7.6. MEJORA DE LA MOVILIDAD ESCOLAR

La movilidad de los estudiantes tiene un elevado porcentaje de repercusión en la movilidad global de la ciudad, debido fundamentalmente a que se trata de una movilidad obligada. El diagnóstico de movilidad escolar nos indica que, si bien un 70% de los desplazamientos a los centros escolares se realiza caminando (lo que evidencia la cercanía del lugar de residencia del alumnado en el entorno próximo), hasta un 24% de estos desplazamientos se producen en vehículo privado (el segundo en importancia), porcentaje que se ve incrementado y es mayoritario en algunos centros educativos de la ciudad que captan alumnado cuya residencia está más dispersa o se encuentra muy alejada del centro escolar.

Esta situación ha provocado que uno de los problemas recurrentes en todos los centros, especialmente aquellos donde el alumnado no vive próximo y acude al centro en coche, es el tráfico elevado a la puerta de los centros en horarios de entrada y salida, con velocidades inadecuadas, aparcamiento ilegal y desordenado y conflicto entre peatones y motorizados. La consecuencia de todo ello es un aumento de la percepción, por parte de los padres y madres, de la peligrosidad del camino y del acceso al centro escolar, que deriva en un acompañamiento permanente a los niños y niñas, lo que redunda en una pérdida de sus habilidades para conducirse de forma autónoma en el espacio público.

Por este motivo el Plan busca la consecución de los siguientes objetivos:

1. **Mejorar la protección y seguridad del entorno de los centros escolares**, en particular de los espacios de entrada a los centros.
2. **Crear una red de caminos escolares seguros** concebidos como itinerarios continuos especialmente diseñados y señalizados para que los y las escolares accedan de forma segura a los centros de enseñanza, ya sea a pie, en bicicleta o en transporte público.
3. **Evitar la congestión y el conflicto provocado por el tráfico motorizado** en las entradas/salidas de los centros educativos.
4. **Crear entornos escolares saludables**, reduciendo las emisiones contaminantes y el ruido procedentes de la movilidad al centro escolar.
5. **Fomentar la autonomía infantil** y la apropiación del espacio público por los niños y niñas, favoreciendo la autoestima, la socialización y su proceso de aprendizaje.

Es fundamental adoptar un punto de vista nuevo: ver la ciudad desde una altura de 100 a 150 centímetros, que es la altura a la que viven la ciudad los niños y niñas en edad escolar.

A través de la consecución de los objetivos mencionados, se conseguirá una mejora en la movilidad global de la ciudad y se fomentará el desplazamiento seguro de los estudiantes, incentivando la movilidad activa y en transporte público.

7.6 MOVILIDAD ESCOLAR

35. CREACIÓN DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS

Objetivo y justificación

El modelo de planificación urbana y de gestión de la movilidad, centrado en una densa edificación y en un espacio público de baja calidad entregado al tráfico rodado y al aparcamiento, ha generado un entorno físico para los centros educativos poco habitable. Muchos centros de Gijón están "asediados" por los edificios circundantes y por el tráfico.

El centro escolar y su entorno (junto con el hogar) es donde más tiempo pasan los niños y niñas. Los entornos escolares, por tanto, son de los espacios urbanos más cruciales para asegurar su salud, bienestar, desarrollo físico, el desarrollo de su cerebro y la maduración de habilidades psicológicas y de aprendizaje básicas.

El Ayuntamiento de Gijón pone en marcha el proyecto de **Caminos y Entornos Escolares Seguros** como una apuesta para mejorar la autonomía infantil, la seguridad vial y la calidad del aire en el entorno escolar para el beneficio de los niños y niñas. No obstante, la ejecución del proyecto actuará como un elemento transformador de los barrios que beneficiará al conjunto de la población.

El objetivo es mejorar las condiciones de los entornos de las escuelas superando las actuaciones de urbanismo táctico previas y estructurar caminos escolares que hagan más seguros y amables los desplazamientos activos (a pie o en bicicleta) del alumnado a las escuelas. Todo ello con la participación activa de las comunidades educativas.

Este proyecto parte del análisis y diagnóstico previo de los entornos de los centros y de la movilidad de su población estudiantil, para generar propuestas en los diferentes ámbitos de actuación.

En el Anexo II del documento se recoge la propuesta técnica que se ha elaborado para transformar los entornos de siete centros escolares analizados (CP Miguel de Cervantes, CP Lloreu, CP Los Campos, CP La Escuelona, CP Clarín, CP Río Piles e IES Río Piles), y que incluye el diseño de 27 caminos escolares seguros que responden a las características de distribución de la población escolar y las distintas zonas de influencia de los centros mencionados. Esta propuesta plantea la aplicación de unos criterios comunes de intervención para todos los centros educativos de la ciudad.

En el plano correspondiente a la presente medida se identifican los centros analizados y aquellos a los que el Plan propone extender el proyecto.

Entre tanto se desarrollen los proyectos técnicos previstos en el Plan, se atenderán aquellas demandas y necesidades puntuales justificadas, relativas a mejoras en los entornos escolares de los centros educativos públicos y privados de la ciudad, de acuerdo a los criterios establecidos para la creación de entornos y caminos escolares seguros.

