Plan.
 - Cada Estrategia detalla medidas y acciones por emprender (que serán acompañadas de planos y gráficos explicativos), de estimaciones de la inversión necesaria a partir de macro-precios y de su organización temporal.

0.3. Movilidad y ciudad a futuro

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ávila representa la herramienta de gestión con la que el Ayuntamiento puede estructurar sus políticas de movilidad buscando un desarrollo estratégico en el modelo urbano y propiciando la mejora de la calidad ambiental, la competitividad, la seguridad y la universalidad del modelo de ciudad.

Desde su marcado carácter estratégico, este PMUS establece, a partir de un diagnóstico inicial, un enfoque integrado de líneas de acción y medidas que derivan

en el establecimiento de un marco de coordinación. El Plan define prioridades, establece medidas concretas de actuación, prevé escenarios futuros y señala la intensidad necesaria en su aplicación que permita alcanzar los objetivos que establece. Del mismo modo establece el mecanismo de seguimiento que permita la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos.

Principalmente, las medidas se aplicarán sobre calles y vías urbanas, siendo estas consideradas como:

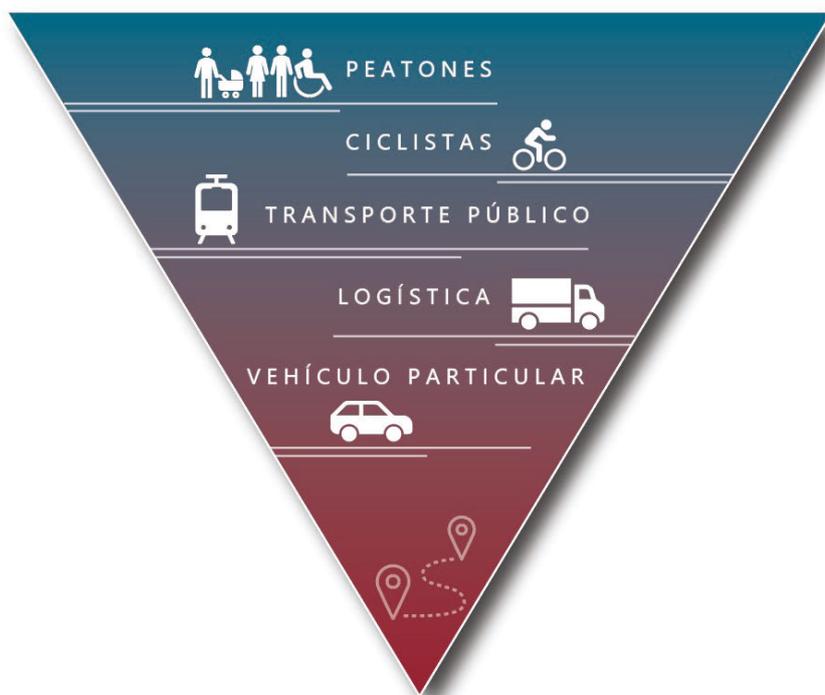
- Espacios de cambio que adoptan diferentes prioridades y diseños para mejorar la productividad y eficiencia de movimientos.
- Redes seguras, cómodas y atractivas para soportar e integrar cualquier modo de transporte.
- Espacios públicos vitales para el desarrollo social, económico y de bienestar de la población que tienen una fuerte influencia sobre nuestra salud y representan espacios de resiliencia y mitigación ante situaciones complejas y urgentes.

La visión a futuro de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible se apoya en siete pilares claves de cambio:

- Alcanzar un **reparto modal, eficiente y más equilibrado**, en el que se racionalice el uso del vehículo privado, y en el que cada modo de transporte desempeñe su papel.
- **Equilibrar el espacio de las calles** en favor de la convivencia de diferentes modos de transporte, con preferencia para modos menos contaminantes que contribuyan a una población y una ciudad saludable.
- **Reducir los impactos ambientales** y el consumo energético del transporte motorizado.
- Dotar de **recursos tecnológicos avanzados** a los servicios de movilidad actuales y futuros.
- **Atender las necesidades de movilidad** de toda la población y de todas las áreas urbanas: Casco Histórico, barrios residenciales, pedanías y polígonos industriales, con especial atención a la accesibilidad.
- Promover un **cambio cultural** en las decisiones y el modo de gobernar a partir de una reflexión individual sobre la posibilidad de sustituir viajes en coche por otros modos más activos y sostenibles, siempre y cuando sea posible.
- Potenciar la movilidad urbana como un activo imprescindible para **mejorar la calidad de vida de las personas** y la competitividad territorial de Ávila.

Ante este contexto, la ciudad de Ávila definirá su hoja de ruta en materia de movilidad de manera que las personas y los modos activos de movilidad estén en el centro de la planificación. El futuro de la movilidad debe poner el foco en las necesidades de las personas, tratando de lograr una ciudad más accesible, inteligente, saludable y resiliente, tal como se refleja en la siguiente pirámide invertida:

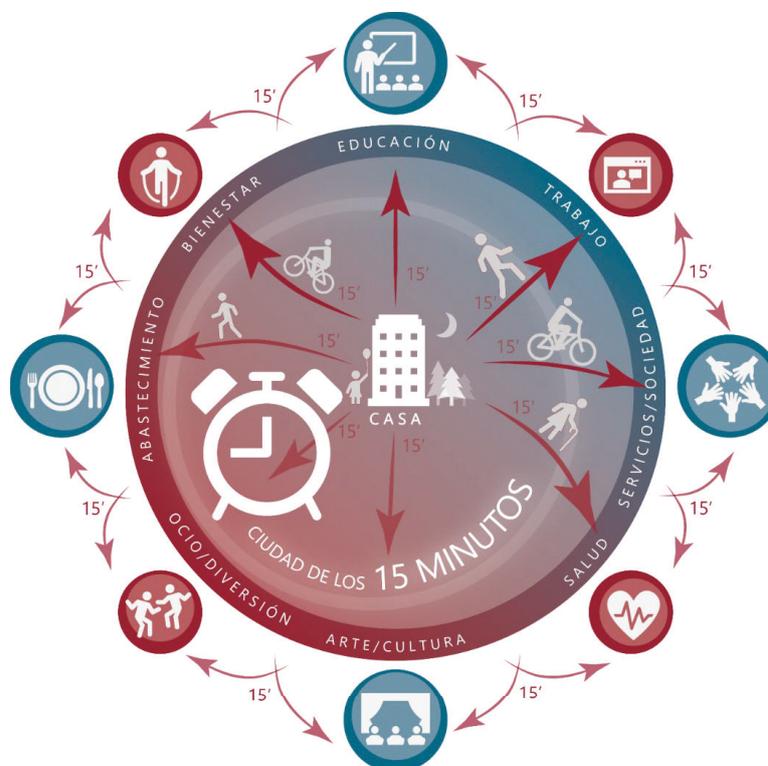
Figura2. Pirámide invertida de movilidad



Fuente: Elaboración propia.

En este sentido se plantea, por el tamaño y relaciones de movilidad de Ávila, acercándola lo máximo posible al modelo de **"Ciudad de 15 Minutos"**. Un concepto de ciudad en el que la proximidad es la clave para una movilidad más sostenible, igualitaria y una dinámica activa, al crear una accesibilidad a los servicios necesarios a una corta distancia a pie o en bicicleta, disminuyendo así los desplazamientos forzados en coche. Se trata de una respuesta directa a cómo disminuir la contaminación y las emisiones por el transporte y, a su vez, una búsqueda de la mejora de la calidad de vida de los habitantes que promueve la economía local.

Figura 3. Diagrama explicativo de la Ciudad de 15 Minutos



Fuente: Elaboración propia

Todos estos principios deben ser entendidos como consideraciones que sustentan las Estrategias y Actuaciones desarrolladas en este documento, así como el enfoque adoptado para el proceso de implantación del modelo de movilidad sostenible y eficiente de Ávila en los próximos 8 años, horizonte temporal del PMUS.

El plan de acción, que se explica en el presente documento, busca, tal como se muestra en el siguiente plano, devolver espacio vital en primer lugar a los peatones y, posteriormente, a los modos activos y sostenibles. Para ello, se plantearán diversas medidas más amables con el entorno urbano, como la implantación de una zona de bajas emisiones en el centro histórico de la ciudad, donde el peatón será el protagonista, la presencia de vehículos será menor y la configuración viaria será, principalmente, en plataforma mixta. Por otro lado, se planifica una red peatonal que conecte, a través de itinerarios peatonales de calidad, los principales barrios y centros de atracción de la ciudad y se apostará por una ampliación de la red ciclista actual, que de continuación a la ya existente. Todas estas actuaciones sobre la red peatonal y ciclista se realizarán reduciendo la capacidad viaria existente, que en muchos casos está sobredimensionada, y que no se alinea con el modelo de ciudad deseado. A modo de oferta sustitutiva, se crearán nuevos aparcamientos disuasorios, de óptima accesibilidad al centro o a barrios residenciales donde la demanda de estacionamiento esté más tensionada.

0.4. Objetivos y Líneas estratégicas

0.4.1. Definición de Objetivos generales

Tras el análisis realizado se dispone de un conocimiento adecuado de los problemas de movilidad detectados en la ciudad de Ávila, de los condicionantes socioeconómicos y territoriales asociados, y de las características de la oferta y la demanda.

