

7.2. FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

Se apuesta por crear una red peatonal de alta calidad en distintos ejes de la ciudad como la fachada marítima, consolidando y dando continuidad hacia la zona de Poniente y la Calzada a la actuación llevada a cabo en el Muro. También se plantea actuar en otros ejes transversales como las avenidas Pablo Iglesias o Príncipe de Asturias, “descarreterizando” esta vía una vez se ponga en marcha el nuevo acceso al Puerto del Musel. Así, **el Plan plantea intervenir en 14,1 Km de la red básica peatonal**. De esta forma, todos los barrios disponen de un eje peatonal de calidad que los conecte con el resto de la ciudad.

Por lo que se refiere a la **bicicleta y los vehículos de movilidad personal**, el Plan hace una apuesta decidida, planteando **36,9 km de nuevo trazado, de los cuales 25,3 km serán nuevos ejes segregados (carriles bici) en calzada, 10,6 km de nuevos ciclocarriles y 1,0 km de trazado compartido con peatones**. También se contempla ampliar y mejorar el servicio de **bicicleta pública** con **47 estaciones nuevas** y un total de **250 bicicletas** que permita acercar a este modo de transporte a segmentos de población menos proclives a su utilización.

La línea estratégica continúa con una apuesta decidida para crear aparcamientos para bicicletas privadas (110 nuevos puntos) así como aparcamientos seguros en puntos de intercambio modal o gran atracción de viajes.

Por último, el Plan recoge de forma íntegra las medidas del PIMSS destinadas a mejorar la señalización de la red ciclista, así como el impulso y mantenimiento de una serie de programas y servicios de fomento de la bicicleta, entre los que destaca el programa de la Biciescuela y el Biciregistro Municipal, medida que también viene reflejada en la nueva ordenanza. Por lo que se refiere a la señalización, se hace un especial hincapié en evitar en la medida de lo posible la utilización de la señal R-407 que obliga a los ciclistas a utilizar el carril-bici y optar por la S-35 que es informativa.

7.2 FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

13. COMPLETAR Y MEJORAR LA RED CICLISTA. GIJÓN CIUDAD CICLABLE

Objetivo y justificación

El plan contempla dotar a Gijón de una suficiente y adecuada **red de itinerarios ciclistas** para facilitar y potenciar que cada vez sea mayor el número de personas que confíen en la bicicleta como modo de transporte para realizar la mayor parte de sus viajes habituales (trabajo y estudios, ocio, compras, etc.). Esta propuesta de actuación no tiene por objetivo únicamente construir vías ciclistas en el municipio sino en **integrar la bicicleta como modo de transporte competitivo y seguro** en el sistema urbano de movilidad.

Particularmente la ampliación, en este Plan, de los itinerarios ciclistas actuales tiene, entre otros objetivos, proporcionar una mayor cobertura ciclista y mejorar la conectividad de la red actual. **Una buena red ciclista debe cumplir con tres requisitos fundamentales: debe ser coherente** (que la red sea completa, enlazando una mayor cantidad de orígenes y destinos de viajes) **directa** (en términos de distancia y tiempo, evitando trazados sinuosos, minimizando el número de intersecciones y detenciones) y **segura** (con especial atención a las interacciones y fricciones con el tráfico motorizado).

Esta red ha de integrar a las nuevas formas de desplazamiento que están apareciendo en las ciudades como los vehículos de movilidad personal. Debe indicarse que el 74% de los desplazamientos que se realizan actualmente en la ciudad tienen una longitud inferior a los 5 km y podrían ser fácilmente realizables en bicicleta o VMP.

Descripción

La modificación del Reglamento General de Circulación que limita a 30 km/hora la velocidad de circulación en las vías de un único carril de circulación por sentido, hace ciclable la gran mayoría de las calles de la ciudad de Gijón.

Por ello, como criterio, se plantea que una red segregada únicamente tiene sentido en aquellas vías de la red principal donde la intensidad del tráfico motorizado es mayor, ya sea con la implantación de carriles bici en estos mismos ejes o en itinerarios próximos. También puede ser aconsejable la implantación de estos carriles en aquellos tramos que permitan dar continuidad a ejes ya existentes o donde el importante volumen de tráfico aconseje dicha segregación. Los nuevos carriles bici que se implanten se han de situar en calzada y protegidos de la circulación del resto de vehículos.

La red ciclista resultante estará integrada por una **red básica o estructurante**, formada por una malla continua trazada sobre ejes transversales y radiales, que pretende dar servicio a los distintos sectores de la ciudad con el objetivo de potenciar mayor volumen de tráfico ciclista.

A esta red deberá unirse aquella de carácter complementaria y otra más periférica o capilar, que acercan la infraestructura a la mayor parte de la población, que no canalizan tráficos pasantes o trazada en nuevos desarrollos urbanos. Por último, la red se completa con las vías y sendas ciclables concebidas para el ocio y el deporte.

La red ciclista podrá adoptar soluciones mixtas, es decir opciones que segregan a las bicicletas en determinadas vías y que las integran en el resto, allí donde sea posible la convivencia con los vehículos motorizados (calles/carriles 30 o 20), en calles de tráfico calmado o donde la segregación no sea viable. En estos casos, se podrá realizar una señalización específica de ciclocarril en aquellas calles que formen parte de un itinerario ciclista.

De forma excepcional, cuando no sea posible adoptar ninguna de las soluciones anteriores y al objeto de dar continuidad a un itinerario ciclista, se podrán habilitar zonas compartidas bici-peatón, con la correspondiente señalización y prioridad peatonal.

En concreto se plantea la realización de **36,9 nuevos km de vías ciclistas**:

- 25,3 km de carril bici
- 10,6 km de ciclocarril
- 1,0 km de vía compartida bici-peatón

Priorización y submedidas

AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED CICLISTA	
Red Básica	
ID	EJES TRANSVERSALES
1	Estación Intermodal - Milla del Conocimiento (por el centro)
2	Estación Intermodal - Milla del Conocimiento (por el sur)
3	La Calzada – Parque de los Pericones – Milla del Conocimiento
EJES RADIALES	
4	La Calzada – Centro
5	Nuevo Gijón – Polígono de Pumarín - Centro
6	Nuevo Rocés – Montevil - El Llano - Centro
7	Ceares - Muro de San Lorenzo
Red complementaria y periférica	
8	Vía Verde de La Camocha – La Calzada
9	Interior Polígono de Pumarín
10	Nuevo Rocés - Contrueces
11	Zona Molinón - Piles
12	Ampliación Milla del Conocimiento
13	Nuevo Cabueñes
14	Nuevos desarrollos zona Oeste
15	Nuevo Rocés – Senda fluvial del Piles
16	Itinerarios alternativos al Hospital de Jove y al Hospital de Cabueñes
REFORMA DE TRAMOS Y PUNTOS ESPECÍFICOS	
17	Acera bici de Torcuato Fernández Miranda
18	Acera bici de Fomento