Descripción

Todas las intervenciones en cada ámbito definido se guiarán por unos **criterios básicos comunes** para que se transforme el entorno con actuaciones estructurantes, elementos simples de pintura sobre pavimentos y calzada, con mobiliario urbano, vegetación y elementos de identificación y juego infantil. Se distinguen así:

- **Entorno Escolar Seguro (EES):** El espacio de intervención vendrá definido por las aceras próximas a las entradas del centro y la parte de calzada ganada como ampliación táctica o estructural, según cada caso. Se tratará el límite con una valla metálica, en el caso de escuelas de primaria o sólo con elementos de cierre frente al acceso (bolardos, …) en el caso de centros de secundaria. También se podrán definir los límites con el tráfico con elementos urbanos cuando se trate de vías pacificadas con baja velocidad de los vehículos o para solucionar la interacción con vados y otras situaciones.
- **Caminos Escolares Seguros (CES):** El espacio de intervención se define por los diferentes itinerarios establecidos a partir del análisis de residencias del alumnado. En ocasiones, se conectarán con otros servicios de interés para el alumnado (bibliotecas, centros deportivos, transporte público). Se creará una continuidad peatonal a cada itinerario con pasos de peatones elevados y los elementos gráficos definidos.
- **Itinerarios Ciclistas:** Las propuestas para mejorar la accesibilidad ciclista de cada ámbito van desde conexiones con la red ciclista actual al desarrollo de nuevas vías que apuntan a una mejora de la movilidad ciclista en todo el barrio. Las intervenciones propuestas incluyen vías segregadas y ciclocarriles.

A continuación, se describen las **propuestas de intervención comunes** que han de ser consideradas en los distintos ámbitos/centros escolares:

35.1 Ampliaciones estructurantes en los Entornos Escolares Seguros (EES)

En los entornos de los centros escolares objeto del proyecto existe una desproporción entre el espacio destinado a las personas que van a pie y el destinado a la circulación y estacionamiento de vehículos. No se garantizan las condiciones mínimas de seguridad para el alumnado en sus entradas y salidas diarias. Algunas aceras son demasiado estrechas para albergar los flujos en los momentos punta, garantizando el distanciamiento interpersonal entre ellos y el resto de los usuarios de la acera.

Se plantea la ampliación táctica o definitiva de las aceras de acceso para crear Entornos Escolares Seguros (EES) al centro.

Los EES comprenden:

1. El espacio peatonal protegido del entorno del centro por el que el alumnado, sus familiares/cuidadores y el profesorado acceden al mismo.
2. Los tramos de calzada que se consideran fundamentales para dotar del máximo nivel de seguridad al centro.

Las actuaciones más comunes para crear EES son:

1. Ampliación de la acera para uso peatonal a costa del vial: se modifica la configuración actual de la vía, con el objetivo de convertirla en un espacio más amable, con superficie destinada a los peatones reduciendo carriles de circulación o estrechando su ancho.
2. Transformación del vial con una plataforma elevada a nivel acera y con una textura y una señalización horizontal característica que utiliza formas identificables y asimiladas por la ciudadanía a la acera.
3. Eliminación de pequeños tramos de vías de servicio para simplificar el tráfico y hacer más comprensible y segura la calle para el alumnado.

La propuesta plantea elevar las nuevas plataformas a la cota de la acera con pavimento de hormigón y separadas 40 cm del bordillo. La transición con el bordillo se hará con una pieza de chapa metálica practicable que dejará pasar el agua de escorrentía por la rígola actual. La nueva plataforma se dejará acabada con pavimento de acera similar a la existente. Estas ampliaciones también se pueden hacer de forma táctica con pilones y pintura.

Ilustración 91. Actuación de plataforma elevada a la entrada de centro escolar. Fuente: Memoria EES

35.2 Ampliación de aceras en cruces peatonales

Para ganar visibilidad y reducir el tiempo de paso peatonal en los pasos de cebra, se propone eliminar las plazas de aparcamiento inmediatamente ubicadas junto al paso. Se amplía la oreja de la acera hasta la línea de estacionamiento (disminuyendo la distancia de calzada entre aceras). En el espacio de la plaza eliminada (la superficie rallada en la ilustración de la derecha) se propone la elevación a cota de acera con nuevo pavimento o con soluciones tácticas de pilones y pintura.

Los usos que se articulan en las propuestas son:

- Espacio estancial con bancos, árboles y otros elementos renaturalizadores del espacio.
- Ubicación de aparcamientos de bicicletas que ocupan un bajo volumen, tienen una altura apropiada para los niños y niñas y de paso se libera espacio peatonal (que de otra manera ocuparían esos aparca bicis en aceras o parques). Se puede hacer con segregación con pilones a nivel calzada.
- Reubicación de contenedores de RSU, preferiblemente soterrados.

Cuando se combina esta ampliación del espacio estancial con los pasos de peatones elevados, se logra una transformación del espacio total que produce una reapropiación del espacio peatonal.

Ilustración 92. Ampliación de aceras para mejorar la visibilidad en el cruce. Fuente: Memoria EES

35.3 Marcado de continuidad de los itinerarios escolares

Cada CES es un eje peatonal que conduce al alumnado desde un punto de encuentro hasta el entorno escolar seguro de un centro.

Para dotar de una continuidad estética y espacial al itinerario a lo largo del camino se proponen las siguientes intervenciones:

- Señalización de los puntos de encuentro donde alumnado y familias se encuentran y despiden.
- Marcado de continuidad horizontal en las aceras a lo largo de todo el itinerario de cada CES.
- Intervención de los pasos peatonales, como se describe en el siguiente punto.

35.4 Pasos peatonales elevados

Una intervención estructurante en la ampliación del espacio peatonal en los CES es la elevación de los pasos de peatones para:

- Dar una continuidad al itinerario CES.
- Elevar la seguridad de los pasos de cebra para el alumnado.
- Pacificar los cruces para todas las personas usuarias de la vía al tiempo que mejorar la accesibilidad para personas con diversidad funcional.