Este estudio ha permitido identificar las posibles actuaciones que redundarán en una mejora de la calidad de vida de la ciudadanía y de las condiciones medioambientales, siempre persiguiendo la siguiente relación de objetivos generales:

1. Promover pautas de movilidad sostenibles y efectivas
2. Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones
3. Mejorar la accesibilidad frente a las barreras físicas existentes
4. Priorizar al peatón frente a los demás modos de desplazamiento
5. Promover el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento urbano.
6. Habilitar una red ciclista que conecte los principales nodos de la ciudad
7. Priorizar la bicicleta frente a los modos de desplazamiento motorizados
8. Concienciar, promocionar y formar sobre los beneficios de la bicicleta
9. Proporcionar acceso universal al transporte público
10. Lograr una mayor eficiencia del transporte público para incrementar su uso
11. Priorizar el transporte público frente al vehículo privado
12. Facilitar la intermodalidad con la creación de puntos modales
13. Reducir el uso del vehículo privado y disminuir la velocidad de circulación
14. Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos
15. Incrementar la seguridad vial
16. Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en la ciudad
17. Promover el uso de aparcamientos disuasorios para visitantes
18. Promover la electrificación de la flota de vehículos
19. Mejorar la operatividad y la gestión de la distribución urbana de mercancías
20. Garantizar la conectividad territorial entre los núcleos de población

0.4.2. Definición de Líneas estratégicas

Teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de Ávila, y para poder alcanzar los objetivos mencionados anteriormente, se plantean **9 estrategias** que agrupan las diferentes medidas, según ámbitos de actuación. Estas se describen a continuación:

Figura 5. Líneas Estratégicas del Plan de Acción del PMUS de Ávila



Fuente: Elaboración propia

El desarrollo de las estrategias propiciará una redistribución modal, tanto en los desplazamientos internos como externos, reduciendo así el impacto que genera la movilidad sobre el medioambiente.

1. Línea estratégica 1: Movilidad peatonal, accesibilidad y espacio público

1.1. Detalle de la estrategia

La ciudad de Ávila se caracterizan por la complejidad y diversidad de personas, actividades, flujos y dinámicas urbanas, en especial por la presencia de un gran espacio de carácter eminentemente peatonal definido por la muralla que define la estructura urbana propia de la ciudad; y que es donde reside su principal base de sustento para conceptualizar los espacios públicos y redes peatonales como un ámbito de valor social, ambiental, económico y paisajístico, que posibilita la integración social y urbana de todo el municipio.

Por esto, la movilidad peatonal es la principal herramienta de transformación urbana con que cuenta la planificación del transporte de personas a nivel local, ya que es en esta donde pueden generarse intervenciones que orienten un cambio de modelo cultural de la movilidad hacia uno más sostenible, eficiente y responsable con la salud de los habitantes y el medioambiente.

Desde este enfoque, facilitar los desplazamientos a pie adquiere para el modelo de movilidad local el rol de ordenador del territorio y espacio receptor del flujo de personas entre zonas atrayentes y generadoras de viaje, integrando diversidad de usos y necesidades urbanas tanto en sus aspectos territoriales, económicos, culturales o simbólicos del municipio.

Las calles, aceras, bulevares y paseos son los ejes estructurales que propician realizar recorridos peatonales para acceder a los servicios, ir al trabajo, pasear o realizar ejercicio. Por ello, el objetivo general de esta estrategia es lograr que la infraestructura peatonal actúe como una red continua e integrada que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles a todos los barrios y áreas de la ciudad, superando los problemas de conectividad, y las barreras arquitectónicas y urbanas para la realización de desplazamientos a pie.

A partir de cuatro medidas, esta estrategia definirá las acciones fundamentales para el desarrollo de una red peatonal con un alto nivel de accesibilidad que incremente los desplazamientos a pie, la calidad de los accesos a los centros escolares y el nivel de satisfacción del peatón mientras desarrolla la actividad del caminar, lo que implica al mismo tiempo la reducción del uso del transporte motorizado y el ahorro de energía y combustible.

Estas propuestas van orientadas a ofrecer una mayor y mejor experiencia de ciudad en la que se camina entre barrios y puntos de atracción y una mejora de la experiencia peatonal en la Zona de Bajas Emisiones.

1.2. Objetivos específicos

1.2.1. Medida 1.1: Crear una red peatonal vertebradora

Presentación y objetivos generales relacionados

El diseño de una malla de itinerarios caminables tiene el fin de conectar todos los barrios y puntos de atracción más relevantes de Ávila, así como mejorar las condiciones de accesibilidad en todos los espacios habilitados para el peatón. La implantación de esta red persigue los siguientes objetivos generales del plan:

- 01 Promover pautas de movilidad sostenible y efectiva
- 02 Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones
- 03 Mejorar la accesibilidad frente a las barreras físicas existentes
- 04 Potenciar al peatón frente a los demás modos de desplazamiento
- 14 Reducir el uso del vehículo privado y disminuir la velocidad de circulación
- 15 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos
- 16 Incrementar la seguridad vial

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/Amenazas | Cómo Afrontarlas |
|-----|---|--|
| D.1 | Orografía compleja que desincentiva los desplazamientos peatonales y ciclistas | Mejorar las infraestructuras peatonales y ciclistas para que resulten más atractivas a pesar de los desniveles |
| D.2 | Temperaturas extremas que, en invierno, lo cual desincentiva los desplazamientos en modos no motorizados | Habilitando itinerarios y servicios urbanos necesarios para el desarrollo cotidiano de la movilidad activa |
| D.7 | Falta de adaptación de la red peatonal para personas PMR, por falta de rebajes o barreras arquitectónicas, así como bandas podotáctiles | Adaptando la infraestructura peatonal de los centros urbanos siguiendo los criterios de la accesibilidad universal |
| A.2 | Gran cantidad de población en zonas intermedias de la pirámide poblacional, lo que conlleva que en un futuro la población este fuertemente envejecida | Incorporando y ampliando la infraestructura peatonal para dar facilidad a este colectivo en un futuro, dándole una perspectiva de accesibilidad universal. |

Los problemas diagnosticados en Ávila en relación con la movilidad a pie evidencian que la mejora de la infraestructura peatonal debe poner el foco en las características de los perfiles de población más vulnerables y desde esta perspectiva, realizar un diseño urbano confortable y seguro. Para ello es necesario intervenir en la peatonalización y en la ampliación de aceras, de tal forma que el peatón sea el protagonista en una red que vertebré toda la ciudad.

Detalle de la medida

Aunque el tamaño del municipio no permite plantear que los desplazamientos a pie sean la solución a todos los desplazamientos que se realizan a diario en su interior, la movilidad peatonal es una excelente opción para distancias cortas-medias, entre zonas de proximidad que concentran bastantes puntos de atracción, como por ejemplo el centro urbano, los nodos de comunicaciones, los centros sanitarios, centros educativos, etc., al combinar el uso de diferentes modos de transporte con el modo "a pie" a través de sus aceras, calles, avenidas, paseos o espacios peatonales.

El objetivo de esta medida reside en generar una trama urbana que interconecte y comunique diversas zonas y barrios de Ávila a partir de la ampliación y mejora de los itinerarios y ejes peatonales existentes, de manera que la mayoría de las infraestructuras de transporte, equipamientos residenciales y dotacionales, queden al alcance de toda la ciudadanía a pie.

Los criterios generales que deben guiar la adecuación de estos itinerarios para la implantación de una red cohesionada e integrada son los siguientes:

- Los trazados, dimensiones, dotaciones y acabados deben permitir tanto el acceso como el uso de forma autónoma y en condiciones de seguridad a todas las personas, teniendo en cuenta las necesidades de movilidad reducida, el uso de carros de bebé, etc.
- Los criterios de diseño y adaptación de los trazados tengan en consideración la universalidad de su uso desde la perspectiva de género, enfoque generacional y diversidad funcional de las personas.
- Todos los itinerarios deben garantizar unas condiciones de continuidad del trazado, sin obstáculos ni discontinuidades.
- Se debe buscar la integración paisajística (activa y pasiva) de los itinerarios.

Las intervenciones específicas que se deben abordar son las siguientes:

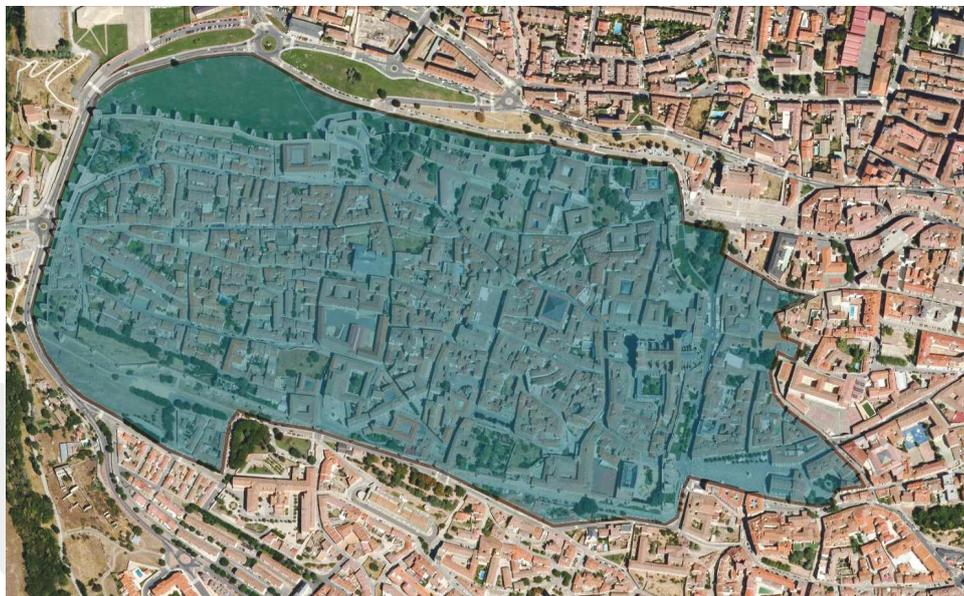
Actuación 1.1.1: Plataforma única y peatonalización dentro del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones

La Zona de Bajas Emisiones, como se detallará en la línea estratégica 7, .La situación actual de las calles en el interior de este perímetro se caracteriza por su heterogeneidad, aunque la mayoría son estrechas y con división entre calzada y acera. Si bien es cierto que, progresivamente, el peatón ha recuperado espacio que se le había conferido al vehículo privado, el centro de Ávila continúa siendo excesivamente tolerante con la inmersión del automóvil en su centro histórico.