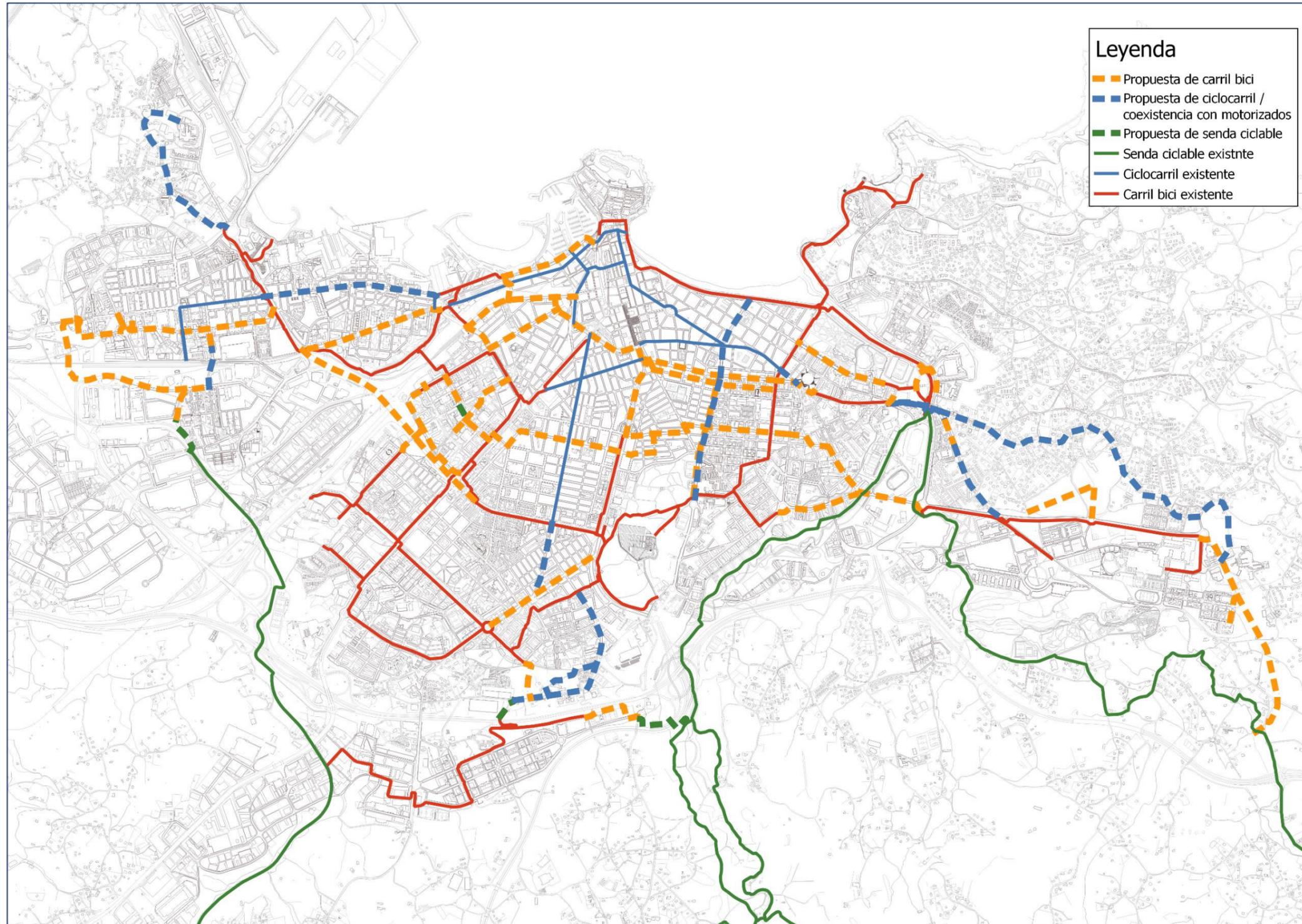


Ilustración 39. Propuesta de red ciclista. Fuente: elaboración propia

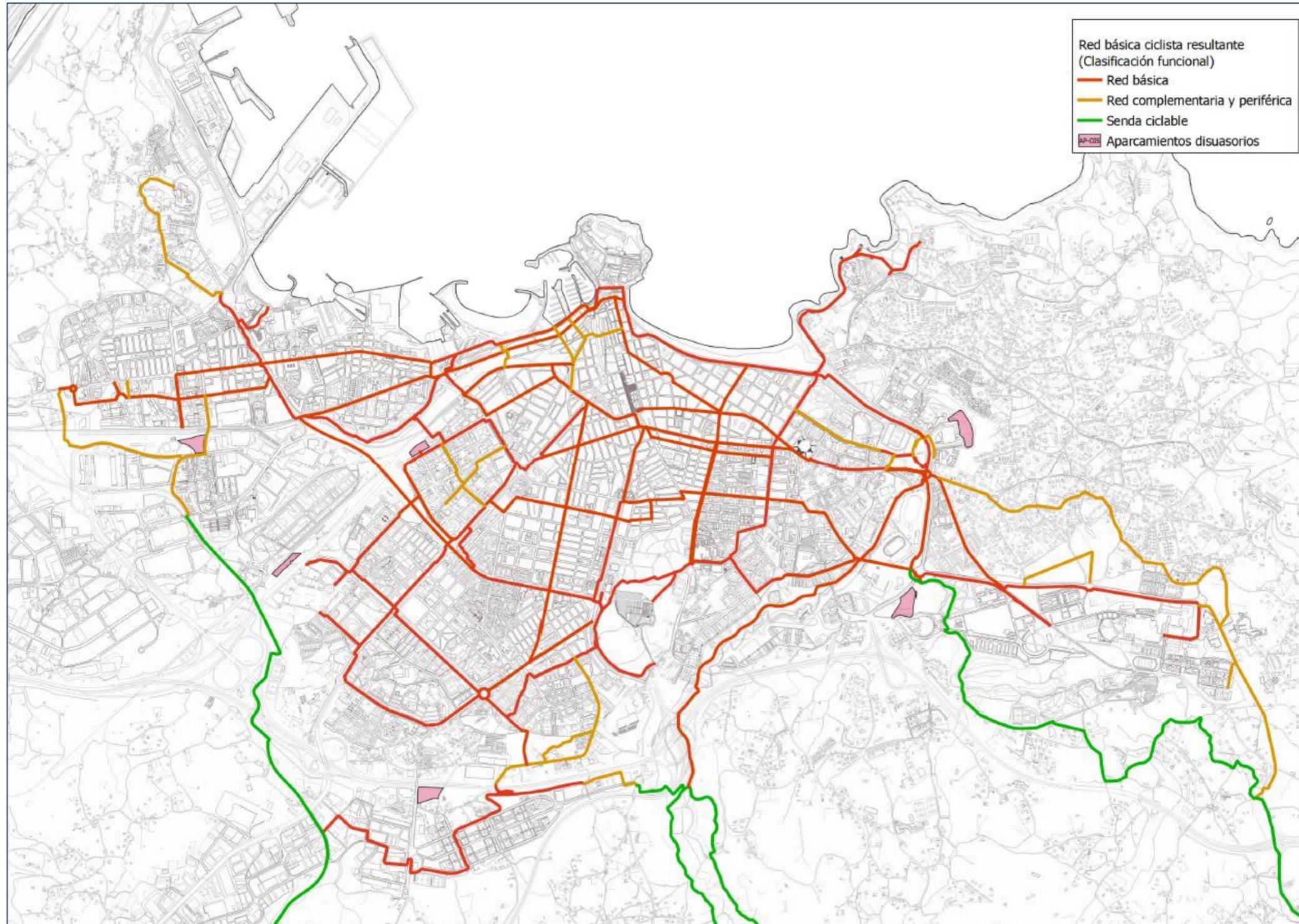


Ilustración 40. Clasificación funcional de la red ciclista resultante propuesta. Fuente: elaboración propia

Descripción de la red propuesta

EJES TRANSVERSALES	
1. Estación Intermodal – Milla del conocimiento (por el centro)	
Tramos	Solución
1.1. Estación Intermodal – Calle Sanz Crespo (ligado al Plan de Vías)	Carril bici bidireccional
1.2. Calle Llanes	
1.3. Avda. de la Costa (hasta Begoña)	
1.4. Calle 17 de Agosto	
1.5. Avda. Pablo Iglesias (entre Manuel Llana y Hnos. Felgueroso)	
1.6. Avda. Pablo Iglesias (hasta Gral. Suárez Valdés: enlace con carril bici de El Coto)	Carril bici unidireccional (sentido este)
1.7. Calle Balmes (desde Gral. Suárez Valdés) – Cienfuegos – Hnos. Felgueroso (hasta Avda. Pablo Iglesias)	Carril bici unidireccional (sentido oeste)
1.8. Avda. Pablo Iglesias - Avda. de la Costa - Ctra. de Villaviciosa (zona Plaza de Toros)	Carril bici bidireccional
1.9. Ctra. de Villaviciosa: de Plaza de Toros a Las Mestas (ejecutado – reformas puntuales)	
1.10. Ctra. de Villaviciosa: de Las Mestas a rotonda de la Guía	Ciclocarril
1.11. Avda. del Jardín Botánico (hasta enlace con carril bici de la Pecuaria)	Ciclocarril + carril bici unidireccional

Objetivo y descripción de la propuesta

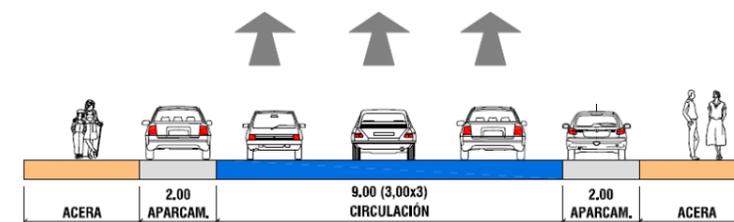
El objetivo es generar un gran eje ciclista, en su mayor parte segregado, por la zona más céntrica y llana del municipio, al sur del eje costero actual, desde la futura Estación Intermodal a la Milla del Conocimiento. Este eje servirá también para canalizar tráfico ciclista desde y hacia la red de vías ciclistas procedentes de la zona oeste de la ciudad. Con la ejecución de esta vía ciclista se buscará una solución para mejorar la conectividad ciclista la Plaza de Europa (donde confluyen el carril bici de Avda. de la Constitución y el carril bus-bici de Avda. de Schulz) y la Plaza de San Miguel a través de las calles del centro de la ciudad. Un aspecto a destacar es que el eje propuesto llevará un trazado similar al del Metrotrén y, por tanto, podrá dar servicio a las estaciones previstas en el proyecto, favoreciendo así la intermodalidad bici-tren.

- **Entre la Estación Intermodal y la calle Llanes** se plantea un carril bici de conexión paralelo a la calle Sanz Crespo junto al ámbito urbanizado del Solarón, que prevé igualmente un carril bici de conexión hacia la playa de Poniente junto al Museo del Ferrocarril.

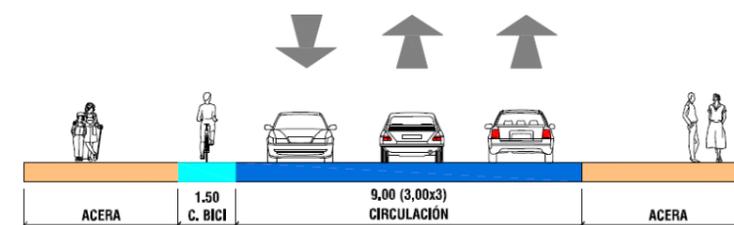
- **En la calle Llanes** el carril bici se plantea a partir del espacio ganado con la supresión del aparcamiento en batería existente.
- **En la Avda. de la Costa (desde la calle Llanes hasta Begoña)** se plantea generar un carril bici en este tramo de la avenida combinado con la medida prevista en esta vía de implantación de un carril-bus y una limitación del tráfico en este ámbito.
- **En la Avda. Pablo Iglesias hasta el cruce con la calle Gral. Suárez Valdés** se plantea un carril bici unidireccional en sentido este, sujeto a la remodelación integral de esta avenida. Desde Gral. Suárez Valdés hacia la plaza de Toros el carril bici se hace bidireccional.
- **En el eje formado por las calles Balmes y Cienfuegos** se plantea un carril bici unidireccional en sentido oeste a partir de uno de los carriles de circulación y su prolongación hacia Hermanos Felgueroso y Avda. de Pablo Iglesias.
- **En la carretera de Villaviciosa (entre la Plaza de Toros y la rotonda de la Guía)** se plantean dos tramos:
 - a) Hasta las Mestas se aprovecha el carril bici existente y que carecía de conexión por ambos extremos. Frente al CP Clarín se plantea una actuación para favorecer la salida-entrada al carril bici desde la calzada.
 - b) Desde las Mestas hasta la rotonda de la Guía, se plantea señalar un ciclocarril con límite de velocidad 30 km/h.
- **En la Avda. del Jardín Botánico (entre la rotonda de la Guía y Avda. de la Pecuaria)** se propone la señalización de un ciclocarril y un carril bici unidireccional en sentido contrario desde el cruce con la calle Dionisio de la Huerta.

Secciones

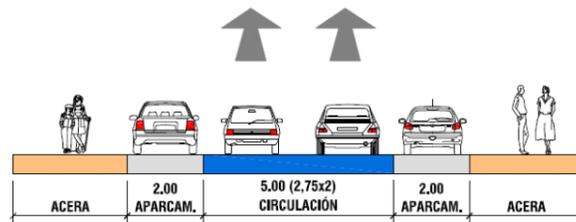
Sección Actual. Avda. de Pablo Iglesias



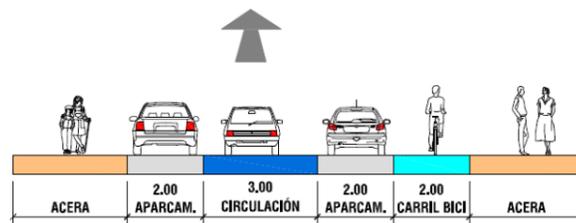
Sección Propuesta. Avda. de Pablo Iglesias



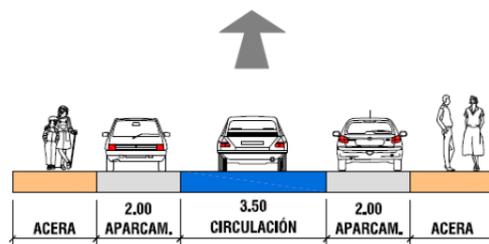
Sección Actual. Cienfuegos - Balmes



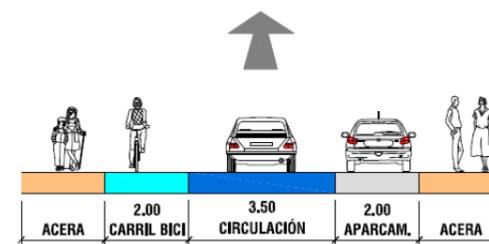
Sección Propuesta. Cienfuegos - Balmes



Sección Actual. Avenida del Jardín Botánico



Sección Propuesta. Avenida del Jardín Botánico



EJES TRANSVERSALES

2. Estación Intermodal – Milla del conocimiento (por el sur)

Tramos	Solución
2.1. Estación Intermodal – Calle Carlos Marx (ligado al Plan de Vías)	Carril bici bidireccional *Tramo calle Eleuterio Quintanilla - Progreso – Ramiro I (unidireccional subida) Tramo calle Fuente del Real - Avda. del Llano (unidireccional bajada)
2.2. Calle Juan Alvargonzález - Severo Ochoa	
2.3. Calle Eleuterio Quintanilla	
2.4. Calle Progreso – Ramiro I	
2.5. Calle Fuente del Real – Avda. del Llano	
2.6. Calle Fuente del Real – Hnos. Felgueroso	
2.7. Calle Feijoo – Enlace Anselmo Solar	
2.8. Calle Poeta Ángel González	
2.9. Calle Albert Einstein	
2.10. Avda. Manuel Llaneza (enlace con Pablo Iglesias)	

Objetivo y descripción de la propuesta

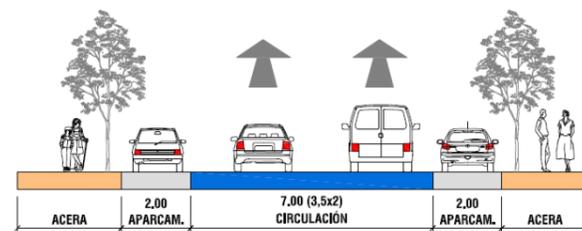
El objetivo es generar un segundo eje ciclista segregado al sur del eje transversal del centro, desde la futura Estación Intermodal a la Milla del Conocimiento. Este eje canalizará igualmente tráfico ciclista desde y hacia la red de vías ciclistas procedentes de la zona oeste de la ciudad, conectando los barrios de Laviada, El Llano, El Coto y Viesques. En función de la disponibilidad de espacio se utilizará bien un carril de circulación o banda de aparcamiento.

- **Entre la Estación Intermodal y la calle Carlos Marx** se plantea un carril bici de conexión ligado a las actuaciones previstas en este ámbito en el Plan de Vías.
- **En las calles Juan Alvargonzález y Severo Ochoa** se propone un carril bici que conecte con el de la avda. de Constitución, aprovechando el ancho de calzada en la primera calle y una banda de aparcamiento en la segunda.
- **En la calle Eleuterio Quintanilla** el carril bici se genera a partir de la supresión de un carril de circulación. Este tramo dará servicio a varios de los equipamientos educativos de la zona. Al cruzar la avda. del Llano, el carril bici se hace unidireccional (sentido este).
- **En las calles Progreso y Ramiro I** el carril bici continúa unidireccional en ascenso. En la calle Progreso el carril bici se genera a partir de una banda de aparcamiento mientras que en la calle Ramiro I su sección podrá ajustarse al ancho existente.
- **En la calle Fuente del Real** se plantea un carril bici a partir de la banda de aparcamiento existente y aprovechando la sección de esta vía. Desde el cruce con la calle Ramiro I hasta la Avda. del Llano se propone un carril bici unidireccional de bajada, conectando con el carril bici de esta avenida.
- **En la avda. Hermanos Felgueroso** el carril bici de conexión se plantea a partir de un carril de circulación.