En las propuestas de actuación, se puede aplicar esta solución para todos los itinerarios de los CES con dos excepciones:

- No se elevan los pasos en vías con itinerarios de transporte público de Gijón Bus para evitar trastornos, ya sea en calzada exclusiva (carril bus) o compartida. En estos casos se usa solo la pintura CESX-PP.
- En las calles pacificadas con plataforma única donde no tiene sentido la elevación del paso y produciría una pérdida de accesibilidad objetiva. En estos casos se usa solo la pintura CESX-PP.

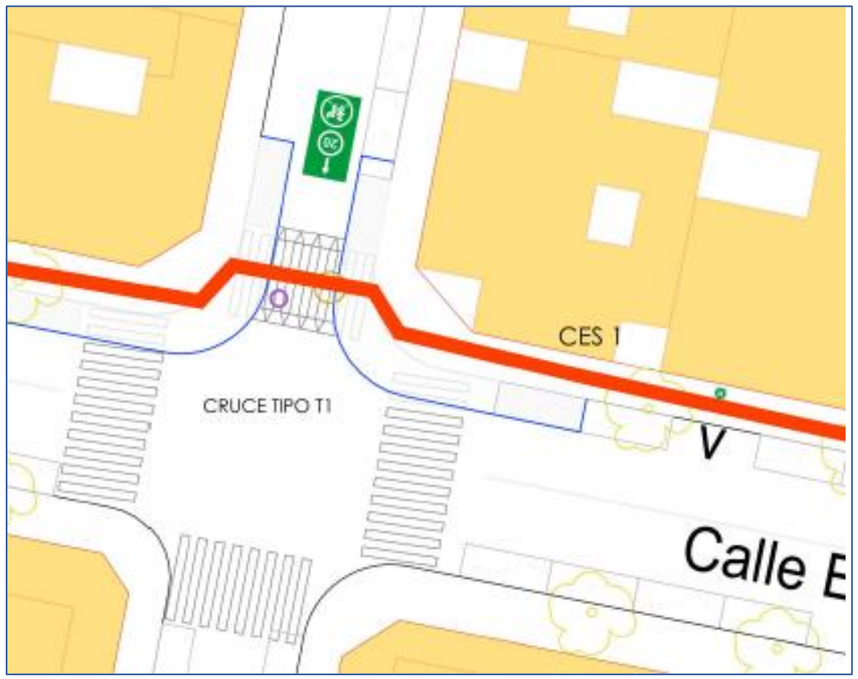


Ilustración 93. Elevación de paso peatonal de camino escolar seguro. Fuente: Memoria EES

35.5 Estrechamiento de viales

Se propone el estrechamiento de la sección de algunas vías para ajustarla a su velocidad esperada (30 km/h). Estos viales quedan con un ancho de 4 metros en calles de un solo carril y un mínimo de 6 metros para dos carriles. El resultado será un nuevo reparto del espacio con mayores aceras y un aumento de la seguridad objetiva para todos los usuarios de la vía.

Esta solución se propone en los entornos inmediatos de los centros educativos y las calles de los EES (dentro y fuera de las nuevas plataformas propuestas) cuando el tipo de vía lo permite. También se proponen actuaciones de este tipo para la creación de ejes peatonales en espacios de oportunidad o para aumentar aceras y pacificar el tráfico en calles consideradas por los usuarios como “autopistas”

Una acción adicional para ajustar las vías a su velocidad esperada y pacificar el tráfico es cerrar las líneas de curvatura de los giros que invitan a sobrepasar la velocidad actual.

35.6 Nueva ordenación del tráfico (N.O.T.)

También se proponen cambios en la ordenación del tráfico en el entorno de los centros y el itinerario de los caminos escolares. Estas medidas N.O.T. se concretan en diferentes actuaciones en función del contexto, principalmente:

- La eliminación de un sentido en una vía con doble sentido de circulación.
- La eliminación del segundo carril en vías que tienen dos.
- Simplificación de cruces, eliminando giros y redirigiendo flujos.
- Eliminación de vías de servicio.
- Pacificación de calles.

El objetivo es simplificar la circulación a través de los EES, favoreciendo la visibilidad en los cruces y reduciendo el caos provocado por un exceso de permeabilidad de las vías hacia el centro escolar, con su consecuencia de exposición excesiva a contaminantes y riesgos.

35.7 Zonas de Tránsito Escolar (ZTE)

Las zonas Zona de Transito Escolar (ZTE), conocidas comúnmente como “Kiss&Go”, son lugares seguros, debidamente señalizados habilitados en cada ámbito cerca de los centros para que los padres puedan detener el coche y dejar o recoger a los alumnos y alumnas de forma totalmente segura.
Estas zonas constan de:

Ilustración 94. Señal vertical de ZTE. Fuente: Memoria EES

- Reserva de espacio de parking: es una zona de carga y descarga con horario adaptado a las entradas y salidas del alumnado. Tiene un diseño del flujo de vehículos orientado a que no haya escolares en calzada en ningún momento y una señalización específica. El tiempo de estacionamiento está limitado a 1 o 2 minutos y los conductores no pueden bajarse del vehículo.
- Conexión con los CES: desde las ZTE existe un camino seguro y señalizado a la entrada del centro que puede estar dinamizado por auxiliares (policías, tutores, voluntarios AMPA, etc.).

Dependiendo del ámbito, en el horario de la ZTE se puede recomendar el corte de circulación en alguna vía de entrada del centro para mejorar la seguridad de la zona y concretamente de los EES.

35.8 Mobiliario urbano

El mobiliario de la calle define la manera en la que nos posicionamos en ella y la apropiación del espacio por las personas usuarias.