Las vías de plataforma única son cada vez más habituales y se caracterizan por dedicar el espacio que antes ocupaba el coche a un uso compartido con los peatones. Esto es especialmente recomendable en vías estrechas donde las dimensiones no permiten ampliar las aceras y por las que se espera que transiten cada vez menos vehículos, logrando de forma paulatina, el protagonismo del peatón. En el caso de las vías que integran la ZBE propuesta, las vías deben atender al criterio técnico de homogeneización en el diseño que permita al usuario identificar de forma rápida que se ubica en vías de prioridad peatonal.

Asimismo, se diferenciará de las vías peatonales por medio de la señalización de forma que el vehículo privado y otros modos motorizados no accedan a estas últimas.

Figura 6. Transformación hacia plataforma única en las calles del interior de la ZBE



Fuente: Elaboración propia

Se sugiere tomar como ejemplo algunas de las vías que ya han sido peatonalizadas en intramuros, como es el caso de la Calle Vallespín que se muestra a continuación:

Figura 7. Ejemplo de plataforma única en Ávila



Fuente: Elaboración propia

Actuación 1.1.2: Plataforma única en calles externas a la Zona de Bajas Emisiones

Siguiendo la misma lógica de la propuesta anterior, existen algunas vías al exterior de la Zona de Bajas Emisiones que requieren de una transformación similar, que deberá ser efectuada en el medio plazo.

Como se explica en el punto anterior, una calle de plataforma única es una vía urbana, habitualmente compartida entre peatones y automóviles en las cuales el material suele ser uniforme. Hay casos en los que también se puede recurrir a recursos complementarios, como jardineras o como bolardos, fundamentalmente enfocados a impedir que el automóvil estacione, pero, sobre todo, es muy importante que el conductor perciba que hay un cambio, algo que le indique por el relieve que ya no está en su territorio.

Actuación 1.1.3: Ampliación de aceras

En tercer lugar, se considera que la medida debe incorporar la transformación de la sección de ciertas vías con el fin de hacerlas más amables para el peatón. Para ello se plantea la ampliación de aceras, lo que significa que se sigue dejando espacio y permitiendo el tránsito al vehículo privado y otros modos motorizados, pero se amplía el pavimento mediante la eliminación de una banda de aparcamientos o la reducción del ancho de carriles.

Gracias a la implementación de las intervenciones urbanas descritas, la red peatonal de Ávila podría dibujarse en torno a ejes principales que conectan los hitos más relevantes del centro de la ciudad, según queda recogido en la agenda urbana de Ávila.

1.2.2. Medida 1.2: Superar las barreras peatonales

Presentación y objetivos generales relacionados

La situación orográfica de Ávila dota de una gran identidad a la ciudad, pero también dificulta la generalización de la movilidad peatonal. Con esta medida se busca superar las barreras existentes para fomentar los modos activos de desplazamiento y proporcionar la accesibilidad universal a todos los perfiles de la población. La implantación de esta medida conlleva actuaciones urbanas en algunos puntos de la ciudad, como se verá a continuación y persigue los siguientes objetivos generales del plan:

| | |
|-----------|--|
| 01 | Promover pautas de movilidad sostenibles y efectivas |
| 02 | Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones |
| 03 | Mejorar la accesibilidad frente a las barreras físicas existentes |
| 04 | Priorizar al peatón frente a los demás modos de desplazamiento |
| 16 | Incrementar la seguridad vial |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/Amenazas | Cómo Afrontarlas |
|-----|---|--|
| D.1 | Orografía compleja que desincentiva los desplazamientos peatonales y ciclistas | Mejorar las infraestructuras peatonales y ciclistas para que resulten más atractivas a pesar de los desniveles |
| D.7 | Falta de adaptación de la red peatonal para personas PMR, por falta de rebajes o barreras arquitectónicas, así como bandas podotáctiles | Adaptando la infraestructura peatonal de los centros urbanos para hacerla de accesibilidad universal |
| A.2 | Gran cantidad de población en zonas intermedias de la pirámide poblacional, lo que conlleva que en un futuro la población este fuertemente envejecida | Incorporando y ampliando la infraestructura peatonal para dar facilidad a este colectivo en un futuro, dándole una perspectiva de accesibilidad universal. |

Los problemas diagnosticados en Ávila en relación con la accesibilidad evidencian que la mejora de la infraestructura peatonal pasa por actuar en aquellos desniveles que suponen grandes barreras para el peatón. Para lograr que el peatón sea el protagonista, además de una red que vertebré toda la ciudad, se necesitan rampas, escaleras y ascensores en lugares públicos que forman parte del trazado peatonal que se ha configurado en la medida 1.1.

Detalle de la medida

Tal y como se ha descrito en el documento del diagnóstico en Ávila existen varias barreras a la movilidad peatonal:

- Río Adaja al oeste
- Río Chico al sur
- Vías de ferrocarril al este
- Pendiente del norte
- Pendiente del sur

Históricamente el río Adaja ha supuesto una barrera infranqueable, de tal forma que ni siquiera en la actualidad se ha superado lo suficiente como para albergar un considerable número de personas al lado oeste del curso fluvial, más allá del asentamiento de Cuatro Postes. Tanto el Puente Romano como el Puente Nuevo satisfacen actualmente las necesidades de comunicación entre los dos lados del río.

Por otro lado, el río Chico ha sido una barrera relativamente sencilla de superar. La cantidad de agua del curso fluvial es escasa o casi nula, de forma que, con los años, el crecimiento urbanístico hacia el sur ha logrado establecer puentes entre ambos lados. Por tanto, el propósito de esta medida debe concentrarse en las barreras 3, 4 y 5, la primera de ellas, artificial, y las otras dos, de origen natural:

Actuación 1.2.2: Superación de la pendientes norte y sur

Entre las características principales de estas dos grandes barreras orográficas están:

- Se ubican al norte y al sur del centro de la ciudad.
- Cuentan con una pendiente superior a los 45 grados.
- Generan una percepción de mayor distancia entre los barrios que quedan a un lado y a otro de ambas barreras.
- Suponen un desincentivo para los modos activos de desplazamiento.

Para lograr que los recorridos diseñados con anterioridad sean accesibles para todas las personas, se han instalado rampas mecánicas en la calle Ajates, para superar el desnivel entre esta calle y la Avenida de Madrid y por otra parte se han instalado escaleras mecánicas en la cuesta Antigua. Ambas intervenciones mejoran la movilidad peatonal dentro de la ciudad, incentivando la creación de ejes peatones que comuniquen las zonas norte y sur con el centro.

1.2.3. Medida 1.3: Revitalizar el espacio público

Presentación y objetivos generales relacionados

Una red peatonal sólida no consiste únicamente en la generación de itinerarios peatonales y accesibles, sino también requiere de poner el foco en los espacios públicos como lugares de encuentro y nodos de actividad. Con esta medida se busca mejorar algunas de las plazas que se caracterizan actualmente por dotar un mayor espacio al vehículo privado con el fin de fomentar los modos activos de desplazamiento y la vida urbana. La implantación de esta medida conlleva actuaciones urbanas en algunos puntos de la ciudad, como se verá a continuación y persigue los siguientes objetivos generales del plan:

| | |
|-----------|--|
| 01 | Promover pautas de movilidad sostenibles y efectivas |
| 02 | Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones |
| 03 | Mejorar la accesibilidad frente a las barreras físicas existentes |
| 04 | Priorizar al peatón frente a los demás modos de desplazamiento |
| 13 | Facilitar la intermodalidad con la creación de puntos modales |
| 15 | Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 16 | Incrementar la seguridad vial |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/Amenazas | Cómo Afrontarlas |
|-----|---|---|
| D.1 | Orografía compleja que desincentiva los desplazamientos peatonales y ciclistas | Mejorar las infraestructuras peatonales y ciclistas para que resulten más atractivas a pesar de los desniveles |
| D.2 | Temperaturas extremas que, en invierno, lo cual desincentiva los desplazamientos en modos no motorizados | Habilitando itinerarios y servicios urbanos necesarios para el desarrollo cotidiano de la movilidad activa |
| D.7 | Falta de adaptación de la red peatonal para personas PMR, por falta de rebajes o barreras arquitectónicas, así como bandas podotáctiles | Adaptando la infraestructura peatonal de los centros urbanos para hacerla de accesibilidad universal |
| A.1 | Intensificación de las consecuencias del cambio climático por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero | Implantando un modelo de movilidad basado en el fomento de modos alternativos y la movilidad activa, racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático |
| A.2 | Gran cantidad de población en zonas intermedias de la pirámide poblacional, lo que conlleva que en un futuro la población esté fuertemente envejecida | Incorporando y ampliando la infraestructura peatonal para dar facilidad a este colectivo en un futuro, dándole una perspectiva de accesibilidad universal. |

Los problemas diagnosticados en Ávila con respecto a los espacios públicos están producidos, en su mayoría, por la invasión del espacio por el vehículo privado, principalmente por medio de estacionamientos. La mejora de la infraestructura peatonal supone identificar aquellas plazas y lugares de encuentro social que no están ejerciendo dicha función en su totalidad y que acaban utilizándose como zonas de aparcamientos o lugares de tránsito. La idea es que sean espacios estanciales, donde las personas puedan encontrar un mobiliario urbano agradable donde recrearse, descansar y sociabilizar.