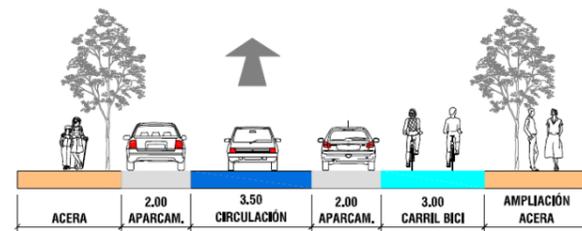
- En la calle Feijoo se plantea la supresión de uno de los tres carriles de circulación, moviendo la banda de aparcamiento y habilitando el carril bici junto a la acera.
- En las calles Poeta Ángel González y Albert Einstein el carril bici se implantará a partir de la banda de aparcamientos existente en uno de sus laterales.
- Itinerario alternativo por la Avda. Manuel Llaneza: se mantiene el ciclocarril existente en esta avenida para favorecer el itinerario ciclista hacia el este, conectando el carril bici de la Avda. de la Constitución con el proyectado en la Avda. Pablo Iglesias (Eje Transversal 1).

Secciones

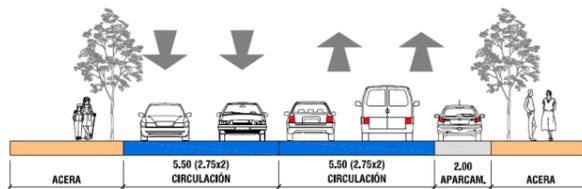
Sección Actual. Calle Eleuterio Quintanilla



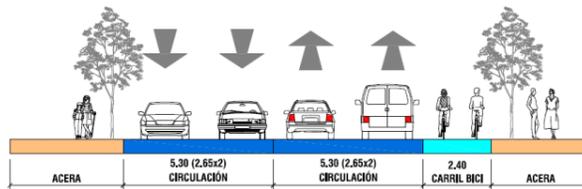
Sección Propuesta. Calle Eleuterio Quintanilla



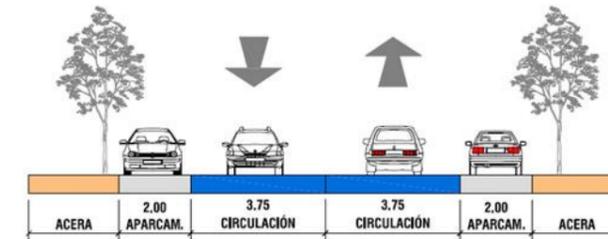
Sección Actual. Calle Fuente del Real



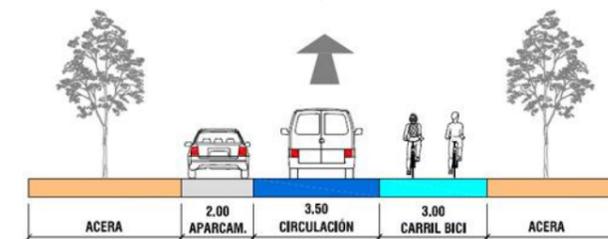
Sección Propuesta. Calle Fuente del Real



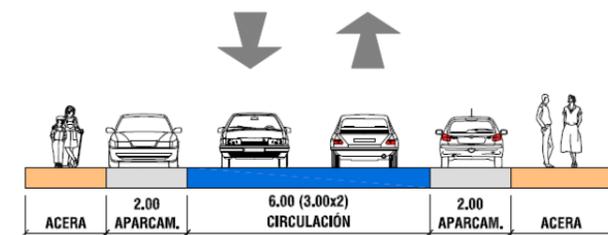
Sección Actual. Calle Poeta Ángel González



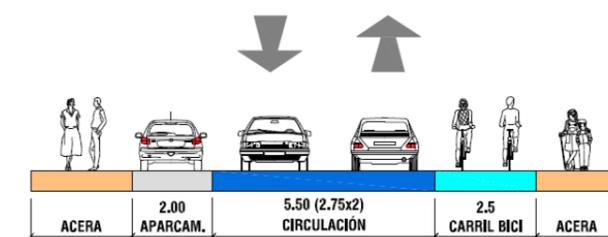
Sección Propuesta. Calle Poeta Ángel González

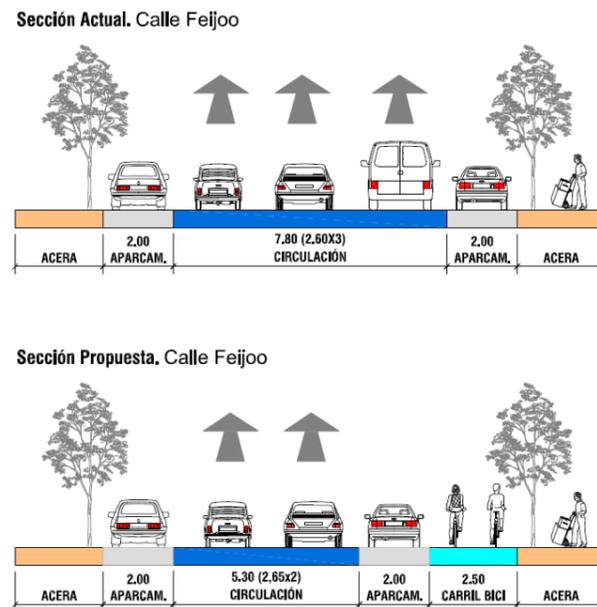


Sección Actual. Avenida Albert Einstein



Sección Propuesta. Avenida Albert Einstein





EJES TRANSVERSALES

3. La Calzada – Parque de Los Pericones – Milla del Conocimiento

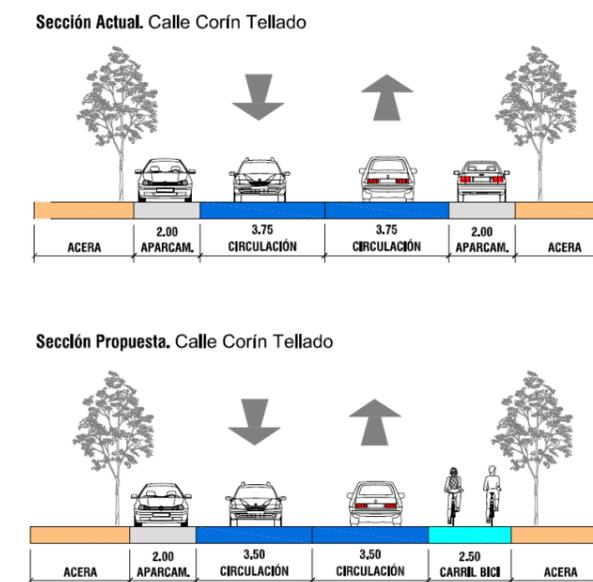
Tramos	Solución
3.1. Avda. Príncipe de Asturias (ligado a su reforma como vía urbana)	Carril bici bidireccional
3.2. Calle Corín Tellado (entre la Plaza Viesques Dos y calle Albert Einstein)	

Objetivo y descripción de la propuesta

El objetivo es generar un tercer eje transversal segregado al sur de la ciudad, desde el barrio de La Calzada hasta el Parque de los Pericones y su conexión con la Milla del Conocimiento. La creación de este eje ciclista está condicionado a la reforma integral de la Avda. Príncipe de Asturias y su transformación en una vía urbana, una vez se produzca el traspaso de su titularidad al Ayuntamiento de Gijón cuando se ejecuten los nuevos accesos al Puerto de El Musel. Se trataría de generar un gran boulevard que integre el tránsito peatonal y ciclista facilitando la comunicación entre la zona oeste y los barrios del sur de la ciudad. Por otro lado, un nuevo carril bici proyectado en la calle Corín Tellado permitirá cerrar la conexión entre el carril bici existente en la calle Gloria Fuertes y el proyectado en la calle Albert Einstein (Eje Transversal 2), donde conectará con la Milla del Conocimiento.

- **En la Avda. Príncipe de Asturias** se propone un carril bici que conecte el barrio de La Calzada con el existente en la avda. de Gaspar García Laviana a partir de la conversión de la primera en una vía urbana
- **En la calle Corín Tellado** se plantea un carril bici a partir de una de las bandas de aparcamiento de esta vía.

Secciones



EJES RADIALES

4. La Calzada – Centro

Tramos	Solución
4.1. Calle Orestes Menéndez – Plaza Campomanes - calle Mata Jove (tramo afectado por dos unidades de actuación en el PGO)	Carril bici bidireccional
4.2. Calle Mata Jove - calle Los Andes – calle Toledo	
4.3. Avda. José Manuel Palacio	Carril bici unidireccional (ambos sentidos)
4.4. Avda. de Galicia	Ciclocarril

Objetivo y descripción de la propuesta

Por un lado, el objetivo es mejorar el itinerario ciclista actual que comunica el barrio de La Calzada con el centro de la ciudad mediante un carril bici segregado más directo en la avda. José Manuel Palacio. Por otro, se genera un nuevo carril bici que penetra en el interior del barrio hasta El Cerillero cuyo trazado discurrirá junto a la zona donde se concentran la mayor parte de los equipamientos educativos, deportivos y de ocio del barrio, así como de la Supermanzana definida en este ámbito. Este carril bici formará parte del itinerario ciclista del Camino de Santiago que atraviesa el municipio. La propuesta se complementa con la señalización de un ciclocarril en ambos sentidos en la avda. de Galicia.

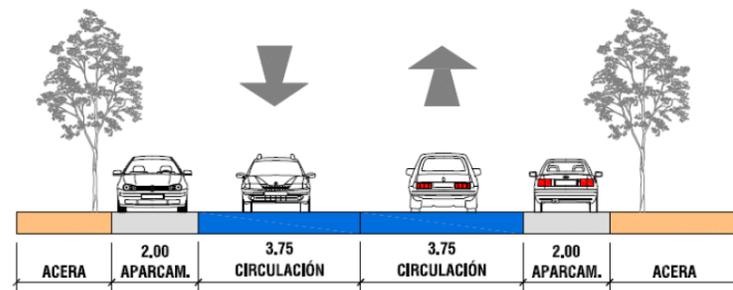
- **En las calles Orestes Menéndez y Mata Jove** se plantea un carril bici generado a partir de una banda de aparcamiento. Para este tramo, aunque afectado por dos unidades de actuación en el PGO, se prevé una solución provisional de conexión.
- **En la calle Los Andes** el carril bici se plantea a partir de una banda de aparcamiento, entre la

calle Simón Bolívar y avda. de las Industrias, y en el resto de esta calle a partir de una reducción del carril de circulación como consecuencia de la nueva ordenación de tráfico prevista en esta zona.

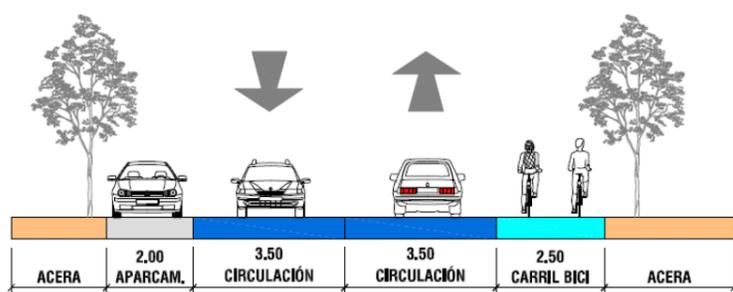
- **En la calle Toledo** el carril bici se genera a partir de uno de los dos carriles de circulación.
- **En la Avda. José Manuel Palacio** se generan dos carriles bici unidireccionales (uno por sentido) contiguos a la mediana de la avenida, aprovechando la anchura de los carriles de circulación y de la propia mediana. Por otro lado, la actuación ligada a la Estación Intermodal permitirá dar continuidad a dichos carriles hacia el centro (bien hacia Mariano Pola o hacia Plaza del Humedal y calle Llanes) y al este de la ciudad (calle Carlos Marx).
- **En la Avda. de Galicia** se plantea un ciclocarril en ambos sentidos que pretende facilitar el tránsito ciclista más al norte de forma directa con el centro a través de la calle Mariano Pola.