En el proyecto, el mobiliario urbano se situará de forma que cumpla diferentes funciones:

a) Delimitar un ámbito definiendo el espacio a proteger del tráfico rodado.
b) Lograr una mejora cualitativa de experiencia vivencial durante la estancia del
c) alumnado o la espera de sus acompañantes.
d) Renaturalización de los espacios con el incremento de elementos vegetales.

Los elementos de mobiliario urbano que se utilizan son:

- Valla de protección
- Bancos
- Elementos de juego
- Papeleras
- Aparcabicicletas
- Vegetación (árboles y jardineras)

35.9 Señalización viaria e identificación de los Caminos y Entornos Escolares Seguros

En cada uno de los ámbitos se prevé la adaptación de la señalización vial vertical y horizontal según sean sus necesidades. Básicamente para:

a) En la mayoría de los casos para reducir la velocidad,
b) Para alertar a la proximidad de la zona escolar.
c) Para reforzar la seguridad de los itinerarios de los CES.

En todos los ámbitos se interviene en mejoras semafóricas y de señalización luminosa. Se valorará la instalación puntual y atendiendo a las necesidades de la red de transporte público, de cojines berlineses para reducir velocidad en calles de red local.

Un elemento esencial de la intervención son los **grafismos en pavimentos y calzada** como elemento estructurante tanto de los CES como del EES. En cada EES el objetivo será mejorar la visibilidad de las entradas de las escuelas y diferenciar el espacio peatonal del espacio para el tráfico rodado. En los CES el objetivo es marcar el itinerario y reforzar la seguridad objetiva de todo el recorrido, así como reforzar apropiación del espacio por parte del alumnado.

Los elementos de señalética que se introducen se recogen en los anexos.

Ilustración 95. Logotipo del proyecto. Fuente: Ayuntamiento de Gijón

Las actuaciones anteriormente descritas se diseñan y ejecutan de acuerdo con el **artículo 28 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Gijón**, donde se definen los Caminos Escolares Seguros.

Son espacios o itinerarios continuos especialmente diseñados y señalizados para garantizar la circulación segura y autónoma de los y las escolares, ya sea a pie o en bicicleta, desde su vivienda hasta los centros escolares.

Los caminos escolares deberán presentar señalización específica, tanto horizontal como vertical.

El establecimiento formal y el régimen aplicable de los caminos escolares seguros se establecerá mediante resolución del órgano competente en materia de movilidad.

Para asegurar la accesibilidad, la seguridad y la funcionalidad de estos itinerarios, se limitará el aparcamiento y el tráfico motorizado en las calles de su entorno, si fuera necesario. Además, para asegurar la seguridad, de estos itinerarios, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la del resto de la calzada con las características técnicas generales establecidas en la normativa estatal y específica para su adecuación a las vías urbanas.

Priorización y submedidas

Aunque el objetivo final es que todos los centros educativos de la ciudad cuenten con entornos escolares seguros, dentro de la vigencia temporal del presente plan se plantea realizar el análisis y propuesta técnica de las intervenciones en los 35 colegios públicos del municipio. Entre tanto se desarrollen los proyectos técnicos previstos en este Plan, se atenderán aquellas demandas y necesidades puntuales justificadas, relativas a mejoras de los entornos escolares de los centros educativos públicos y privados, de acuerdo a los criterios establecidos para la creación de entornos y caminos escolares seguros.

Propuesta técnica realizada:

- CP Miguel de Cervantes
- CP Lloreu
- CP La Escuelona
- CP Los Campos
- CP Clarín
- CP Río Piles (incluye IES El Piles)
- CP Gaspar Melchor de Jovellanos
- CP Honesto Batalón
- CP Laviada
- CP Los Pericones
- CP Miguel Martínez Blanco
- CP Montevil
- CP Nicanor Piñole
- CP Noega
- CP Príncipe de Asturias

Propuesta técnica a desarrollar:

- CP Alfonso Camín
- CP Antonio Machado
- CP Asturias
- CP Atalía
- CP Begoña
- CP Cabueñes
- CP Eduardo Martínez Torner
- CP El Llano
- CP Evaristo Valle
- CP Federico García Lorca
- CP Pumarín
- CP Ramón de Campoamor
- CP Rey Pelayo
- CP Santa Olaya
- CP Severo Ochoa
- CP Tremañes
- CP Xove
- CP Jacinto Benavente
- CP Montiana
- CP Pinzales

A corto plazo y en una primera fase, como experiencia piloto, se plantea la ejecución de las medidas propuestas en los centros escolares del ámbito de la Zona de Bajas Emisiones de La Calzada y que el presente Plan recoge.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
  - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
  - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
  - Policía Local
  - Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular
  - Fundación Municipal de Servicios Sociales
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)
- Empresa Municipal de Servicios de Medio Ambiente Urbano (EMULSA)
- Comunidad escolar: Dirección de los centros educativos y AMPAs

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% de centros escolares con entornos escolares seguros	-	100	1.200.000 €	Municipal	2023-2032