Detalle de la medida

El proceso de revitalizar un espacio público consiste en dotarlo de las características necesarias para un uso más adaptado al peatón, así como a otros modos de desplazamiento más sostenibles. Un espacio revitalizado se llena de mayor actividad humana, ya que la planificación pone el foco en los perfiles de población más vulnerables, ya sean ancianos, mujeres y niños o personas con movilidad reducida.

El objetivo es generar lugares de encuentro, con vegetación suficiente como para dar sombra en verano y con espacios acogedores y cálidos para que sean atractivos en invierno. Deben contar con elementos de mobiliario urbano que inviten a quedarse, como bancos, juegos de mesa, instalaciones para hacer ejercicio físico e instalaciones de recreación infantil, entre otros ejemplos.

En este sentido cabe destacar el acuerdo del pleno del mes de marzo de 2024 en el que se aprueba la redacción de un plan director del arbolado para el municipio de Ávila.

Figura 19. Plaza del Mercado Chico, uno de los espacios públicos con mayor vitalidad urbana en Ávila.



1.2.4. Medida 1.4: Caminar a los centros escolares

Presentación y objetivos generales relacionados

El transporte a los centros de educación representa uno de los principales motivos de desplazamiento de las unidades familiares. Los centros educativos de Ávila dan servicio a toda la ciudad, lo que se traduce en una continua afluencia de estudiantes. La implantación de rutas seguras a los centros escolares conlleva actuaciones urbanas en algunos puntos de la ciudad, como se verá a continuación y persigue los siguientes objetivos generales del plan:

| | |
|----|---|
| 01 | Promover pautas de movilidad sostenibles y efectivas |
| 02 | Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones |
| 03 | Mejorar la accesibilidad frente a las barreras físicas existentes |
| 04 | Priorizar al peatón frente a los demás modos de desplazamiento |
| 14 | Reducir el uso del vehículo privado y disminuir la velocidad de circulación |
| 15 | Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 16 | Incrementar la seguridad vial |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/Amenazas | Cómo Afrontarlas |
|-----|---|--|
| D.1 | Orografía compleja que desincentiva los desplazamientos peatonales y ciclistas | Mejorar las infraestructuras peatonales y ciclistas para que resulten más atractivas a pesar de los desniveles |
| D.2 | Temperaturas extremas que, en invierno, lo cual desincentiva los desplazamientos en modos no motorizados | Habilitando itinerarios y servicios urbanos necesarios para el desarrollo cotidiano de la movilidad activa |
| D.7 | Falta de adaptación de la red peatonal para personas PMR, por falta de rebajes o barreras arquitectónicas, así como bandas podotáctiles | Adaptando la infraestructura peatonal de los centros urbanos para hacerla de accesibilidad universal |

La coincidencia de horarios de inicio y fin de las clases, así como el hecho de que el principal número de accesos se siga produciendo mediante automóvil, propicia que los desplazamientos a los centros escolares se conviertan en un problema de movilidad para la ciudad, además de un problema de seguridad vial para los alumnos en los accesos a los centros. Una de las consecuencias de este fenómeno es que los niños desaprenden muchos conceptos de seguridad vial frente al caos de un tráfico improvisado (doble fila, ocupación del espacio de peatones, acceso al coche por el lado de la carretera, etc.) y que de pronto las calles se convierten en espacios intransitables. A esto se unen los problemas de contaminación, que se acrecientan al no ofrecer una adecuada educación en movilidad sostenible para recorridos relativamente cortos que podrían realizarse a pie o bicicleta.

Detalle de la medida

Esta propuesta busca la transformación de las entradas a los centros educativos con medidas de mejora peatonal, convirtiéndolas en un espacio mucho más accesible que garantice la seguridad de la comunidad educativa, fomentando así la llegada segura a pie o en bicicleta al colegio.

La medida incluye una actuación de reurbanización en las zonas de acceso, reordenando el viario con modificaciones en las plazas de aparcamiento, ensanchamiento del acerado y creación de una amplia plataforma exclusiva peatonal en la zona de acceso a los centros escolares. La zona peatonal se acotará mediante vallas, impidiendo así, la invasión de los vehículos. Además, se intervendrá también sobre los pasos de peatones próximos, modificando aquellos pasos que se encuentran directamente frente a la puerta de entrada al centro escolar. Los pasos de peatones tendrán que situarse a un lado de los accesos. Junto a ello, se pondrá un límite de velocidad en el varío de 20 km/hora en todos los entornos escolares junto con señalización horizontal y vertical de presencia de un centro escolar y con reductores de velocidad de caucho, siempre que la protección patrimonial del entorno lo permita.

Actuación 1.4.1: Realización de un documento específico

A continuación, se detalla una hoja de ruta o pasos a seguir para la elaboración de una red de itinerarios escolares seguros aplicable a la ciudad de Ávila y que deberá plasmarse en un **documento específico** que tendrá que ejecutarse a medio plazo

(2025-2027) y que contemplará un estudio detallado en los entornos de los centros escolares que se indican en el plano siguiente:

El contenido de este estudio deberá incluir:

- 1- Realizar un proceso participativo en los diferentes centros escolares para recabar los principales problemas y experiencias de movilidad de los estudiantes y docentes de los centros. Hacer encuestas, rápidas para conocer en qué modos se desplazan y si estuviesen dispuestos a ir en modos más sostenibles como a pie, bicicleta, VMP o transporte público.
- 2- Analizar los itinerarios peatonales más utilizados por alumnos, y alumnas personas representantes y profesores de cada centro educativo. El objetivo es integrar el tejido social al proyecto para identificar líneas de deseo en función a sus experiencias como personas usuarias, y correlacionarlas a la red peatonal de la ciudad para desarrollar un proceso de integración de recorridos escolares sobre los que se pueda adecuar y señalar.
- 3- Evaluar la situación actual y futura de la red peatonal. Una vez correlacionadas las líneas de deseo de las personas usuarias con la red peatonal, se tienen que evaluar aspectos como la accesibilidad, y seguridad de dichos recorridos en función del estado actual y propuesto (posibles actuaciones por realizar) para evaluar la idoneidad y el encaje de ésta.
- 4- A partir de las calles elegidas se deberá contemplar el desarrollo de cada itinerario, tanto el modo (o los modos) de transporte elegido (pie o bicicleta) como la forma de organizarse, para el desarrollo seguro de cada uno.
- 5- Llevar a cabo pruebas piloto para comprobar debilidades y oportunidades de cada tramo de cada itinerario. Estas experiencias se deben documentar, mediante imágenes y encuestas realizadas tanto a los alumnos, como a las personas acompañantes del camino escolar (padres o monitores contratados), para tener registrado todos los detalles y posteriormente hacer un análisis y puesta en común.
- 6- Implantar medidas que adecuen el espacio y tramo de cada itinerario a los tipos de transporte y la organización del recorrido.
- 7- Los itinerarios deben construirse con el tejido asociativo y agentes de interés. Por ello, se debe difundir y concienciar sobre la actuación desde el primer paso para: generar un tejido asociado y dinamizador al proyecto que pueda enriquecer el proceso y, una vez probada su efectividad, sea la base social de apoyo y viabilidad para su funcionamiento.
- 8- El fomento de los caminos escolares debe incluir una campaña de información y concienciación eficaz tanto a las personas representantes como a los niños, que debe de ir de la mano de un programa de educación vial, ampliando las actuaciones que actualmente realiza la Policía Local.

Es necesario plantear medidas de acompañamiento a la implantación del camino escolar seguro como son:

- La **señalización específica** de los itinerarios escolares: Es necesario implantar señalización horizontal o vertical que permita a las personas en edad escolar identificar el itinerario más seguro a los colegios.
- El aumento de la **presencia de la policía municipal** en las horas de entrada y salida de las escuelas, para que regule el tráfico y sanciona a aquellas personas

que cometan infracciones (aparcamiento en doble fila o en zonas no habilitadas).