Secciones

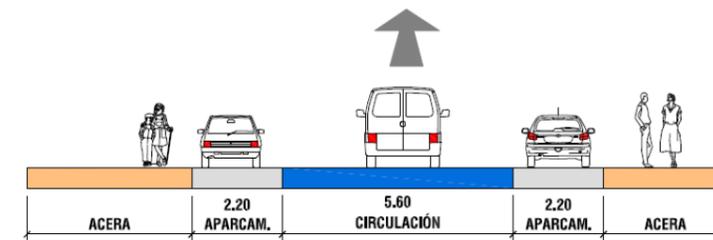
Sección Actual. Calle Orestes Menéndez



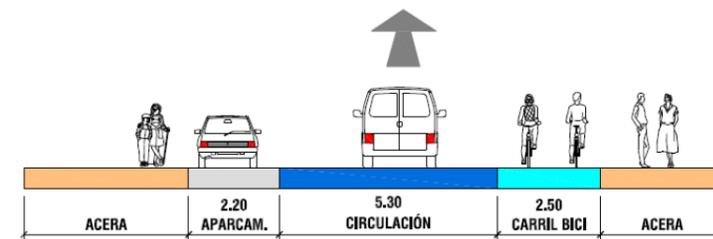
Sección Propuesta. Calle Orestes Menéndez



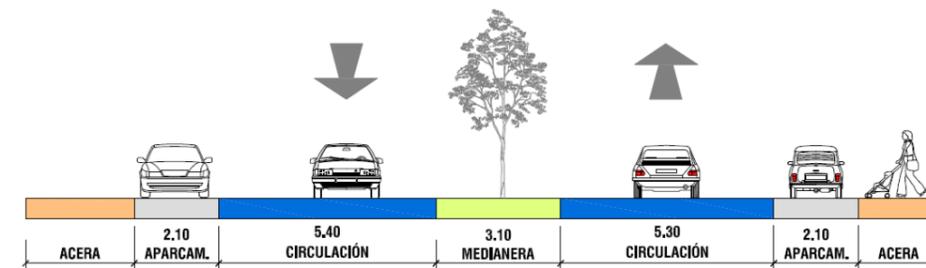
Sección Actual. Calle Mata Jove



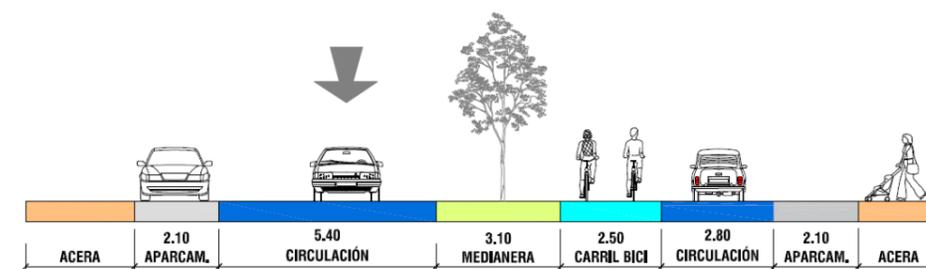
Sección Propuesta. Calle Mata Jove



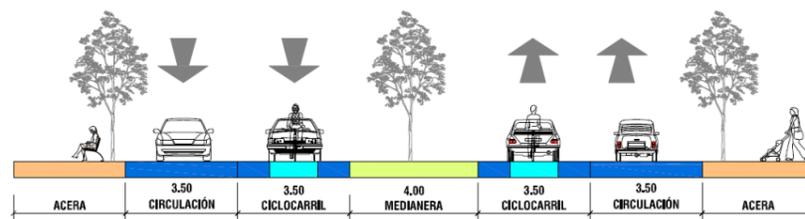
Sección Actual. Calle Los Andes (entre C/ Panamá y Toledo)



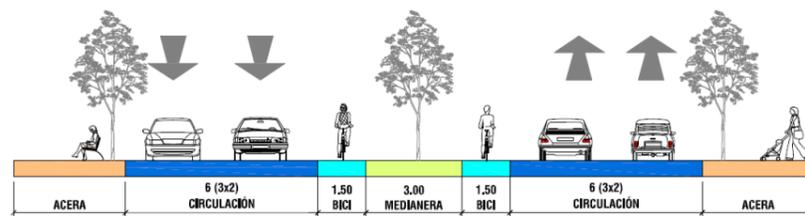
Sección Propuesta. Calle Los Andes (entre C/ Panamá y Toledo)



1. Sección Actual. Avenida José Manuel Palacio



1. Sección Propuesta. Avenida José Manuel Palacio



EJES RADIALES

5. Nuevo Gijón – Polígono de Pumarín - Centro

Tramos	Solución
5.1. Nueva conexión calle Sierra del Suevo - calle Puerto de Vegarada	Carril bici bidireccional
5.2. Calle Puerto de Vegarada	
5.3. Avda. de Portugal (desde Carlos Marx hasta calle Llanes)	

Objetivo y descripción de la propuesta

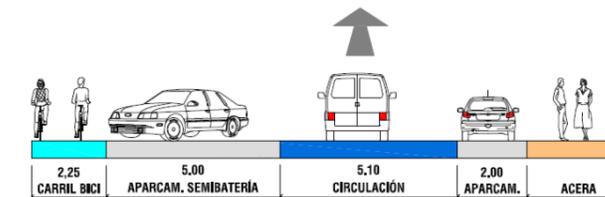
El objetivo es completar y mejorar el trazado de este eje hacia el centro de la ciudad. En la calle Puerto de Vegarada se plantea “cerrar” y reordenar el trazado del carril bici en esta parte del barrio, haciéndolo más directo y mejorando su conexión con el carril bici de la Avda. de Portugal que, desde Carlos Marx, se prolonga hasta el centro.

- **Entre la calle Sierra del Suevo y Puerto de Vegarada** se plantea una conexión más directa a partir de un nuevo cruce generado a nivel de la Avda. Príncipe de Asturias, una vez se convierta ésta en una vía urbana y que evite el trazado actual por el Parque Cecilio Blanco y la pasarela actual compartida con peatones.
- **En la calle Puerto de Vegarada** se plantea habilitar un nuevo carril bici más directo desde el existente en la avda. de la Constitución hasta su enlace con el de la avda. de Portugal. Este carril bici se trazará a nivel de calzada suprimiendo el existente a nivel de acera y el que discurre por el interior del parque. El enlace con el carril bici de la avda. de Portugal se plantea junto a la rotonda por el Parque de Agustín Plaza Santidrián. Se habilita un nuevo paso ciclista en la Avda. de Portugal para dar servicio al futuro aparcamiento disuasorio proyectado en esta zona.

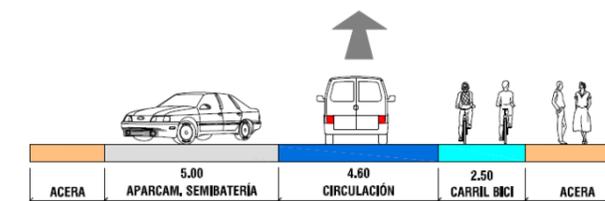
- **En la avda. de Portugal (desde la calle Carlos Marx hasta la calle Llanes)** se convierte en sentido único, dirección norte, lo que permitirá la generación de un nuevo carril bici que conectará con el centro de la ciudad.

Secciones

Sección Actual. Calle Puerto de Vegarada



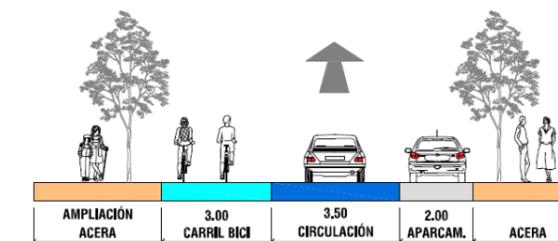
Sección Propuesta. Calle Puerto de Vegarada



Sección Actual. Avenida de Portugal



Sección Propuesta. Avenida de Portugal



EJES RADIALES	
6. Nuevo Rocés – Montevíl – El Llano - Centro	
Tramos	Solución
6.1 Ctra. del Obispo – Calle Antonio Machado (ligado a desarrollo previsto en el PGO)	Carril bici bidireccional
6.2. Carretera Carbonera (desde rotonda con calles Velázquez y Antonio Machado) – Calle Pintor Manuel Medina (hasta Avda. del Llano)	
6. 3. Carretera Carbonera (desde Pintor Manuel Medina hasta Gaspar García Laviana)	Ciclocarril
6. 4. Avenida de El Llano (desde Fuente del Real hasta Pablo Iglesias)	Ciclocarril / Carril bici bidireccional

Objetivo y descripción de la propuesta

El objetivo es mejorar la conexión norte-sur entre los barrios de Nuevo Rocés, Montevíl y El Llano con el centro de la ciudad. Desde Montevíl se definen dos itinerarios alternativos y complementarios: uno más directo hasta la Plaza de Europa en coexistencia con otros vehículos a través del eje Carretera Carbonera – Avda. Schulz, el otro segregado aunque no tan directo, a través de las calles Ctra. Carbonera, Pintor Manuel Medina y Avda. de El Llano hasta la Avda. Pablo Iglesias y zona del paseo de Begoña.

- **Entre la Ctra. del Obispo y la calle Antonio Machado** se plantea un nuevo carril bici ligado a los desarrollos previstos en este ámbito dentro del PGO, lo que permitirá habilitar una conexión ciclista entre el barrio de Nuevo Rocés (a través de la pasarela ciclopeatonal y Camín de Arbesú) y el carril bici de la calle Antonio Machado.
- **En la Carretera Carbonera – calle Pintor Manuel Medina** la implantación de un carril bici permitirá la conexión ciclista directa entre Montevíl y el carril bici de la Avda. de El Llano junto al Parque de los Pericones. Se creará el carril bici reduciendo la anchura de los carriles de circulación lo que redundará en la pacificación de esta amplia vía de tráfico.
- **En la Carretera Carbonera (desde Pintor Manuel Medina hasta Gaspar García Laviana)** se plantea un ciclocarril en ambos sentidos en continuación del carril bus-bici existente en la Avenida de Schulz.
- **En la Avda. de El Llano (desde la calle Fuente del Real a la avda. de Pablo Iglesias)** a corto plazo se plantea un ciclocarril de conexión. Posteriormente se implantaría un carril bici en este vial enmarcado en la transformación urbanística de este espacio apuntada con anterioridad en la medida de mejora de la red básica peatonal.

EJES RADIALES	
7. Ceares – Muro de San Lorenzo	
Tramos	Solución
7. 1. Carretera de Ceares (desde calle Juan Botas) – Calle Ramón y Cajal (hasta Avda. Pablo Iglesias)	Ciclocarril (sentido descendente) / Carril bici unidireccional (sentido ascendente)
7.2. Calle Ramón y Cajal (desde Avda. Pablo Iglesias) – Calle Menéndez Pelayo	Ciclocarril

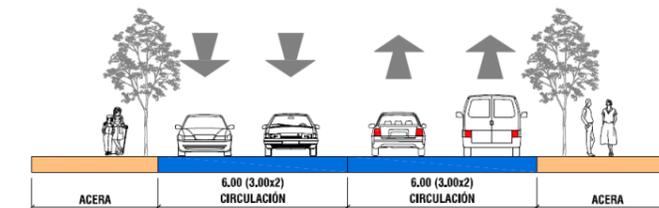
Objetivo y descripción de la propuesta

El objetivo es crear un eje directo norte-sur que enlace la zona del Parque de los Pericones y Ceares con el Muro de San Lorenzo. Debido a la pendiente que presenta el trazado, se plantea una solución mixta que segrega a la bicicleta en sentido ascendente desde la Avda. Pablo Iglesias y la integra en el tráfico en sentido descendente.

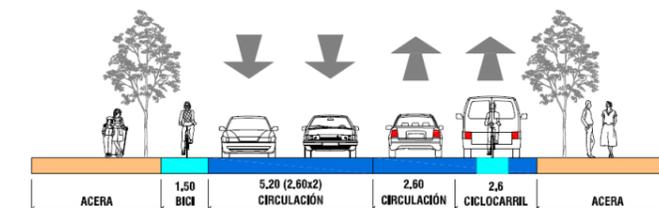
- **En Carretera de Ceares (desde calle Juan Botas) – calle Ramón y Cajal (hasta Avda. Pablo Iglesias)** el estrechamiento de la calzada permitirá generar un carril bici unidireccional en este eje en sentido ascendente. En el sentido descendente se plantea señalar un ciclocarril.
- **En calle Ramón y Cajal (desde Avda. Pablo Iglesias) - calle Menéndez Pelayo**, hasta el Muro de San Lorenzo, se propone un ciclocarril en ambos sentidos para dar continuidad a este eje hasta la playa de San Lorenzo.