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

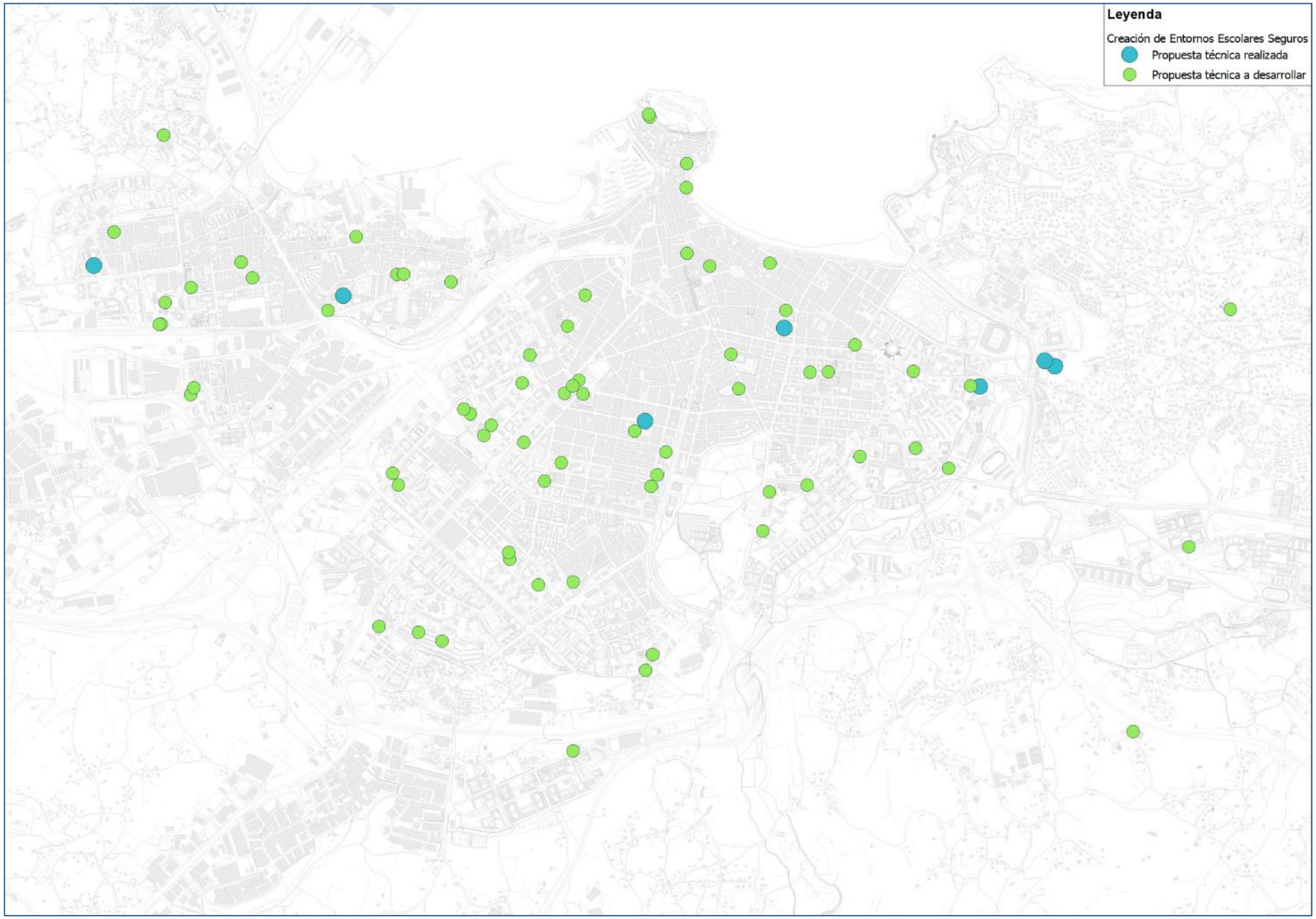


Ilustración 96.Proyectos de mejora de entornos de escolares. Fuente: elaboración propia

7.6 MOVILIDAD ESCOLAR

36. PLANES DE MOVILIDAD ESCOLARES

Objetivo y justificación

Hasta hace pocas décadas la mayoría de niñas y niños tenían la posibilidad de desplazarse caminando a su centro educativo y de usar las calles para el juego, sin acompañamiento de personas adultas. La residencia del alumnado se encontraba cerca del centro educativo y además el entorno urbano era en general mucho más amable a la persona que se desplazaba a pie que en la actualidad. Hoy en día esta autonomía de movimientos se ha visto drásticamente limitada por un modelo urbano que prioriza la movilidad en vehículo privado, lo que ha generado toda una serie de efectos sobre la vida de niños y niñas.

Uno de los problemas recurrentes en la mayoría de los centros es el tráfico elevado a la puerta de los colegios en los horarios de entrada y salida de estudiantes. Esta situación, además de condicionar la movilidad de la ciudad, ha provocado la percepción de peligro en el acceso a los centros y ha derivado en una sobreprotección y continuo control adulto de la infancia, impidiendo el aprendizaje y dominio de numerosas aptitudes imprescindibles para el buen desarrollo físico y la maduración de destrezas psicológicas básicas: habilidades sociales, resolución de problemas, orientación espacial, percepción de eficacia, autocuidado, autoconfianza, etc.

Un primer paso de evolución hacia políticas de gestión de la movilidad escolar es el análisis y la implementación de medidas con el objetivo de poner freno a los procesos que dan prioridad a los vehículos en las ciudades, promoviendo que los niños y las niñas vayan a su centro educativo caminando o en bicicleta por una ruta segura, de manera autónoma en la mayoría de los casos, o bien utilizando el transporte público urbano.

Los objetivos finales de un **plan de gestión de la movilidad escolar** son:

- Fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público del alumnado hacia los centros educativos por rutas y caminos escolares seguros.
- Restringir y limitar el tráfico motorizado en el entorno de los centros escolares, evitando la congestión y las situaciones de inseguridad que se reducen a la entrada y salida de estudiantes.
- Reducir los acompañamientos escolares en vehículo privado, poniendo en valor y ofreciendo alternativas de desplazamiento más sostenibles, contribuyendo de esta forma a mejorar la movilidad global de la ciudad.
- Fomentar la participación e implicación de la comunidad escolar (alumnado, familias y profesorado) en el desarrollo de alternativas y soluciones de movilidad más seguras y sostenibles.
- Tomar conciencia sobre el uso del espacio público y la necesidad de evolucionar hacia una movilidad en la ciudad de acuerdo a criterios de sostenibilidad ambiental, accesibilidad e integración social.
- Los planes de movilidad escolar son una excelente oportunidad para **fomentar una nueva cultura de la movilidad entre la población más joven de nuestra ciudad,** para que los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte colectivo sean los mayoritarios y se mantengan por nuestros niños, niñas y jóvenes cuando lleguen a la edad adulta.