- La implantación de las **plazas Kiss & Ride**, o plazas de aparcamiento habilitadas en las proximidades de los centros escolares para que las personas puedan detenerse de manera segura y los niños bajen del automóvil. Esta medida se puede sincronizar con la creación de los itinerarios escolares seguros, para que la ubicación de estas plazas esté próximas a los puntos de recogida y de esta forma se evite el flujo de vehículos en las puertas de los centros escolares, además de suponer la reducción de las paradas/estacionamientos indebidos.
- **Supresión de barreras** arquitectónicas (papeleras, árboles, cubos de basura etc.) que, por su ubicación, no permiten realizar un itinerario peatonal o ciclista continuo.
- Disposición de medidas de **calmado de tráfico** en los pasos peatonales próximos a los centros.
- Fomento de **ayudas para la adquisición de bicicletas**, ya sea mediante cheques económicos o por los préstamos de bicicletas adquiridas por el ayuntamiento y que tras finalizar el curso lectivo se devuelvan a la administración.

2. Línea estratégica 2: Movilidad ciclista y VMP

2.1. Detalle de la estrategia

La movilidad en bicicleta y en vehículos de movilidad personal (VMP) ha empezado en los últimos años a cobrar el protagonismo que estos modos de transportes requieren, y por tanto es necesario tener en cuenta a la hora de planificar la ciudad. Se trata de un modo de transportes más amables con el medio ambiente, no contaminan, no hacen ruido y suelen ser más económicos y asequibles, además de presentar beneficios para la salud de los usuarios, al permitir hacer ejercicio durante el propio desplazamiento,

A pesar de que estos modos cada vez están cobrando más relevancia y sus beneficios con la salud de las personas y el medio ambiente cada vez son más conocidos, su uso en algunas ciudades sigue siendo relativamente bajo debido a diversos motivos. La Encuesta General de Movilidad muestra que, en Ávila, únicamente el 1% del reparto modal se corresponde con la bicicleta y VMP, siendo uno de los principales motivos para elegir otro modo el hecho de que por un lado la red ciclista es prácticamente inexistente y por otro, se percibe por la ciudadanía, como un modo de transporte inseguro en la mayoría de los casos.

Estos aspectos negativos, junto con otros como la escasez de aparcabicis, influyen en la percepción de seguridad y comodidad acerca de la red ciclista actual, por lo que este eje se fundamenta en la búsqueda de alternativas que inviten al usuario a utilizar con más frecuencia y de forma cotidiana tanto la bicicleta como los VMP.

Por otro lado, es necesario acercar este modo de transporte a la ciudadanía no sólo mejorando las infraestructuras existentes, sino consiguiendo también un servicio que democratice este modo de transporte, ya sea mediante la recuperación del sistema de bicicleta público o impulsando ayudas económicas para la adquisición de bicicletas (en especial con asistencia eléctrica al pedaleo), buscando en todo momento facilitar el acceso a de los ciudadanos a este tipo de desplazamientos.

Por otro lado, no se puede ignorar la irrupción de los Vehículos de Movilidad Personal. Este tipo de vehículos son cada vez más comunes entre la ciudadanía y, en especial, entre los jóvenes. Esto hace que se deba impulsar y facilitar el uso de VMP tanto por la ciudad como en la intermodalidad.

En resumen, esta estrategia buscará dar solución a estos problemas mencionados y mejorar las condiciones de la red ciclista, así como modernizarse y tener en cuenta las tendencias actuales. Esto se realizará mediante medidas que busquen hacer de la bicicleta y del VMP modos competitivos frente al resto, tratando de reequilibrar el reparto modal. Se perseguirá, además, una red más segura, continua y densa, que conecte los principales polos de atracción situados en el centro de la ciudad, así como con los nodos de transporte para facilitar la intermodalidad. Asimismo, se incluirá una red de aparcabicis más extensa en lugares estratégicos y en relación con la red ciclista a ampliar, un nuevo sistema público tanto de préstamo de bicis y VMP y un sistema de ayudas para su adquisición, para facilitar de esta forma este servicio a la ciudadanía.

2.2. Objetivos específicos

2.2.1. Medida 2.1: Crear una red ciclista estructurada

Presentación y objetivos generales relacionados

Implementar una red ciclista en Ávila es uno de los grandes retos de este PMUS. Sin embargo, a pesar de las dificultades, se trata de una de las medidas que pueden generar más impacto en la ciudadanía, para lo cual, la voluntad de las administraciones es clave y a la vez que se implementa la red, será necesario que vaya acompañado de una campaña de promoción e información. Esta medida entronca con los objetivos generales siguientes:

| | |
|----|---|
| 01 | Promover pautas de movilidad sostenibles y efectivas |
| 03 | Mejorar la accesibilidad frente a las barreras físicas existentes |
| 05 | Garantizar las condiciones óptimas para la movilidad en bicicleta |
| 06 | Habilitar una red ciclista que conecte los principales nodos de la ciudad |
| 07 | Priorizar a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento motorizados |
| 08 | Disponer de una red de aparcabicis adecuada y segura |
| 21 | Garantizar la conectividad territorial entre los núcleos de población |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/Amenazas | Cómo Afrontarlas |
|------|--|---|
| D.1 | Orografía compleja que desincentiva los desplazamientos peatonales y ciclistas | Mejorar las infraestructuras peatonales y ciclistas para que resulten más atractivas a pesar de los desniveles |
| D.2 | Temperaturas extremas que, en invierno, lo cual desincentiva los desplazamientos en modos no motorizados | Habilitando itinerarios y servicios urbanos necesarios para el desarrollo cotidiano de la movilidad activa |
| D.9 | Mal estado y falta de mantenimiento de la infraestructura ciclista, sin ancho recomendado o barreras que incrementan la inseguridad vial | Modernizando la infraestructura ciclista para mejorar su estado y cualidades, fomentando así el uso de la bicicleta |
| D.10 | Infraestructuras e itinerarios ciclistas discontinuos y sin conexión eficiente entre centros generadores y atrayentes del municipio | Facilitando el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual, creando una infraestructura ciclista con un diseño adecuado, directo y seguro |
| A.1 | Intensificación de las consecuencias del cambio climático por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero | Implantando un modelo de movilidad basado en el fomento de modos alternativos y la movilidad activa, racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático |

Las dificultades o factores que han determinado que Ávila aún no tenga una red ciclista estructurada y coherente se han podido vislumbrar en el documento de diagnóstico, pero los más determinantes tienen que ver con la escasa mentalización de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano y las condiciones orográficas y climáticas que desincentivan a los potenciales usuarios. Sin embargo, para tratar de lograr que Ávila implemente la bicicleta y las VMP se necesita que las administraciones doten a la ciudad de unas infraestructuras que garanticen a los usuarios una conectividad entre los hitos y nodos principales de comunicación.

Detalle de la medida

Para lograrlo, se ha desarrollado el carril bici sur y se pretende dar continuidad mediante un carril bici que enlace con la zona norte, tal y como se refleja en la acción 10.2 de la agenda urbana de Ávila.

Es por ello por lo que esta propuesta se basa en definir una red mallada que amplíe la actual, integrando la bicicleta en la trama urbana y conectando los puntos periféricos con el centro, así como con las áreas residenciales de Ávila, de forma que las personas perciban la bicicleta como un modo competente y cómodo que puedan utilizar en el día a día para sus desplazamientos, y no únicamente por motivos de ocio, deporte o paseo.

En este sentido el pleno del Ayuntamiento de Ávila ha recogido en sus planes estratégicos, especialmente en la Agenda Urbana el objetivo de crear una red ciclista estructurada que dé continuidad a la ya existente.

2.2.2. Medida 2.2: Definir una red de aparcabicis

Presentación y objetivos generales relacionados

Para que la red ciclista sea funcional, además de itinerarios y ejes vertebradores, se estima necesario establecer puntos de conexión entre toda la infraestructura ciclista. Los aparcabicis, además de su uso natural, sirven como nodos de orientación, así como paradas a lo largo del camino. Esta medida se enmarca en los objetivos generales siguientes:

- 01 Promover pautas de movilidad sostenible y efectiva
- 05 Promover las condiciones óptimas para la movilidad en bicicleta
- 06 Habilitar una red ciclista que conecte los principales nodos de la ciudad
- 07 Priorizar a las bicicletas frente a los modos de desplazamiento motorizados
- 08 Disponer de una red de aparcabicis adecuada y segura

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/Amenazas | Cómo Afrontarlas |
|-----|--|---|
| D.2 | Temperaturas extremas que, en invierno, lo cual desincentiva los desplazamientos en modos no motorizados | Habilitando itinerarios y servicios urbanos necesarios para el desarrollo cotidiano de la movilidad activa |
| D.9 | Mal estado y falta de mantenimiento de la infraestructura ciclista, sin ancho recomendado o barreras que incrementan la inseguridad vial | Modernizando la infraestructura ciclista para mejorar su estado y cualidades, fomentando así el uso de la bicicleta |

La inexistencia de una infraestructura ciclista que vertebre la ciudad ha llevado como consecuencia, que no haya habido una necesidad de implementar estacionamientos para las bicicletas en el entramado urbano de Ávila.

Detalle de la medida

El desarrollo de esta medida quedará reflejado en el Plan Director de la Bicicleta Ávila 2030, que se desarrollará en los próximos años.

3. Línea estratégica 3: Movilidad en Transporte Público

3.1. Detalle de la estrategia

El transporte público es la alternativa motorizada más eficiente. El objetivo debe ser que el transporte público atienda el grueso de la movilidad interna motorizada, dejando el uso del vehículo privado solo para las relaciones y servicios en que sea más eficiente (relaciones periféricas, relaciones de larga distancia con el exterior, etc.).