Secciones

Sección Actual. Calle Ramón y Cajal



Sección Propuesta. Calle Ramón y Cajal



RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA

8. Vía Verde de La Camocha – La Calzada

Tramos	Solución
8.1. Zona del parque (hasta calle Aida Lafuente)	Itinerario compartido bici-peatón
8. 2. Calle Aída Lafuente – Camino del Melón	Carril bici bidireccional
8.3. Pasaje Arquitecto Javier Esteban Infantes – Avda. de las Industrias (hasta calle Los Andes)	Ciclocarril

Objetivo y descripción de la propuesta

Se plantea habilitar una conexión entre el inicio de la Vía Verde de La Camocha, en la Avda. de Los Campones (Tremañes) y el barrio de La Calzada, asegurando de esta forma un itinerario de conexión de la Vía Verde con la red de vías ciclistas de la ciudad. El itinerario propuesto es muy utilizado habitualmente por ciclistas para acceder a la Vía Verde, siendo el cruce con la Avda. de los Campones el punto más peligroso del trazado en el que habrá que adoptar un paso ciclista seguro.

- Desde la Avda. de los Campones hasta la calle Aída Lafuente se habilita un itinerario compartido con peatones en el camino del parque, junto al colegio de Tremañes.
- En la calle Aída Lafuente - Camino del Melón se plantea un carril bici a partir de la banda de aparcamiento existente.
- En el pasaje Arquitecto Javier Esteban Infantes y Avda. de las Industrias (hasta calle Los Andes) se propone la señalización de un ciclocarril en ambos sentidos. Este tramo enlazará con el carril bici proyectado en la calle Los Andes.

RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA

9. Interior Polígono de Pumarín

Tramos	Solución
9.1. Calle Puerto de San Isidro	Carril bici bidireccional
9.2. Calle Puerto de Tarna	
9.3. Calle Puerto de Somiedo	
9.4 Calle Puerto de Leitariaiegos (desde calle Puerto de Somiedo a Carlos Marx)	

Objetivo y descripción de la propuesta

El objetivo es crear un eje ciclista este-oeste por el interior del barrio conectando el carril bici de la Avda. de Portugal con el de la Avda. de la Constitución a través de las calles Puerto de San Isidro y Puerto de Tarna. Un segundo itinerario norte-sur permitirá conectar el carril bici de la calle Carlos Marx con la zona escolar al sur del barrio a través de las calles Puerto de Leitariaiegos y Puerto de Somiedo. El primer trazado permitirá enlazar hacia el este con el barrio de El Llano a través del carril bici proyectado en las calles Juan Alvar González, Severo Ochoa y Eleuterio Quintanilla (Eje Transversal 2). El segundo itinerario conectará mediante carril bici todos los centros educativos del barrio.

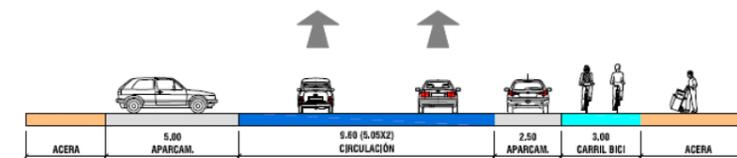
- En las calles Puerto de San Isidro y Puerto de Tarna se plantea un carril bici a partir de la reordenación del ancho de los viales y moviendo la banda de aparcamiento. Entre ambas calles se habilitará un paso ciclista por la zona peatonal intermedia.
- En la calle Puerto de Somiedo se plantea un carril bici mediante la reordenación del ancho del vial y la conversión de una banda de aparcamiento en batería a otra en cordón.
- En la calle Puerto de Leitariaiegos (desde calle Puerto de Somiedo hasta la calle Carlos Marx) se plantea un carril bici a partir de la reordenación del ancho del vial y moviendo la banda de aparcamiento.

Secciones

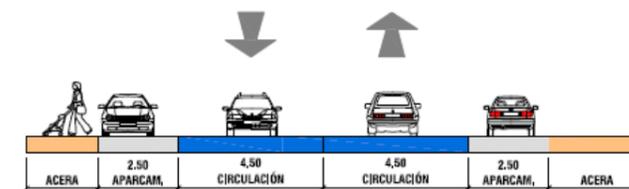
Sección Actual, Calle Puerto de Somiedo



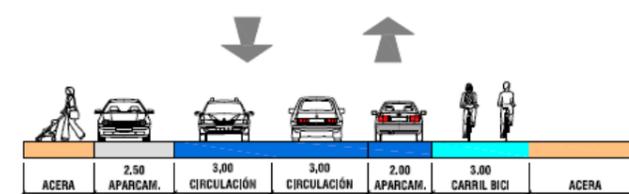
Sección Propuesta, Calle Puerto de Somiedo



Sección Actual, Calles Puerto de Tarna y San Isidro



Sección Propuesta, Calles Puerto de Tarna y San Isidro



RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
10. Nuevo Rocés - Contrueces	
Tramos	Solución
10.1. Carretera del Obispo (desde Camín de Arbesú hasta Calle Río Nalón)	Ciclocarril
10. 2. Camino de los Caleros – Camino del Llagar	
10. 3 Tramo Carretera del Obispo hasta Camín Arbesú	Zona compartida bici-peatón

Objetivo y descripción de la propuesta

El objetivo es señalar a corto plazo un itinerario ciclista de entrada/salida al barrio de Nuevo Rocés a través de la pasarela ciclopeatonal que lo conecte con el barrio de Contrueces y la red de carriles bici de la ciudad. Se plantea este itinerario hasta la ejecución de los desarrollos previstos en el PGO al norte de la actual pasarela de Nuevo Rocés que posibilitará una conexión mediante carril bici segregado.

- **En Ctra. del Obispo (desde Camín de Arbesú hasta Calle Río Nalón)** se plantea señalar un ciclocarril hasta la conexión con el carril bici de la calle río Nalón.
- **En Camino de los Caleros y Camino del Llagar** se señala un ciclocarril hasta el cruce con la Ctra. del Obispo donde se habilita un tramo compartido bici-peatón hasta el cruce con Camín de Arbesú.

RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
11. Zona Molinón - Piles	
Tramos	Solución
11.1. Calle Óscar Muñiz	Carril bici bidireccional
11.2. Parking de El Molinón (junto Alameda Manuel Preciado)	
11.3. Avda. Enrique Castro “Quini” - “Puente Inglés” – Paseo Dr. Fleming	Carril bici bidireccional y paso compartido bici-peatón en “Puente Inglés”

Objetivo y descripción de la propuesta

El objetivo es mejorar la conectividad ciclista de esta zona, en particular hacia la parte norte del río Piles donde existen importantes equipamientos deportivos, culturales y educativos que quedarían así conectados a la red de vías ciclistas. Se plantea, por su importancia, un carril bici hasta los centros educativos existentes (IES Y CP El Piles) con una demanda elevada de movilidad escolar en bicicleta.

- **En la Avda. Enrique Castro “Quini”- Paseo Doctor Fleming** se plantea un carril bici que, partiendo del que discurre actualmente junto al Piles, se trazará a nivel de calzada cruzando por un lateral del “Puente Inglés” para llegar al IES y CP El Piles, dando servicio a ambos centros educativos.

- **En la Calle Óscar Muñiz** se plantea un carril bici que conecte los carriles bici de la zona de El Molinón con el carril bici de Ctra. de Villaviciosa frente al CP Clarín.
- **En el parking de El Molinón** se propone un carril bici paralelo a la Alameda Manuel Preciado, que enlazará el carril bici de Torcuato Fdez. Miranda con el nuevo carril bici proyectado en la Avda. Enrique Castro “Quini”.

RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
12. Ampliación Milla del Conocimiento	
Tramos	Solución
Nuevo carril bici ligado al proyecto de ampliación de la Milla del Conocimiento que estará conectado al de la avda. de la Pecuaria.	Carril bici bidireccional

RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
13. Nuevo Cabueñes	
Tramos	Solución
Nuevo carril bici ligado al desarrollo urbanístico de Cabueñes Residencial y ampliación del Hospital de Cabueñes. Estará conectado al carril bici de la avda. de la Pecuaria y por el sur a la senda ciclable del río Peña Francia.	Carril bici bidireccional

RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
14. Nuevos desarrollos zona oeste de Gijón	
Tramos	Solución
A partir de los viales previstos en los nuevos desarrollos de la zona oeste de la ciudad, contemplados en el PGO, se propone la prolongación del carril bici de La Calzada hacia el oeste y una nueva conexión de la Vía Verde de La Camocha con la Carretera de Avilés desde Camino del Melón.	Carril bici bidireccional

RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
15. Nuevo Rocés – Senda fluvial del Piles	
Tramos	Solución
<p>Se plantea un nuevo carril bici que, partiendo del existente junto al centro comercial, se prolongaría hacia el este próximo a los campos de fútbol La Braña Sur, cruzando la Avda. de Rocés y la rotonda de acceso al barrio para unirse por debajo de un túnel bajo la AS-I a la senda fluvial del Piles.</p> <p>Este nuevo tramo resuelve la conexión ciclista de Nuevo Rocés hacia el este con Viesques y la Milla del Conocimiento.</p>	Carril bici bidireccional
RED COMPLEMENTARIA Y PERIFÉRICA	
16. Itinerarios alternativos al Hospital de Jove y al Hospital de Cabueñes	
Tramos	Solución
<p>16.1. Itinerario al Hospital de Jove: final carril bici avda. Príncipe de Asturias, Camín del Tate, camino paralelo a calle Vicente Fernández, Camín Viejo del Musel, habilitar acceso hasta el parking de consultas externas del hospital.</p>	Señalización horizontal y vertical
<p>16.2. Itinerario al Hospital de Cabueñes: rotonda de la Guía, calle del Profesor Pérez Pimentel, Camino de las Petunias, Camino Fojanes (habilitar tramo doble sentido ciclista), Camino de los Claveles, Camino de las Azaleas, Camino Caleyá Avelino, Camino de Cabueñes, Camino del Piqueru, Hospital de Cabueñes.</p>	
Objetivo y descripción de la propuesta	
<p>El objetivo es facilitar el acceso ciclista a los dos centros hospitalarios del municipio por calles poco transitadas y vías de escaso tráfico que en su mayor parte discurren por el entorno natural de la zona rural gijonesa. Se trata de itinerarios alternativos y tranquilos a otros más directos pero que discurren junto a vías de mayor intensidad de tráfico.</p>	

REFORMA DE TRAMOS Y PUNTOS ESPECÍFICOS	
14. Acera bici calle Torcuato Fernández Miranda	
Secciones	
<p>Sección Actual. Calle Torcuato Fernández Miranda</p> <p>Sección Propuesta. Calle Torcuato Fernández Miranda</p>	
Objetivo de la propuesta	
<p>El objetivo es suprimir la acera bici de esta calle trazando un nuevo carril bici a nivel de calzada a partir de la banda de aparcamiento en batería del lado del Parque Isabel la Católica y su unión al carril bici existente junto al estadio de El Molinón.</p>	
REFORMA DE TRAMOS Y PUNTOS ESPECÍFICOS	
15. Acera bici de Fomento	
Objetivo de la propuesta	
<p>El objetivo es suprimir la acera bici y reordenar el trazado del carril bici en este ámbito que irá ligado a la reforma integral del paseo marítimo Fomento-Poniente.</p> <p>De forma adicional a los itinerarios anteriores se debe trabajar en el diseño de itinerarios ciclistas a los polígonos industriales del municipio</p>	
Agentes involucrados en su desarrollo	
<ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Gijón <ul style="list-style-type: none"> ○ Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible ○ Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas • Departamento de Carreteras del Gobierno del Principado de Asturias 	

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% de población/superficie cubierta	78%	87%	3.490.000	Municipal	2023-2032
Km de carril-bici	34km	47km			

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

Cumplimiento de objetivos				
Calidad de vida	Contaminación	Eficiencia energética	Seguridad vial	Accesibilidad

7.2 FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

14. IMPLANTAR UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DE NUEVA GENERACIÓN

Objetivo y justificación

En los últimos catorce años se han implementado en numerosas ciudades sistemas de bicicletas compartidas, con el objetivo de facilitar y **fomentar la movilidad ciclista** en base a la modificación de la imagen de dicho modo de transporte como posible y efectivo en la movilidad urbana de cercanía. La realidad ha evidenciado que dichos sistemas han tenido éxito en ciudades de tamaño medio y grande y allí donde se han instaurado ha aumentado sensiblemente el peso de la bicicleta en el reparto modal.

En julio de 2004, Gijón inauguró el servicio público de préstamo de bicicletas, denominado Gijón Bici, que, tras el de la ciudad de Córdoba, fue el segundo de España. La puesta en marcha de este servicio fue gracias a una mejora en la oferta presentada por la empresa JCDecaux al concurso de mobiliario urbano y publicidad exterior de la ciudad de Gijón del que fue adjudicataria. Esta circunstancia contractual ha dificultado la ampliación del servicio tanto en número de estaciones como de bicicletas.