Descripción

Según la mayoría de Leyes de Movilidad aprobadas en España, aquellos centros de estudios que cuenten con más de 250/500 personas entre alumnado y personal estarán obligados a realizar un Plan de Movilidad específico. En Asturias la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible establece que:

- Se impulsará la movilidad autónoma y segura del alumnado hacia los centros educativos, mediante zonas de calmado de tráfico, aceras más amplias o proyectos como los Caminos Escolares Seguros, contando con la implicación de la Comunidad Educativa.
- Se desarrollarán itinerarios en bicicleta de acceso a los centros escolares.
- Los centros escolares y universitarios adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.
- Los planes de ordenación e instrumentos de planificación de competencia municipal deberán diseñar itinerarios que permitan la realización de trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad para conformar una red que recorra la ciudad y conecte los centros escolares.

Un elemento importante en el desarrollo de planes de movilidad escolar es la **participación e implicación de la comunidad escolar** (alumnado, profesorado y familias) en las distintas fases del proyecto, con el objetivo de asegurar una buena acogida y un apoyo mayoritario de las medidas a ejecutar.

Para ello, se promoverá, en colaboración con las direcciones de los centros educativos, la creación de **Comisiones de Caminos Escolares** formada por madres y padres interesados, representantes del AMPA, profesorado, alumnado, etc. que participarán en el desarrollo del proyecto en cada centro, en particular, su papel será relevante en la mediación con las familias y en la implicación de agentes externos de la comunidad (comerciantes, asociaciones, etc.) que puedan sumarse y apoyar las diferentes iniciativas a implementar.

La realización de un plan de movilidad escolar conllevará el desarrollo de las siguientes fases:

1 Diagnóstico del entorno y de la movilidad escolar:

- Elaboración de una encuesta para caracterizar la movilidad generada por el centro educativo y dirigida a la comunidad escolar: familias, alumnado, equipo docente y otro personal del centro.
- Análisis de la residencia del alumnado.
- Análisis infraestructural de la funcionalidad, accesibilidad y seguridad del entorno del centro escolar y de los caminos más utilizados. Deficiencias y problemas detectados.

2 Propuestas de intervención para la creación de entornos y caminos escolares seguros:

- Consenso de las medidas a desarrollar con representantes de la comunidad escolar (Comisión de Caminos Escolares)

- Propuesta técnica de medidas correctoras y de seguridad para la creación de un entorno escolar seguro incluyendo los caminos escolares que se hayan establecido y que den respuesta a las zonas de influencia del centro.

  Las intervenciones que se propongan en cada ámbito definido se guiarán por los **criterios básicos comunes** que han sido descritos en el presente capítulo del Plan, englobando:

  - Actuaciones estructurantes: ampliación de aceras, plataformas elevadas, pasos peatonales elevados, etc.
  - Señalización y marcado de continuidad de los itinerarios escolares.
  - Estrechamiento de viales y nuevas ordenaciones de tráfico.
  - Mobiliario urbano, vegetación y elementos de identificación y juego infantil.
  - Otras que se consideren en función de la especificidad de cada centro educativo y su ámbito de influencia.

3 Ejecución de las medidas propuestas de acuerdo al estudio técnico elaborado.

Corresponderá a los servicios municipales competentes la ejecución de las medidas propuestas que, de acuerdo al estudio técnico elaborado, se hayan valorado factibles y realizables.

4 Planificación y desarrollo de acompañamientos escolares en grupo a lo largo de los caminos establecidos: "Pedibús" y "Bicibús".

Descripción de los acompañamientos escolares en grupo

"Pedibús"

El Pedibús como tal consiste en que un total de 10 a 15 menores se reúnen en un punto de encuentro cercano al centro educativo y desde ahí y a modo de un autobús convencional, se desplazan al centro educativo caminando. La iniciativa cuenta con la colaboración de una o varias personas adultas.

El Pedibús se desplazará a lo largo de un camino escolar seguro y contará con un marcado de continuidad (señalización vertical y horizontal) de los puntos de encuentro y la ruta en sí (ver anexos).

La puesta en marcha de un Pedibús requiere contar con la colaboración del centro educativo, las asociaciones de padres y madres y la administración municipal.

Los pasos para ponerlo en marcha serían los siguientes:

1 Definición de los puntos de encuentro y parada intermedios a los que acceden los escolares, tanto a la ida como a la vuelta del colegio.

Ilustración 97. Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES.

2 Desarrollo de una campaña informativa y de promoción del Pedibús entre el profesorado, padres, madres y alumnado de tal manera que conviertan la idea en propia.

3 Desarrollo de una campaña informativa dirigida a la comunidad del barrio del centro educativo. Colaboración de establecimientos "amigos" del Pedibús.

4 Colaboración de personas voluntarias que acompañen y supervisen al alumnado a lo largo de los caminos escolares.

5 Explicación clara del concepto de Pedibús al alumnado participante con demostraciones. La mejor manera es con rutas piloto demostrativas al inicio del programa. En dichas rutas se explican las bondades de caminar junto con los amigos y amigas al centro educativo.