El uso del autobús como modo de transporte contamina sustancialmente menos que el uso del vehículo privado, siendo la alternativa más ecológica para los desplazamientos de media distancia en los que los modos no mecanizados son menos competitivos. La emisión de gases contaminantes y de efecto invernadero es mucho menor.

Incluso con el transporte público, si dispone de buena calidad de servicio, se puede ahorrar tiempo. Muchas veces el uso del automóvil conlleva la búsqueda de aparcamiento en zonas saturadas, por lo que lo justo no es medir únicamente el tiempo que se tarda entre un punto A y un punto B, sino que hay que añadir a la ecuación el tiempo de demora hasta encontrar un estacionamiento.

Por tanto, el objetivo de esta propuesta es aumentar la cuota del transporte colectivo en detrimento del vehículo privado, particularmente en las relaciones urbanas principales, donde se concentra la demanda y donde las restricciones de espacio son más severa.

Esta estrategia se articula en dos medidas:

- La primera se refiere a la mejora continua de la oferta.
- La segunda atiende a la coordinación externa con otros modos de transporte.

En ambos casos, y particularmente en el primero, se trata de propuestas cuyo contenido se debe desarrollar y concretar en el marco de la renovación inminente del contrato de explotación y de los estudios de detalle correspondientes.

3.2. Objetivos específicos

3.2.1. Medida 3.1: Mejorar la oferta

Presentación y objetivos generales relacionados

Además de generar una oferta adecuada de infraestructura y servicios de autobús, una red de transporte público moderna debe contar con las mejores prestaciones en seguridad, comodidad y confort, tanto de su flota como de las infraestructuras que utiliza.

En este sentido, se propone una serie de mejoras que hagan al transporte público de Ávila ser más competitivo frente al automóvil. Se trata de fomentar el uso del autobús ofreciendo el mejor servicio posible sin atender exclusivamente a criterios de rentabilidad económica. Esta medida se enmarca en los siguientes objetivos generales:

- 01 Promover pautas de movilidad sostenible y efectiva
- 10 Proporcionar acceso universal al transporte público
- 11 Lograr una mayor eficiencia del transporte público para incrementar su uso
- 12 Fomentar el transporte público frente al vehículo privado
- 13 Facilitar la intermodalidad con la creación de puntos modales
- 19 Promover la reducción de la contaminación de la flota de vehículos
- 21 Garantizar la conectividad territorial entre los núcleos de población

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/ Amenazas | Cómo Corregirlas |
|------|--|---|
| D.3 | Cultura arraigada hacia el uso del vehículo privado y alta posesión de vehículos por habitante | Mejorando la competitividad del transporte público y la red de itinerarios de la movilidad activa (peatonal y ciclista) de la ciudad. Priorizando a residentes en áreas de alta demanda y generando aparcamientos de proximidad |
| D.5 | Deficiente sistema de información a la persona viajera del transporte público | Modernizando los sistemas de información de las paradas |
| D.6 | Falta de señalización en las paradas de autobús, en muchos casos inaccesibles y en mal estado | Renovando la infraestructura de las paradas tanto físicas como señalización |
| D.13 | Baja frecuencia transporte interurbano (Bus y Ferrocarril) | Incentivando el uso de estos modos frente al uso del coche |
| A.4 | Desplazamientos diarios por motivos laborales en vehículo privado por población que reside en municipios del entorno | Garantizando las conexiones en transporte público con los municipios con alta frecuencia de desplazamientos diarios |
| A.5 | Tendencia al aumento de coches particulares | Promoviendo otros modos de transporte más sostenibles, llegando incluso a usar incentivos para ello |
| A.6 | Rechazo al transporte público por parte de la población del municipio | Reordenando o creando nuevas líneas con servicios adaptados a la ciudadanía, impulsando su adecuación para personas con movilidad reducida |

Los dos grandes problemas principales detectados en la fase del diagnóstico son la baja frecuencia y el tiempo de duración entre origen y destino. Gran parte de los usuarios del autobús consideran que, a pesar del coste económico, para desplazamientos medios y largos en el contexto urbano les sale más rentable ir en

vehículo privado. Las razones que argumentan evidencian que el problema no está en lo económico sino en lo relacionado con los tiempos de espera y las conexiones eficientes entre los distintos centros atrayentes. Asimismo, se observa que la información es ineficiente o no llega lo suficientemente bien al usuario, por lo que se considera relevante invertir en este aspecto.

Detalle de la medida

La tipología actual de líneas regulares presenta una pauta topológica bastante racional, con un grupo de líneas radiales que favorecen las relaciones centro – periferia y un anillo circular que conecta transversalmente las áreas periféricas. Se trata de una red bastante adaptada a las necesidades.

Para conseguir un trasvase coche-autobús se deberán plantear acciones que:

- Conecten óptimamente las zonas residenciales con los centros de atracción.
- Mejoren la relación 'coste autobús frente a coste coche', ya sea introduciendo incentivos o descuentos en el transporte público como penalizando al vehículo privado (por ejemplo, con el aumento del precio del estacionamiento regulado).
- Mejoren el tiempo comercial del autobús o aumenten el del coche.

A continuación, se enumera un listado de actuaciones que velan por cumplir las proclamas anteriormente citadas y que serán objeto de análisis en el **Plan de Reordenación del Transporte Público de Ávila**.

Actuación 3.1.1: Reordenación de itinerarios de las líneas de transporte

Dentro de los estudios previos para la próxima licitación del servicio de transporte urbano colectivo del municipio de Ávila se realizará un estudio para la reordenación de los itinerarios, teniendo en cuenta tanto el sentido de circulación como la capacidad de cada una de las calles, ya que no todas tienen un ancho de vía suficiente como para que pueda circular cómodamente el autobús por ellas.

Actuación 3.1.2 Aumento de las frecuencias para dar un servicio más eficiente

Una de las mayores debilidades detectadas en la Encuesta General de Movilidad y plasmadas en el diagnóstico tiene que ver con la calidad del servicio de autobús en cuanto a sus frecuencias. La frecuencia media se sitúa en 35,8 minutos, lo que resulta una cifra bastante alta en lo que a tiempo de espera se refiere. Esto se convierte en una amenaza a medio y largo plazo puesto que, si la población observa que tarda más en ir de un punto de la ciudad a otro en autobús que en vehículo privado, acabará optando siempre por este último. Es de vital importancia que se implementen más frecuencias en las líneas que cuentan con mayor demanda y establecerlas en horarios pico, según los datos recogidos en el diagnóstico. El objetivo debe ser lograr que la frecuencia media se establezca en un rango inferior a los 20 minutos a corto plazo (2023-2025) y a los 15 minutos a largo plazo (2027-2030)

Así mismo, actualmente no existe servicio de autobuses urbanos nocturnos y aunque se plantea en un futuro su posible implantación, desde el PMUS se recomienda hacerlo siguiendo la lógica de la demanda entre zonas de la ciudad y centros atrayentes de movilidad que puedan atraer desplazamientos en horarios nocturnos.

Actuación 3.1.4: Accesibilidad en paradas de autobús

De entre las paradas inventariadas del autobús urbano, se desprende como no en todas se está cumpliendo con los estándares de accesibilidad definidos en el Real Decreto 1544 de 2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Por ejemplo, existen paradas que no disponen de pavimento a modo de franjas de detección tacto-visual o que no cuentan con marquesina, elemento clave en el sistema de autobús, pues, ofrece un sitio de espera cómodo, protección climatológica, información, etc.

Actuación 3.1.5: Renovación progresiva de la flota de autobuses

Será uno de los temas que recoja la próxima licitación del transporte urbano colectivo de viajeros en el municipio de Ávila, con el fin de poder tener un material rodante en las mejores condiciones de confort y eficiencia para la prestación del servicio.

Actuación 3.1.6: Mejora del sistema de información al usuario

La confiabilidad del servicio programado es un factor clave para lograr un transporte público urbano competitivo ante el coche y atractivo para la ciudadanía. Por ello, se propone coordinar de forma efectiva la información del servicio a través de la digitalización y uso de nuevas tecnologías aplicadas a la gestión de la movilidad, y el seguimiento y localización del autobús urbano, para facilitar y ofrecer información en tiempo real del servicio de transporte urbano y tiempo de espera del transporte público respecto a cada parada.

4. Línea estratégica 4: Movilidad en Vehículo Privado

4.1. Detalle de la estrategia

Entre los principales problemas identificados en Ávila en materia de movilidad, destaca la elevada posesión de vehículos privados propios, que en los últimos años ha incrementado su número, pasando de 38.552 vehículos en 2015 a 41.271 en 2020. Estos datos demuestran que la movilidad en vehículo privado sigue siendo una de las opciones de desplazamiento preferidas de los habitantes que, además se ha potenciado con un modelo urbanístico bastante zonificado en la periferia, que incentiva los desplazamientos motorizados.

Por otro lado, el análisis del reparto modal muestra que, si bien la movilidad a pie es una de las opciones mayoritariamente elegidas por la ciudadanía, el 65% de los viajes son en coche, un dato que sitúa al vehículo privado como el modo de desplazamiento más elegido.

Tal y como se desprende de las encuestas realizadas en el diagnóstico, el coche representa un 65% de los desplazamientos que se realizan para ir al trabajo, el 62% de los que se realizan para ir de compras y hasta el 50% de los viajes por motivo de

estudios. Esto indica que el Plan de Acción debe dar alternativas más eficaces y atractivas para la población que decide desplazarse en coche para estas actividades cotidianas.