Se ha comprobado, en estos años, que estos servicios hacen más visible la presencia de este modo de transporte en la escena urbana y generan un efecto llamada que anima a un mayor uso del mismo. A mayor uso de este modo, mayor seguridad vial se percibe por la persona usuaria. Estos sistemas ofrecen, además, comodidad y despreocupación respecto a la compra, estacionamiento, custodia y mantenimiento de la bicicleta, a cambio de un precio moderado.

El proyecto del nuevo servicio tendrá por objeto la gestión integral de un sistema de alquiler de bicicleta, que comprenda la puesta a disposición e instalación de todos los elementos necesarios para el funcionamiento de un sistema automatizado de alquiler de **bicicletas eléctricas** en la ciudad, su mantenimiento, la logística (incluida su redistribución), la gestión frente al usuario y, en general, la gestión integral de un sistema que sirva de complemento al transporte público colectivo y de alternativa a los desplazamientos motorizados en vehículos privado.

Los principales objetivos que tendrá el nuevo sistema de alquiler de bicicleta de nueva generación serán:

- Favorecer el desplazamiento en bicicleta por la ciudad, poniendo a disposición de las personas interesadas un sistema de alquiler de fácil acceso.
- Plantear el sistema de préstamo de bicicletas eléctricas mediante la inclusión de estaciones abiertas, repartidas por el territorio de la forma más idónea posible, lo que ofrece un sistema más flexible y completo, incrementando de forma notable su calidad.
- Fomentar el uso de la bicicleta como complemento a otros modos de transporte público en la ciudad.
- Generar una red integrada con la red de transporte público colectivo gracias a la creación de nodos intermodales.

La implantación de este nuevo sistema favorecerá que personas no usuarias habituales de la bicicleta se inicien en el uso urbano de este modo teniendo la posibilidad de utilizarlas ocasionalmente.

Esta medida no va en contra de que el objetivo estratégico se centre, preferentemente, en atender y satisfacer las necesidades de las bicicletas particulares mediante entornos urbanos que ofrecen unas condiciones adecuadas de confort y seguridad para la movilidad ciclista (existencia de una red viaria calmada y/o de un mallado básico de vías ciclistas, oferta de aparcamiento para bicicletas, etc.).

Se plantea que como mínimo un 65% de la población urbana disponga de una estación a menos de 250 metros.

Descripción

Para conseguir estos objetivos, se propone un sistema de nueva generación basado en los siguientes criterios de diseño:

- Bicicletas eléctricas de pedaleo asistido
- Sistemas de última generación:
 - Estaciones fijas con recarga
 - Estaciones fijas sin recarga

La disposición de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido conlleva una serie de ventajas entre las que cabe mencionar:

- **Mayor distancia de recorrido.** Si una bicicleta de tracción mecánica cubre desplazamientos medios que van de 4 a 6 km, con las *e-Bike* se pueden alcanzar perfectamente los 12 km de recorrido.
- **Mayor facilidad para superar pendientes** El motor eléctrico reduce la fatiga y facilita superar pendientes sin elevados esfuerzos por parte de la persona usuaria.
- **Captación de nueva demanda.** Las bicicletas con ayuda del motor eléctrico son indudablemente más atractivas que las más simples de tipo convencional.

Se propone la implantación de al menos **250 bicicletas** dispuestas en **47 estaciones o bases**. El dimensionamiento final del nuevo sistema, tanto de estaciones fijas con recarga como de estaciones fijas sin recarga, se efectuará en base a:

- La densidad de población.
- La dimensión del término municipal.
- La ubicación de los principales puntos de atracción-generación de viajes.
- La proximidad a los puntos de intercambio modal: bici-bus y bici-tren

El nuevo sistema de alquiler de bicicletas deberá cubrir una amplia franja horaria de servicio que potencie su uso como medio de transporte cotidiano, al menos entre las 6:00 h. y las 24:00 h. los 365 días del año.

El servicio de rotación deberá efectuar los movimientos mínimos necesarios para que las zonas de transporte no se encuentren sin bicicletas o llenas, evitando un impacto ambiental innecesario o negativo por parte de los vehículos de transporte de las bicicletas.

El coste del servicio estará basado en el tiempo de uso, primando el orientado a la movilidad cotidiana de corta duración y alta rotación de usuarios. La gestión del sistema puede ser múltiple, desde un sistema público de gestión directa por el ayuntamiento, concesionado, modelos de capital público-privado, privados etc.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
 - Innovación y promoción

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% población cubierta	19%	65%	5.880.000 €	Municipal	2023-2032

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

Cumplimiento de objetivos				
Calidad de vida	Contaminación	Eficiencia energética	Seguridad vial	Accesibilidad

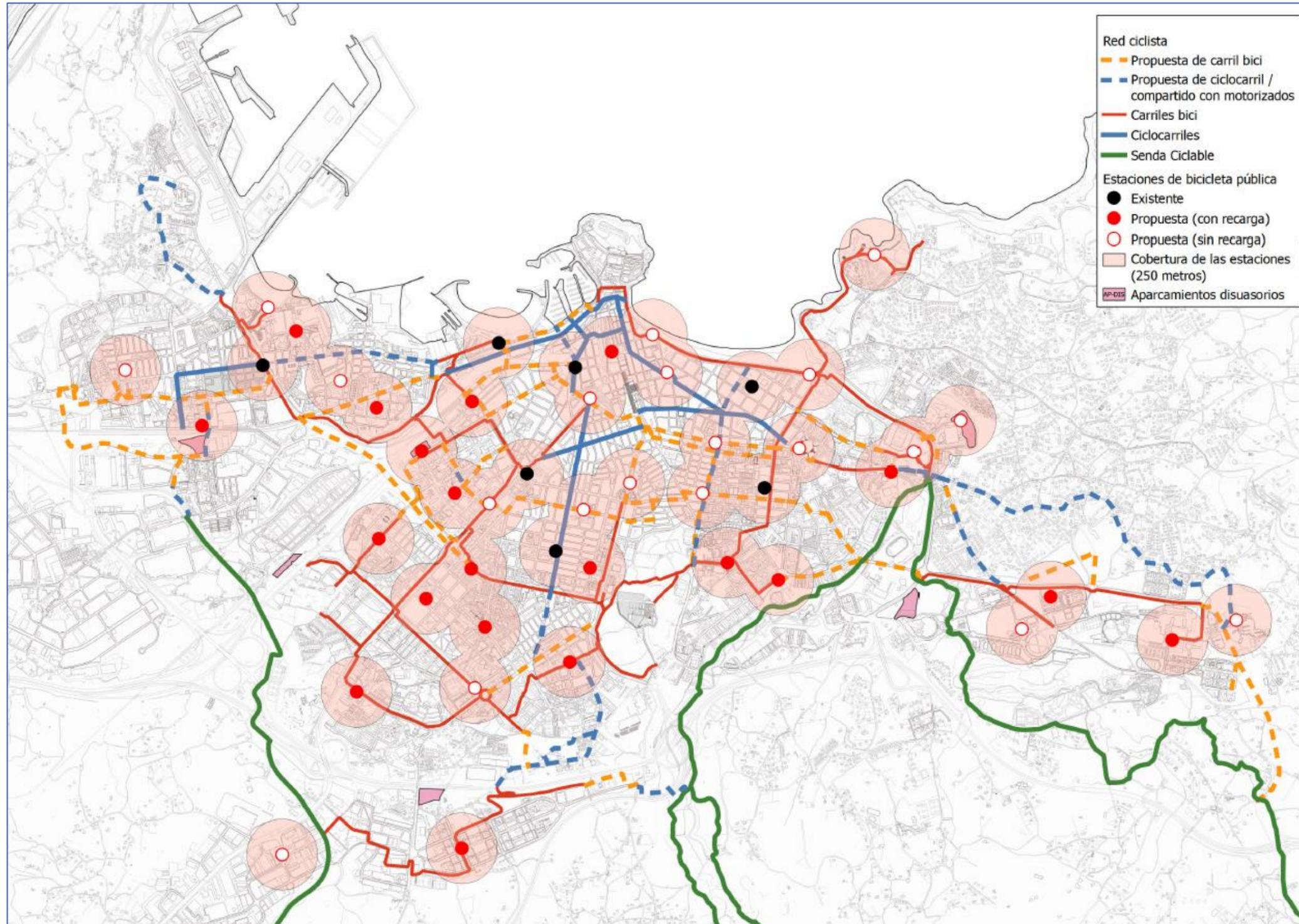


Ilustración 41. Propuesta de ampliación del sistema de bicicleta pública sobre la red ciclista actual y propuesta. Fuente: elaboración propia

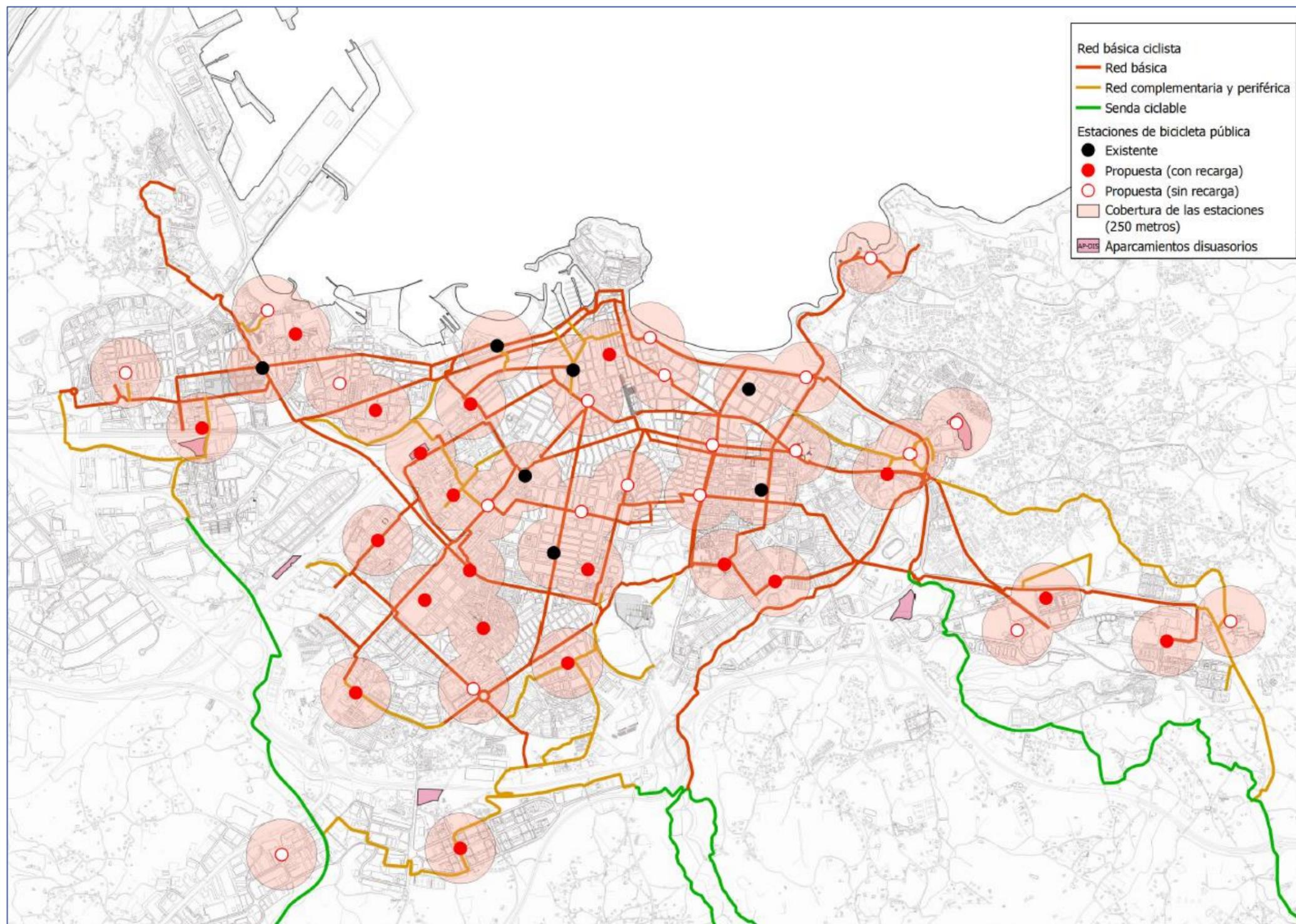


Ilustración 42. Propuesta de ampliación del sistema de bicicleta pública sobre la red ciclista resultante. Fuente: elaboración propia

7.2 FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

15. AUMENTAR LA DOTACIÓN DE APARCABICIS

Objetivo y justificación

El principal objetivo de la instalación de aparcamientos para bicicletas en Gijón es **fomentar y normalizar el uso de la bicicleta** como modo de transporte cotidiano, ofreciendo a la ciudadanía aparcar, de una manera cómoda, accesible y segura, las bicicletas privadas en los principales centros de atracción y generación de viajes. Al igual que le ocurre al automóvil, las bicicletas pasan el 97% de su vida útil paradas, lo que indica la importancia de disponer de lugares adecuados y seguros para esa situación.