Se valorará la posibilidad de utilizar algún recurso de apoyo, aplicación móvil[4], etc. que facilite el desarrollo de los acompañamientos y de confianza a las familias para participar en el proyecto.

Ilustración 98. Pedibús. Fuente: Diputación Foral de Bizkaia

"Bicibús o rutas escolares en bicicleta

De igual manera que el Pedibús, el Bicibús consiste en que un total de 10 a 15 menores se reúnen en un punto de encuentro cercano a sus residencias y desde ahí y a modo de un autobús convencional se desplazan al centro educativo en bicicleta.

Ilustración 99. Bicibús de Vic. Fuente: Bicibus.cat

El desarrollo de los planes de movilidad escolar será progresiva en los centros educativos del municipio donde se ejecuten las intervenciones planteadas de creación de entornos y caminos escolares seguros descritas en el presente capítulo.

[4] https://www.caminoescolarseguro.com/herramientasces.html

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
  - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
  - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
  - Policía Local
  - Fundación Municipal de Cultura, Educación y Universidad Popular
  - Fundación Municipal de Servicios Sociales
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)
- Empresa Municipal de Servicios de Medio Ambiente Urbano (EMULSA)
- Comunidad escolar: Dirección de los centros educativos y AMPAs

Presupuesto y plazo previsto

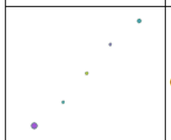
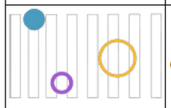
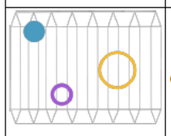
Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% de alumnos involucrados	-	(+) 80%	300.000 €	Municipal	2023-2032

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

ANEXO II: PROPUESTA TÉCNICA REALIZADA PARA CADA UNO DE LOS ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS ESTUDIADOS

SEÑALIZACIÓN PROPUESTA

SEÑALIZACIÓN	CLAVE	USO
	CESX-E	Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro. Se pintarán sobre el pavimento de las calzadas, y en cada uno de los carriles de circulación.
	CESX-C	Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo. Refuerza la visibilidad del camino escolar en las zonas frontera. Se pintarán sobre el pavimento de las calzadas justo antes del paso de peatones y en cada uno de los carriles de circulación.
	CESX-MP	Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES. Se pintarán sobre la acera en zona visible y central en el espacio estancial que se diseñe.
	CESX-ZC	Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida de cada centro. Refuerza la identidad del espacio. Se pintarán sobre el pavimento de las calzadas y en cada uno de los carriles de circulación.
	**CESX-A**	Marcado horizontal de continuidad de itinerarios de los CES Se pintarán sobre las aceras a lo largo de todo el itinerario peatonal de los CES.
	**CESX-PP**	Paso de peatones en itinerario CES. Sobre las marcas convencionales del paso, se pintarán los elementos unificadores de itinerario.
	**CESX-PE**	Paso de peatones elevado de continuidad del CES. Se eleva el paso al nivel de acera y se pintan las marcas convencionales del paso elevado, junto con los elementos unificadores de itinerario. Los CESX-PE se evitan en las vías usadas por EMTUSA

	CESX-R	Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria al girar a la derecha. Se pintarán sobre el pavimento de la calzada en los carriles de circulación que habiliten para el giro en dicha dirección.
	CESX-FR	Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria al frente y al girar a la derecha. Se pintarán sobre el pavimento de la calzada en los carriles de circulación que habiliten para el giro en dicha dirección.
	CESX-F	Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria actual. Se pintarán sobre el pavimento de la calzada en los carriles de circulación que habiliten para continuar en dicha dirección.
	CESX-FL	Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria al frente y al girar a la izquierda. Se pintarán sobre el pavimento de la calzada en los carriles de circulación que habiliten para el giro en dicha dirección.
	CESX-L	Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria al girar a la izquierda. Se pintarán sobre el pavimento de la calzada en los carriles de circulación que habiliten para el giro en dicha dirección.
	CESX-S	Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES Se ubican: - antes y después de los pasos de cebra en la acera. - en las salidas de vados de garaje. - excepcionalmente en algún punto difícil del recorrido para marcar la continuidad.
	CESX-KG	Señal vertical de ZTE. Se ubica a la entrada y salida de la zona reservada. Va acompañada de señalización horizontal de zona de carga y descarga.

DESCRIPCIÓN DE LAS INTERVENCIONES PROPUESTAS

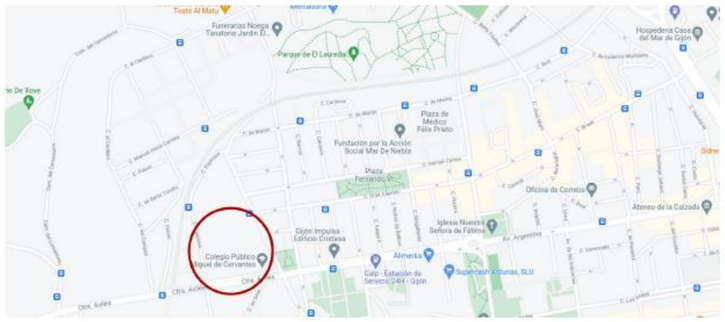
4.1 ÁMBITO 1 – CP MIGUEL DE CERVANTES

4.1.0 FICHA DEL CENTRO

Denominación: Colegio Público Miguel de Cervantes
Domicilio: Ctra. Avilés, 12, 33213 Gijón, Asturias
Teléfono +34985324205
Web: https://www.cpcervantes.es/

Ubicado en El Cerillero, Barrio de La Calzada, en el Distrito Oeste de Gijón (distrito formado por cinco barrios: La Calzada, Moreda, Natahoyo, Xove y Tremañes). Perteneciente al Área 8.3 del Mapa de zonas escolares de la Consejería de Educación.