En relación con el número de vehículos por hogar, se ha diagnosticado por medio de las Encuestas Generales de Movilidad, que hasta un 58% de los hogares disponen de dos vehículos, un dato revelador respecto a la sólida implementación de este modo de desplazamiento en una ciudad que, por las dimensiones que tiene, podría prescindir en mayor medida del automóvil como herramienta de uso cotidiano.

Asimismo, aunque existen otros modos de desplazamiento eficientes como cercanías y autobuses, las relaciones de Ávila con el exterior y, sobre todo, con Madrid, son bastante dependientes del coche.

El uso del espacio público por parte de peatones y ciclistas se ve limitado a espacios más estrechos, debido al protagonismo que tiene el vehículo privado en el entorno urbano, así como a las barreras urbanas que se han ido configurando en la ciudad, mientras que, de forma paralela, el espacio es insuficiente para la carga y descarga, como se ha podido comprobar en las líneas estratégicas anteriores.

En definitiva, para mejorar esta situación, a continuación, se van a describir una serie de medidas, que buscan un cambio del reparto modal hacia modos más sostenibles y saludables como el ir a pie o en bicicleta, gracias a la reducción de la superficie asfáltica otorgada al vehículo privado, teniendo como premisa las condiciones de accesibilidad universal.

4.2. Objetivos específicos

4.2.1. Medida 4.1: Organizar el esquema de la red viaria

Presentación y objetivos generales relacionados

La organización de la red viaria consiste en la puesta en marcha de una serie de actuaciones que darán lugar a un nuevo esquema por el que se regirá la movilidad motorizada de la ciudad de Ávila. Esta medida busca una mayor eficiencia en los desplazamientos a motor siempre con la máxima de lograr una ciudad más amable para el peatón y se basa en los objetivos generales siguientes:

| | |
|----|---|
| 02 | Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones |
| 04 | Priorizar al peatón frente a los demás modos de desplazamiento |
| 05 | Garantizar las condiciones óptimas para la movilidad en bicicleta |
| 13 | Facilitar la intermodalidad con la creación de puntos modales |
| 14 | Reducir el uso del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 15 | Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 16 | Incrementar la seguridad vial |
| 17 | Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en la ciudad |
| 18 | Promover el uso de aparcamientos disuasorios para visitantes |
| 19 | Promover la electrificación de la flota de vehículos |
| 21 | Garantizar la conectividad territorial entre los núcleos de población |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/ Amenazas | Cómo Corregirlas |
|-----|--|--|
| D.3 | Cultura arraigada hacia el uso del vehículo privado y alta posesión de vehículos por habitante | Mejorando la competitividad del transporte público y la red de itinerarios de la movilidad activa (peatonal y ciclista) de la ciudad. Priorizando a residentes en áreas de alta demanda y generando aparcamientos de proximidad. |
| D.4 | Parque automovilístico antiguo y baja penetración de tecnologías híbridas o eléctricas | Implementando planes de renovación y electrificación del vehículo privado |
| A.1 | Intensificación de las consecuencias del cambio climático por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero | Implantando un modelo de movilidad basado en el fomento de modos alternativos y la movilidad activa, racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático |
| A.4 | Desplazamientos diarios por motivos laborales en vehículo privado por población que reside en municipios del entorno | Garantizando las conexiones en transporte público con los municipios con alta frecuencia de desplazamientos diarios |
| A.5 | Tendencia al aumento de coches particulares | Promoviendo otros modos de transporte más sostenibles, llegando incluso a usar incentivos para ello |

Entre los problemas principales a los que se enfrenta la ciudad de Ávila se encuentra la invasión de vehículos privados en zonas urbanas donde debería primar el peatón y a otros modos más sostenibles de desplazamiento, así como menos invasivos. La presencia y el uso del automóvil en la ciudad sigue siendo bastante elevada en la

actualidad, por lo que este PMUS busca guiar el futuro de la movilidad hacia otros modos, creando con ello una ciudad más agradable, funcional y verde.

Detalle de la medida

La organización de la red viaria se irá realizando mediante el estudio detallado de las vías por parte del área de Urbanismo y de Policía Local, teniendo en cuenta el uso de las vías, categorizándolas adecuadamente, pudiendo transformar los sentidos de circulación para dimensionar de la forma más eficiente el tráfico.

Del mismo modo se controlará la disciplina viaria por parte de Policía Local, corrigiendo especialmente el aparcamiento indebido que obstruye las vías. De igual manera se dispondrá a señalización adecuada para una mejor gestión del tráfico.

5. Línea estratégica 5: Gestión eficiente del aparcamiento

5.1. Detalle de la estrategia

El desarrollo social y económico ha propiciado un gran aumento de la movilidad de las personas. Este incremento se ha concentrado, sobre todo, en torno al vehículo privado como protagonista. Además de la utilización excesiva del vehículo, otro problema asociado es que ésta se centra en recorridos cortos. De hecho, según datos del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE), cerca de la mitad de los recorridos en coche en España son de 3 kilómetros o menos. El gran peso que tiene el vehículo privado como medio de transporte en las ciudades y su entorno genera importantes externalidades negativas en términos de congestión, contaminación y siniestralidad.

Por otro lado, está demostrado que la mejor forma de regular el uso inadecuado del vehículo privado es mediante una política eficaz de regulación del estacionamiento. Ávila tiene la regulación habitual como en todas las ciudades de su tamaño. Sin embargo, el objetivo a largo plazo pasa por restringir el número de vehículos que accedan al centro urbano, pero sin perder de vista la necesidad de mantener el pulso económico de la ciudad. Por lo tanto, el objetivo es lograr una estructura viaria consistente y una regulación acorde.

Las siguientes propuestas relacionadas con el estacionamiento en el municipio de Ávila están orientadas a la corrección de los problemas de tráfico de la ciudad, o por lo menos, a minimizarlos, así como a racionalizar el estacionamiento. Estas propuestas supondrán, no únicamente beneficios para los usuarios de vehículo privado, sino que provocarán una sustancial mejora en otros ámbitos de la movilidad del municipio. Entre ellos:

- Reducirá la intrusión del vehículo en el espacio urbano, recuperando parte del espacio utilizado actualmente por el vehículo privado, especialmente en el centro urbano.
- Mejorará el espacio público para potenciar los modos no motorizados, preservando el atractivo de calles y plazas como lugares de estancia.
- Propiciará unas condiciones de operación para el transporte motorizado que garantizarán una mayor seguridad del resto de usuarios.

- Proporcionará una menor rotación de estacionamiento de 4,5 vehículos-plaza.
- Y, como consecuencia de todo ello, se busca reducir la siniestralidad viaria de los peatones en el centro urbano sin accidentes mortales.

Para ello se han desarrollado las siguientes medidas:

5.2. Objetivos específicos

5.2.1. Medida 5.1: Redefinir las zonas O.R.A

Presentación y objetivos generales relacionados

La cuestión que se aborda a través de esta medida tiene que ver con el coste del estacionamiento en zonas del centro de la ciudad, donde supone una ocupación del espacio que afecta a la imagen del paisaje urbano e impide que los modos activos de desplazamiento sean protagonistas en un entorno donde deben serlo. Esta medida se enlaza con los siguientes objetivos generales:

| | |
|-----------|---|
| 14 | Reducir el uso del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 15 | Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 16 | Incrementar la seguridad vial |
| 17 | Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en la ciudad |
| 18 | Promover el uso de aparcamientos disuasorios para visitantes |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/ Amenazas | Cómo Corregirlas |
|-----|--|--|
| D.3 | Cultura arraigada hacia el uso del vehículo privado y alta posesión de vehículos por habitante | Mejorando la competitividad del transporte público y la red de itinerarios de la movilidad activa (peatonal y ciclista) de la ciudad. Priorizando a residentes en áreas de alta demanda y generando aparcamientos de proximidad. |
| D.4 | Parque automovilístico antiguo y baja penetración de tecnologías híbridas o eléctricas | Implementando planes de renovación y electrificación del vehículo privado |
| A.5 | Tendencia al aumento de coches particulares | Promoviendo otros modos de transporte más sostenibles, llegando incluso a usar incentivos para ello |

La redefinición de las zonas O.R.A. se hará en base a lo recogido en el contrato que lo regula y a las posteriores licitaciones.