La disponibilidad de un aparcamiento para bicicletas, cómodo y seguro, en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una **acertada estrategia de promoción del uso de la bicicleta** como modo de transporte alternativo al coche particular.

Se considera que el aparcamiento para bicicletas forma parte del desplazamiento, es decir, si el aparcamiento no se encuentra en las condiciones adecuadas (a salvo de condiciones climáticas, vandalismo o robo), el desplazamiento en bicicleta puede verse afectado llegando incluso a inhibirlo.

Es necesario generar estímulos para que también las edificaciones, empresas y equipamientos privados desarrollen sus propias opciones de aparcamiento seguro de las bicicletas.

Descripción

Es indudable que en la sociedad actual está creciendo el uso de la bicicleta como modo de transporte, pero este fenómeno viene acompañado, paralelamente, de un crecimiento en el robo de estos vehículos. Gijón se encuentra aún en una fase inicial de crecimiento de su uso y de ahí que deba prevenirse el robo para no romper con este crecimiento.

De forma adicional a la instalación de nuevos aparcabicis se hace necesario actualizar la información disponible de los ya instalados que permita conocer su estado y grado de utilización, procediendo a su ampliación y/o reubicación, si fuese necesario, y creando un protocolo de modificación y reposición.

Priorización y submedidas

15.1 Instalación de nuevos aparcabicis

Esta medida propone la instalación de **110 nuevos aparcabicis** en Gijón, preferentemente en calzada y no en acera o paseo. El tipo de aparcabicis que se recomienda instalar debe contar con el soporte que permita que la bicicleta sea amarrada por las dos ruedas y cuadro al mismo tiempo permitiendo así mismo poder amarrar dos bicicletas, una a cada lado. De este modo la bicicleta queda apoyada totalmente contra el soporte.

Se prevé la instalación de aparcabicis delante y/o en el interior de todos los centros educativos que todavía carecen de esta dotación, ligado al proyecto de entornos escolares seguros.

Además, se completará la dotación de aparcabicis delante de centros deportivos, centros sanitarios y otros equipamientos públicos



Ilustración 43. Ejemplos de aparcabicis en calzada

Se propone igualmente la adquisición de **aparcamientos efímeros** especialmente diseñados para dar servicio a eventos culturales, deportivos o musicales que se celebren en la ciudad (Semana Negra, Semana Grande, festejos, etc.) de manera que puedan instalarse y desinstalarse con facilidad.



Ilustración 44. Ejemplos de aparcabicis efímeros

15.2 Instalación de aparcabicis seguros

Adicionalmente a la necesidad de asegurar la bicicleta para unos minutos o pocas horas, es importante dotar a la ciudad también de un sistema de estacionamiento de larga duración para bicicletas.

Particularmente importante es la dotación de este tipo de aparcamiento en **odos de transporte público/intermodal**. Para ello es imprescindible que los sistemas de transporte público, y los organismos y empresas que los gestionan, vean a la bicicleta como un aliado fundamental en sus estrategias de operación del transporte, por ello es esencial que faciliten y fomenten que cada vez más ciclistas aparquen de manera segura en los nodos de transporte público.

En función del emplazamiento podrá adoptarse un sistema modular en la vía pública o destinar algún espacio interior o anexo cercano a la entrada de un equipamiento, por ejemplo, de un nodo intermodal. El sistema tiene que estar cerrado y techado y con control de acceso online.

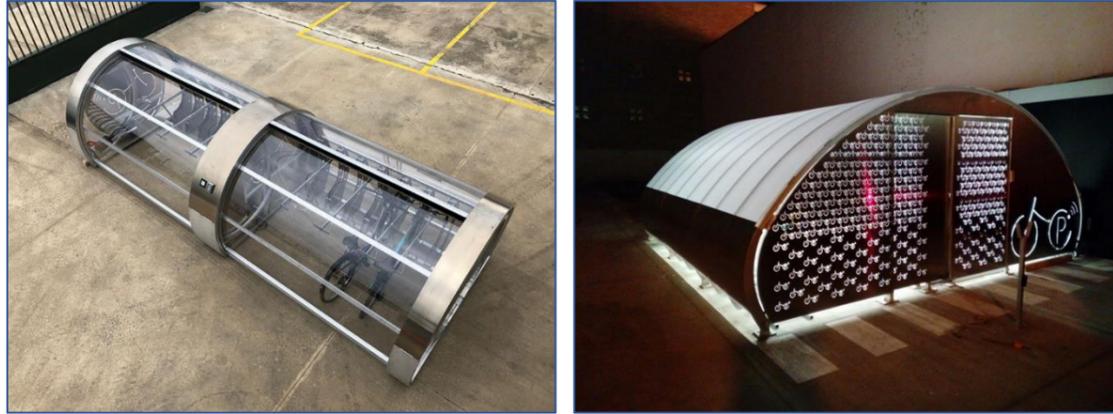


Ilustración 45. Ejemplos de sistemas modulares de aparcamientos seguros para bicicletas. Modelo Santander y modelo EASO

El Plan plantea la instalación de un mínimo de 10 aparcamientos de este tipo en los siguientes emplazamientos:

- En la futura Estación Intermodal (temporalmente se instalaría en la estación provisional de Sanz Crespo)
- En las paradas del Metrotrén: Plaza de Europa, el Bibio, Viesques, Universidad y Hospital de Cabueñes
- En la estación de La Calzada
- En el entorno de la Plaza Mayor
- En la plaza del Humedal
- En el entorno del Parque Científico Tecnológico-Laboral Ciudad de la Cultura.



Ilustración 46. Dos ejemplos de aparcamientos seguros en puntos intermodales

15.3. Estimular la instalación y controlar el cumplimiento de la dotación mínima de plazas de aparcamiento para bicicletas previstas en el Plan General de Ordenación de Gijón

El documento del Plan General de Ordenación, aprobado el 30 de enero 2019, establece lo siguiente en cuanto a guarda para bicicletas en los usos residencial, equipamiento público y equipamiento privado:

SECCIÓN 2ª. RESIDENCIAL (R)

Artículo 2.1.12. Condiciones particulares de la sub-clase de vivienda

6. En el aparcamiento, y preferiblemente en la planta baja, deberá reservarse un espacio suficiente para permitir el aparcamiento de bicicletas, con una previsión mínima de una por vivienda. Se podrán contabilizar las plazas de automóvil que permitan la colocación de ganchos u otros procedimientos para aparcamiento de bicicletas. Igualmente, contabilizarán los trasteros en planta sótano que permitan guardar, al menos, dos bicicletas.

SUBSECCIÓN 2ª. EQUIPAMIENTOS

Artículo 2.1.30. Condiciones particulares del uso de equipamiento público

8. En las parcelas destinadas a usos de equipamientos públicos, se reservarán los espacios necesarios para el aparcamiento de bicicletas con la capacidad que aconseje su aforo y con arreglo a los siguientes criterios:

- a) Equipamientos docentes: 5 plazas / 100,00 m² techo o fracción
- b) Equipamientos deportivos, culturales y recreativos: 1 plaza / 100,00 m² techo o fracción.
- c) Otros equipamientos públicos: 1 plaza / 100,00 m² techo o fracción

Artículo 2.1.31. Condiciones particulares del uso de equipamiento privado

10. En las parcelas destinadas a usos de equipamientos privados, se reservarán los espacios necesarios para el aparcamiento de bicicletas con la capacidad que aconseje su aforo y con arreglo a los siguientes criterios:

- a) Equipamientos docentes: 5 plazas / 100,00 m² techo o fracción
- b) Equipamientos deportivos, culturales y recreativos: 1 plaza / 100 m² techo o fracción.
- c) Otros equipamientos públicos: 1 plaza / 100 m² techo o fracción

Por otro lado, la Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado establece en su Artículo 20 las condiciones para la redacción de **Planes de movilidad sostenible a los centros de trabajo o de gran afluencia de usuarios.**

1. Se fomentará que los centros que cuenten con 200 o más trabajadores, o 2.000 o más asistentes diarios habituales a sus instalaciones, presenten un plan de movilidad sostenible ante el Consorcio de Transportes de Asturias

Las empresas u organismos que cuenten con un PTT, pueden acceder a ayudas para llevar a cabo las actuaciones previstas en su plan. Estos planes de movilidad sostenibles deberían contar con la previsión de plazas de aparcamientos para bicicletas según su aforo.

En este sentido, en estos planes se debe corregir la carencia del Plan General en lo relativo a la reserva de plazas de aparcamiento en actividades terciarias o industriales.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
 - Urbanismo

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% población cubierta con aparcabicis	44%	65%	100.000 €	Municipal	2023-2032

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

Cumplimiento de objetivos				
Calidad de vida	Contaminación	Eficiencia energética	Seguridad vial	Accesibilidad

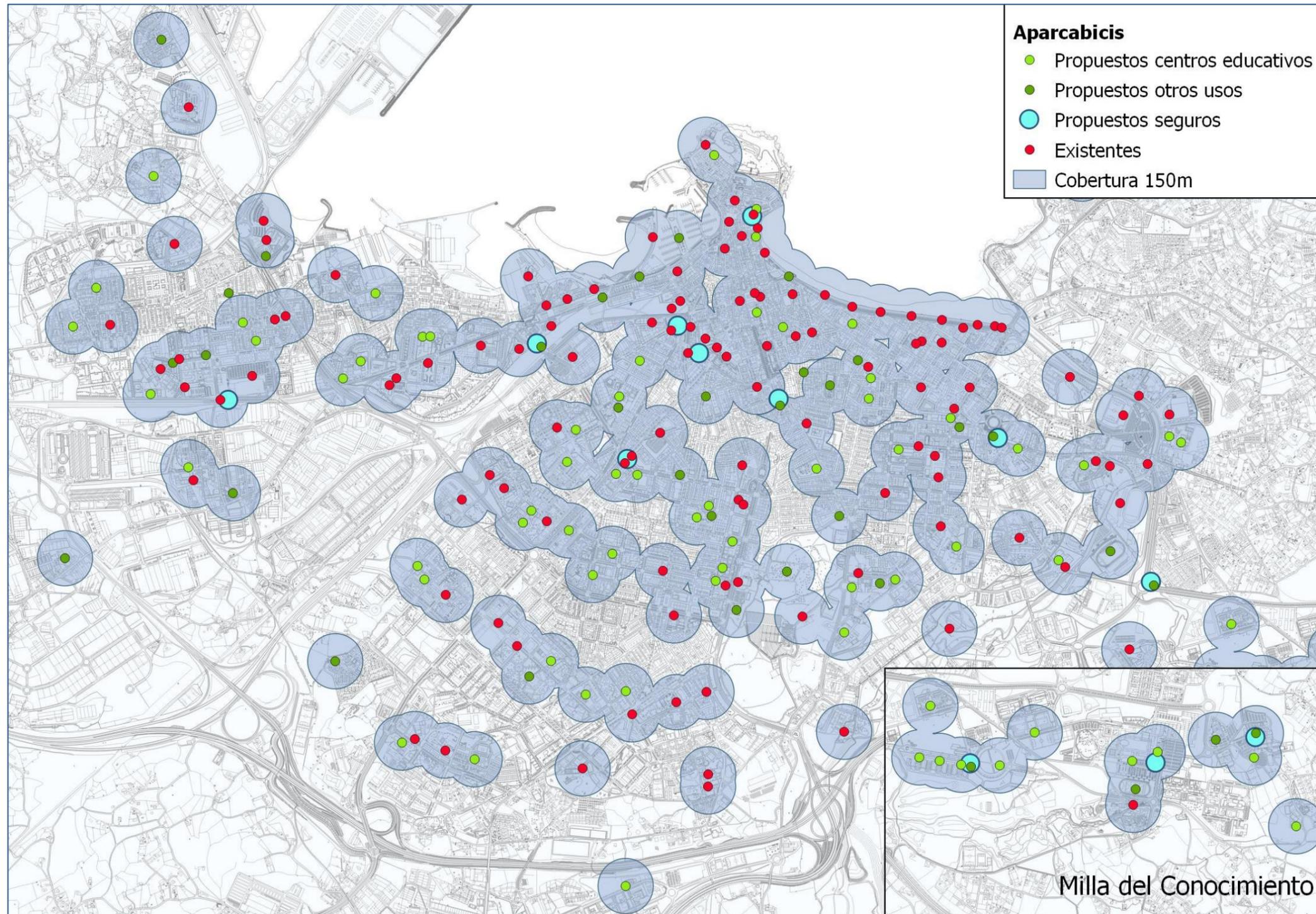


Ilustración 47. Propuesta de ampliación del número de aparcabicis e instalación aparcabicis seguros. Fuente: elaboración propia

7.2 FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

16. PLAN DE SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS

Objetivo y justificación

Esta medida tiene por objetivo principal la instalación de la **señalización oportuna y adecuada a todos los itinerarios ciclistas establecidos en Gijón para dotarlos de seguridad, eficacia y comodidad** en la circulación. Toda esta señalización viaria deberá ajustarse a la normativa correspondiente en vigor pudiendo tener la señalización informativa su propio diseño.