5.2.2. Medida 5.2: Crear una red de aparcamientos disuasorios

Presentación y objetivos generales relacionados

Los aparcamientos disuasorios son estacionamientos situados, generalmente, en la periferia o los ensanches de las ciudades, cuyo objetivo es que los conductores que pretenden acceder desde la corona metropolitana al centro de la ciudad aparquen en ellos y continúen su viaje en transporte público colectivo, en bicicleta o a pie. Para lograrlo estos aparcamientos deben informar de las posibilidades que existen en su entorno más próximo para generar esta intermodalidad de tal manera que el usuario pueda acceder con facilidad. Esta medida se vincula a los objetivos generales siguientes:

| | |
|-----------|---|
| 02 | Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones |
| 15 | Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos |
| 17 | Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en la ciudad |
| 18 | Promover el uso de aparcamientos disuasorios para visitantes |

Problemas diagnosticados a partir de la DAFO

| ID | Debilidades/ Amenazas | Cómo Corregirlas |
|-----|--|--|
| D.3 | Cultura arraigada hacia el uso del vehículo privado y alta posesión de vehículos por habitante | Mejorando la competitividad del transporte público y la red de itinerarios de la movilidad activa (peatonal y ciclista) de la ciudad. Priorizando a residentes en áreas de alta demanda y generando aparcamientos de proximidad. |
| D.4 | Parque automovilístico antiguo y baja penetración de tecnologías híbridas o eléctricas | Implementando planes de renovación y electrificación del vehículo privado |
| A.5 | Tendencia al aumento de coches particulares | Promoviendo otros modos de transporte más sostenibles, llegando incluso a usar incentivos para ello |

Los grandes aparcamientos que existen en la ciudad se encuentran totalmente inmersos en el casco histórico. Esto provoca, en gran medida, que mucha gente acceda en vehículo privado hasta el centro de la ciudad, cuando el objetivo es que esta zona de la ciudad, con un valor patrimonial e histórico de gran relevancia reduzca la presencia de vehículos privados, tanto en circulación como estacionados.

Detalle de la medida

El tamaño de la ciudad de Ávila debería incentivar a que a los vecinos utilizaran modos de desplazamiento activos y evitaran aquellos modos motorizados pensados para distancias largas, como el vehículo privado. Siendo este un objetivo a largo plazo y que depende de la mentalidad de la sociedad y no solo de las medidas que se puedan proponer en este documento, el PMUS considera que un método para ir dando pasos en esta dirección es el establecimiento de Aparcamientos Disuasorios que satisfagan la necesidad de estacionar y que la concentren en determinados puntos de la ciudad,

con buena conexión a la red de transporte público con el fin de incentivar el transvase modal.

Como se desprende del Diagnóstico realizado en la fase previa, las relaciones radiales entre los barrios de la corona y el centro son muy dependientes del vehículo privado. La fácil accesibilidad del automóvil al centro de Ávila, tanto en términos de capacidad viaria, como de oferta de estacionamiento en destino, es responsable de esta situación. Ante este hecho, es muy difícil para el transporte público optar a una mayor cuota de reparto modal sin actuaciones específicas que combinen la flexibilidad del vehículo privado con la capacidad del autobús urbano.

Se propone la implementación de aparcamientos disuasorios en lugares situados en la zona norte y la zona sur de la ciudad, que queden unidos mediante itinerario accesible y transporte público con el centro de la ciudad, con el fin de contribuir a la disminución de vehículos privados en la zona monumental, que coincide a su vez con la Zona de Bajas Emisiones.

6. Línea estratégica 6: Distribución urbana de mercancías

6.1. Detalle de la estrategia

La distribución urbana de mercancías (DUM), también denominada logística urbana, es la última parte de la cadena de suministro, en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano. La DUM forma parte de cadenas de suministro muy complejas, con muchos actores implicados y numerosas interrelaciones.

Las funciones de la DUM son muchas, atendiendo tanto a los establecimientos productivos como a los hogares. Se desarrolla principalmente a través de agentes privados y representa un sector altamente variado, con una gran diversidad de cadenas de suministro. La DUM es una actividad esencial para la vida urbana, ya que da apoyo a la mayoría de las actividades y servicios que tienen lugar en la ciudad.

Sin embargo, la DUM tiene un impacto importante en términos de ocupación de espacio, tanto por la circulación de los vehículos como por su estacionamiento, y sus impactos ambientales (emisiones de gases contaminantes, ruido, intrusión visual) son crecientemente percibidos como negativos. De hecho, al ir mejorando progresivamente la calidad ambiental por actuaciones en muchos otros ámbitos (movilidad de personas, mejora de los sistemas de calefacción, etc.), el impacto relativo de la DUM es creciente.

Al ser un problema complejo, que requiere de una ordenanza municipal reguladora que recoja al detalle las necesidades y las soluciones propias para el municipio de Ávila.

7. Línea estratégica 7: Creación de una Zona de Bajas Emisiones

7.1. Detalle de la estrategia

Las zonas de bajas emisiones referidas en el Artículo 18, así como en el Artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, serán definidas y reguladas por los Ayuntamientos en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.

El Ayuntamiento de Ávila ha definido la Zona de Bajas Emisiones mediante Ordenanza municipal. Dicha Ordenanza, junto con el proyecto de Zona de Bajas Emisiones, fue aprobada definitivamente por el Pleno Corporativo en sesión de 31 de mayo de 2024, siendo ambos documentos publicados íntegramente en el Boletín Oficial de la Provincia de Ávila nº 123, de 24 de junio siguiente.

8. Línea estratégica 8: Movilidad cero emisiones

8.1. Detalle de la estrategia

Como en la mayoría de las ciudades españolas, en Ávila, el uso extendido de los vehículos motorizados que dependen de combustibles fósiles está generando impactos negativos en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente.

Cada vez, se producen con más frecuencia episodios de contaminación atmosférica, siendo el sector del transporte uno de los principales causantes, debido a la emisión de gases contaminantes (O₃, NO_x, PM_x...). Por otra parte, son numerosos estudios científicos que concluyen que las personas que viven en una zona con altos niveles de contaminación son más propensas a desarrollar afecciones respiratorias crónicas, enfermedades cerebrovasculares y cáncer de pulmón. La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) estimó que, en el 2018 en Europa, la contaminación atmosférica fue responsable de alrededor de 400.000 muertes prematuras por año.

Ante esta problemática, son numerosas directivas, acuerdos y tratados que recogen diferentes medidas aplicables y marcan los objetivos a seguir los próximos años. Un ejemplo es, la Carta Europea para la Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad, aprobada en el año 2000, en la que figura que las autoridades municipales, con el fin de garantizar el derecho de los ciudadanos a un medio ambiente saludable, adopten políticas para prevenir la contaminación y el control del tráfico de automóviles.

La lucha contra el cambio climático y la promoción de la transición energética son dos desafíos a los que se enfrentan todas las administraciones públicas, tanto a nivel local como a nacional. Para contribuir con este objetivo, recientemente se creó un marco legal con la aprobación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que recoge una serie de medidas que son de obligado cumplimiento en un futuro no muy lejano.

Este PMUS marca una serie de intervenciones que favorecen una transición hacia la sostenibilidad del sector del transporte en Ávila y que cumple con los objetivos marcados en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

La más importante es apostar por una red de cargadores para vehículos eléctricos.

En la actualidad, existe una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en vía pública compuesto por nueve puntos de recarga en siete ubicaciones, que son gestionados a través de una concesión demanial (Plaza de Santa Ana, Calle Molino del Carril (frente Policía Local), Avda. Juan Pablo II (junto a parada de taxis), Calle Maceros (junto al hipermercado), Avda. Juan Carlos I (en el aparcamiento de la estación de autobuses), Calle Río Cea (Polígono Industrial de las Hervencias), Calle del Humilladero (Entorno Basílica de San Vicente), a los que hay que añadir otros puntos de recarga pública como el ubicado frente al Lienzo Norte (Avda. de Madrid), o los de los aparcamientos públicos de la Plaza de Santa Teresa o El Rastro.

Además de puntos de recarga situados en recintos privados de acceso público, como el de Naturávilva, Centro Cultural Santa Teresa (calle Canteros), Hospital Nuestra Señora de Sonsoles, Centro Comercial El Bulevar, hoteles, aparcamientos de supermercados, estaciones de servicios, concesionarios, etc..

Así mismo se apostará por ir reduciendo los vehículos contaminantes en la flota municipal, mediante la renovación de la misma, que se realizará de forma paulatina y acorde a las previsiones económicas que cada ejercicio fiscal dictamine el Consistorio.

9. Línea estratégica 9: Pedanías y conectividad territorial

9.1. Detalle de la estrategia

El municipio de Ávila cuenta con más de un núcleo urbano, además de la propia ciudad, como es el caso de las pedanías que se señalan en la siguiente tabla, junto al número de habitantes que reúnen:

| NÚCLEOS URBANOS | POBLACIÓN (hab.) |
|---------------------------|------------------|
| Ávila | 57.294 |
| Aldea del Rey Niño | 262 |
| Narrillos de San Leonardo | 206 |
| Urraca - Miguel | 53 |
| Alamedilla del Berrocal | 50 |
| Brieva | 42 |
| Bernuy - Salinero | 23 |
| Vicolozano | 19 |

Estos núcleos presentan, en su mayoría, un carácter residencial, lo cual implica una serie de trayectos obligados hacia la ciudad de Ávila. Sin embargo, las opciones de desplazamiento diferentes al vehículo privado son relativamente limitadas, principalmente, debido a que no existe una red de itinerarios ciclistas y peatonales accesible y los escasos servicios existentes en transporte público, tanto en horario o frecuencia como en accesibilidad directa a centros de atracción en la ciudad.



Por ello, en esta línea estratégica se procurará conectar estos entornos próximos con Ávila mediante itinerarios ciclistas y peatonales, así como reforzando y resolviendo las deficiencias en los sistemas de transporte colectivo existentes.

En este sentido, desde hace varios años se ha implementado un servicio de transporte a la demanda efectuado a través de un convenio con Radiotaxi, destinado a que los empadronados en los barrios anexionados puedan disponer de un servicio de transporte adaptado a sus necesidades en cuanto a horario y disponibilidad.

Ávila, 20 de marzo de 2025.

El Alcalde, *Jesús Manuel Sánchez Cabrera*.