Descripción

Excepción hecha de las vías verdes que disponen de un catálogo de señales propio, el resto de las vías ciclistas se encuentran con carencias tanto en lo que se refiere a la señalización vertical como a las marcas viales recogidas reglamentariamente; carencias que dificultan el diseño adecuado de los itinerarios para bicicletas y que suscitan la necesidad de completar la señalización reglamentaria con otra de carácter de recomendación.

La persona que se desplaza en bicicleta ha de saber en todo momento si la vía por la que circula es uni o bidireccional, qué preferencias existen respecto a automovilistas y viandantes, debe ser avisada de los posibles peligros con suficiente antelación, informada sobre que maniobras puede o no realizar y se le ha de comunicar los diferentes itinerarios por los que puede optar, así como los servicios de interés que encontrará en su recorrido, de forma que le permita tomar las decisiones oportunas con el mínimo de titubeos.

En la red urbana se tratará de disponer la mayoría de la señalización de regulación mediante marcas horizontales, mientras que la señalización de información se dispondrá en vertical, para minimizar la presencia de señales verticales en las áreas urbanas en las que habitualmente suele haber poco espacio. La señalización vertical recogerá información sobre nodos intermodales, parques, lugares de interés cultural y deportivo, además de centros de trabajo y ocio. También se señalarán itinerarios urbanos específicos que tengan importancia desde el punto de vista cultural, paisajístico, medioambiental y turístico.

De igual forma se dispondrán paneles informativos con planos de la red ciclista en lugares específicos como en los nodos intermodales, aparcamientos disuasorios, Área de Autocaravanas, etc.

Aunque es necesario realizar un plan de ubicación y señalización específico dentro de la futura red ciclista propuesta, se puede estimar que será necesaria la instalación del entorno de 120 señales verticales y 200 señales horizontales (placa o pintura).

También hay que tener en cuenta la sustitución de la señal R-407 que obliga a los ciclistas a utilizar el carril-bici y su progresiva sustitución por la S-35.

A esta señalización debería añadirse aquella relacionada con información de interés turístico y/o cultural en emplazamientos estratégicos de los itinerarios ciclistas principales.



Ilustración 48. Ejemplos de señalización vertical para ciclistas

Señalización horizontal

Se cuidará especialmente la **señalización de las intersecciones** de los carriles bici con el resto del viario por tratarse de puntos sensibles que pueden comprometer la seguridad ciclista. A este respecto, la casuística de situaciones que se pueden presentar implicará una solución específica a cada caso particular.

En las nuevas vías ciclistas a nivel de calzada es importante que se faciliten las incorporaciones de la bicicleta al carril o carriles de circulación para favorecer los giros y cambios de sentido.

También serán de utilidad los elementos de apoyo en los giros como las **plataformas de espera** en intersecciones semaforizadas y los **refugios ciclistas**.

- **Plataforma adelantada en pasos con semáforos (avanzabicis).** Se implantarán señalizaciones horizontales en forma de una línea de detención específica creando una franja reservada para bicicletas por delante de la de los coches. De esta manera se facilita la salida de las bicicletas y ayuda a evitar afecciones por giros inesperados de los coches. Estos “avanzabicis” se señalizarán en los pasos con semáforos en calles con alta densidad de tráfico, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan.
- **Señalización de los pasos ciclistas.** Se hace hincapié en la idoneidad de señalar los cruces de vías ciclistas en calzadas con un color de resalte en todo el ancho de la vía, en particular en los cruces que atraviesen una vía ciclista regulada en fase ámbar para el paso de vehículos.



Ilustración 49. Ejemplos de señalización de “avanzabicis” y cruce ciclista

- **Señalización de advertencia en las paradas del transporte público.** Las paradas del transporte colectivo son lugares de fricción entre los ciclistas y los propios vehículos colectivos y las personas usuarias. Cada uno de esos elementos tiene momentáneamente trayectorias o comportamientos que se cruzan e interfieren en las de los demás. Cuando la vía ciclista rodee la parada de autobús o entre en contacto directo con la zona de espera, se aconseja reforzar la señalización horizontal en estos puntos, implantando una **marca vial con forma de tablero de ajedrez o damero** y ceda el paso para los ciclistas.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas

Presupuesto y plazo previsto

El presupuesto total estimado es de 63.000€ que se desglosa en:

- Proyecto de ubicación: 5.000€
- Instalación señales verticales (120 puntos): 48.000€
- Señalización horizontal (200 puntos): 10.000€

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Kms de vías señalizadas	-	113	63.000 €	Municipal	2027

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

Cumplimiento de objetivos				
Calidad de vida	Contaminación	Eficiencia energética	Seguridad vial	Accesibilidad

7.2 FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

17. PROGRAMAS Y SERVICIOS DE FOMENTO DE LA BICICLETA

Objetivo y justificación

La creación y mejora de la infraestructura ciclista existente no basta por sí sola para lograr un cambio hacia un mayor uso de la bicicleta como vehículo diario de desplazamiento cómodo y seguro. El cambio modal vendrá favorecido también por la integración de un conjunto de medidas de promoción, culturales, educativas y formativas, y de oferta de servicios que, junto al calmado del tráfico (Ciudad 30) y las tendentes a reducir el número de vehículos que se mueven por nuestras calles (tráfico de paso y agitación), harán mucho más atractiva y segura la opción de circular en bicicleta.

Y un elemento más. Para sumar al mayor número de personas a la bicicleta se deberá tener en cuenta la pluralidad de personas usuarias (actuales y potenciales), con sus necesidades e intereses, en función de la edad, sexo o uso que hacen de la bicicleta (ciclistas cotidianos, recreativos y deportivos), y analizar las motivaciones de quienes también rechazan el uso de la bicicleta por cuestiones culturales o ideológicas.

Esta medida abarca un conjunto de programas y servicios de fomento y promoción de la bicicleta, dirigidos tanto al conjunto de la población como a colectivos específicos de personas.

17.1 Programa Biciescuela Municipal²

La finalidad de este programa es formar en la mejora de destrezas y habilidades ciclistas y en el conocimiento de la normativa vial para circular en bicicleta de forma autónoma, segura y responsable. Se trata de un programa que pretende promover una nueva cultura de la movilidad e incrementar la conciencia y sensibilización de los beneficios sociales, ambientales y en la salud personal de desplazarse en bicicleta frente al uso de medios motorizados entre la población de Gijón.

Se propone la consolidación de este programa municipal iniciado en el año 2021 como un elemento clave de la estrategia de promoción de la bicicleta en la ciudad.

La Biciescuela desarrollará su actividad a través de la impartición de diferentes cursos y talleres divididos en:

- **Biciescuela adulta:** dirigida a personas mayores de 16 años.
- **Biciescuela escolar** dirigida a alumnado de educación Primaria y Secundaria.

Contenidos formativos de la Biciescuela:

- Aprendizaje para montar en bicicleta
- Adquisición de habilidades ciclistas básicas
- Circulación segura por la calzada



Ilustración 50. Biciescuela Municipal. Fuente: Ayuntamiento de Gijón

17.2 Impulso del Biciregistro

Uno de los factores disuasorios de realizar un viaje en bicicleta, es la posibilidad de robo o vandalismo. Aunque con las medidas anteriormente descritas relacionadas con la dotación de aparcabicis seguros y con la implantación de un servicio moderno de bicicleta pública se matizan estos factores disuasorios, sí es cierto que la creación de un registro municipal de bicicletas puede crear una **sensación de seguridad ante el robo y el vandalismo de las bicicletas estacionadas en la vía pública**, y con ello poder captar a posibles personas usuarias ciclistas.

Esta medida persigue impulsar el uso del servicio de Biciregistro con el que cuenta actualmente el Ayuntamiento de Gijón. La regulación del Biciregistro viene indicada en el artículo 46 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible: "El Ayuntamiento creará un registro municipal de bicicletas y regulará su régimen de funcionamiento. La inscripción en el registro será voluntaria, salvo para aquellas bicicletas o ciclos que se destinen al desarrollo de actividades económicas".

Gijón es miembro de la **Red de Ciudades por la Bicicleta** y, como tal, ha podido firmar el convenio para el uso del servicio de Biciregistro que la Red pone a disposición de las ciudades miembro. En la actualidad el servicio es prestado en Gijón por la Policía Local, pero su aprovechamiento es ampliamente mejorable.

Se propone dinamizar y difundir este servicio, de forma que las personas propietarias de bicicletas lo conozcan y registren las bicicletas de su propiedad con el objeto de poseer mayores garantías de recuperación en caso de pérdida o robo de las mismas.

Esta propuesta se concreta en:

² <https://www.gijon.es/es/programas/biciescuela-municipal>

- Dar a conocer ampliamente la existencia de este Biciregistro así como de sus beneficios y características.
- Facilitar el acceso al servicio de Biciregistro (<https://www.biciregistro.es>) a través de la página WEB del Ayuntamiento.
- Establecer convenios de colaboración con asociaciones y comercios relacionados con la bicicleta (talleres, comercios de venta de bicicletas, etc.) para su máximo aprovechamiento.



Ilustración 51. Interfaz principal página web BiciRegistro. Fuente: <https://www.biciregistro.es>

17.3 Campañas de promoción y sensibilización

En el marco del presente Plan se propone la organización de diferentes acciones y campañas de información y sensibilización que podrán materializarse en colaboración con agentes institucionales, entidades sociales y colectivos ciclistas de la ciudad, y que coadyuven la creación de un interés adicional en sectores de la población que hoy todavía no utilizan la bicicleta, debido a diferentes causas, ya sean barreras psicológicas, culturales, sociales o de otro tipo.

Se proponen algunos ámbitos temáticos sobre los que sería conveniente la concreción de acciones y campañas de fomento en los sectores considerados:

- **En bici a trabajar / a estudiar:** con el objetivo de incrementar la participación modal de la bicicleta en los viajes al trabajo y a los centros educativos de la ciudad mediante la generación de recursos “a la carta” y organización de actividades adaptadas a cada necesidad (asesoramiento sobre itinerarios y rutas, acompañamientos en grupo, folletos informativos, etc.). Entre los destinatarios prioritarios, considerar al personal municipal o el vinculado a grandes centros de trabajo y estudio (Milla del Conocimiento, Polígonos Industriales), etc.
- **Descubrir Gijón en bicicleta:** organización de actividades educativas, itinerarios guiados orientados al conocimiento del medio urbano y creación de productos turísticos ligados a la bicicleta y puesta en valor de Gijón como ciudad cicloturista. Poner en valor el patrimonio natural

- y cultural de la ciudad para ser descubierto y disfrutado en bicicleta. Un ejemplo de este tipo de programas es el denominado “Descubrir Gijón/Xixón pedaleando³” que promueve la Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular (FMCEyUP) entre la comunidad escolar del municipio.
- **Otras actividades de promoción y sensibilización ligadas a la celebración de eventos:** Semana Europea de la Movilidad, Día Mundial del Medio Ambiente, etc.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
- Policía Local

Presupuesto y plazo previsto

El presupuesto total estimado, sin contar el coste anual de difusión, es de 15.000€ que se desglosa en:

- Campaña de difusión inicial del sistema (prensa, buzoneo, web): 15.000€/año
- Campaña anual de información (folletos descriptivos, web): 5.000€/año

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% de incremento en las bicicletas registradas	-	(+) 25%	200.000 €	Municipal	2023-2032

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

Cumplimiento de objetivos				
Calidad de vida	Contaminación	Eficiencia energética	Seguridad vial	Accesibilidad

³ <https://www.gijon.es/es/actividades/descubrir-gijonxixon>