Su Área de Influencia principal queda delimitada por las calles Carretera de Avilés, Espinosa, Calle de Martín, Manuel Martínez Álvarez y Avda de la Argentina. Además recibe alumnado de nuevos desarrollos urbanísticos del oeste y unos pocos de otras zonas de la ciudad.



4.1.1 ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN ESCOLAR

La información obtenida a través de las encuestas hace una radiografía del alumnado muy compacta. Ver Anexo A1.

El 98% se distribuyen de forma muy uniforme en un área inferior a los 20 minutos a pie del centro. Por ello, la gran mayoría del alumnado se desplaza caminando (84%) (Gráfico 1) y acompañado de adulto (en torno al 75%) que principalmente son padre o madre sin que se aprecien diferencias entre los recorridos de ida y vuelta. Dada la cercanía generalizada de los domicilios al colegio, se detecta muy poca incidencia en la utilización de transporte urbano o la bicicleta (a pesar de que el centro desarrolla un programa de promoción de la bicicleta importante).

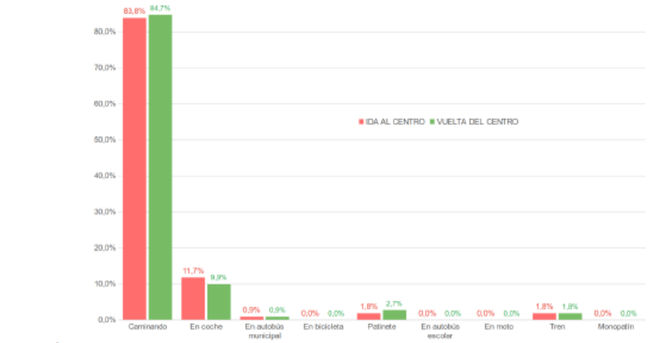


Ilustración 1: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

Un pequeño porcentaje (10-12%) se desplaza en vehículo particular, lo que llega a ocasionar situaciones de inseguridad a la entrada. A la hora de la salida este porcentaje baja ligeramente. Además la salida es más escalonada (comedor escolar y actividades del Programa 11x12).

La percepción de los trayectos es bastante positiva. Destaca la percepción de que el camino es "corto", "divertido" o "agradable". Destacable la elevada percepción de seguridad del camino.

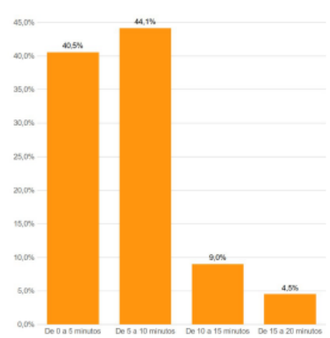


Ilustración 3: Tiempo al centro escolar (desde casa)

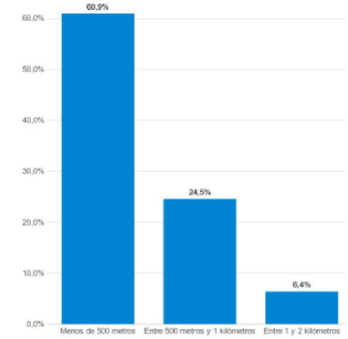


Ilustración 2: Distancia al centro escolar (desde casa)

En cuanto a las preferencias, el 82,8% del alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de los desplazamientos activos (caminando, en bici o en patinete) y manifiestan una positiva percepción de los beneficios en los desplazamientos a pie o en bici. Entre los inconvenientes más reseñables, para ir andando al colegio el tráfico (25,8%) y el peso de la mochila (21%) son los más citados. Para la bicicleta, el tráfico, el peso, falta de bicicleta, la resistencia de los

progenitores y otras razones obtienen puntuaciones muy parecidas. Destaca el bajo 4,3% que declara no saber montar en bicicleta.

El índice de motorización de las unidades familiares similar al observado en otros ámbitos: el 66,7% de las familias posee un coche o más.

A los efectos de favorecer la movilidad ciclista, el centro está muy implicado en la promoción de la bicicleta. La bicicleta, es contenido transversal en muchos proyectos que han desarrollado y en Educación Física. Tiene una biciescuela escolar propia y posee un parque de bicicletas. Solo el 16% del alumnado no posee bicicleta por diferentes motivos y, como hemos visto, muy pocos no saben montar en bicicleta.

La dirección del centro considera prioritaria la conexión del centro con carril bici con la red y en particular con el Parque de El Lauredal donde desarrollan mucha actividad exterior del centro. Existe una percepción en la comunidad del centro de que el entorno es peligroso para la bicicleta.

4.1.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO Y DIAGNÓSTICO

El CP Miguel de Cervantes se encuentra enclavado en el barrio de La Calzada, uno de los barrios de Gijón más populosos con unas 25.000 personas (Según el último censo). La Calzada cuenta con un nivel alto de servicios en proximidad (comerciales, asistenciales, educativos, deportivos, administrativos, etc.. Tanto es así que se ha acuñado la famosa frase de «Bajar a Gijón...» por su independencia del resto de Gijón, propiciada en parte por las barreras ferroviarias que separan al Distrito Oeste del resto de la ciudad.

Concretamente el CP Miguel de Cervantes se ubica en zona urbana pero rozando con lo cuasi-periurbano, circundado por vías ferroviarias, el final de la Carretera de Avilés (AS-19), su vía de servicio (un refugio de aparcamiento que genera inseguridad en el entorno del colegio) y una calle con una gran densidad de tráfico, como la calle Camino de Rubín.

Las vías citadas cuentan con una red semafórica y pasos peatonales insuficientes.

Los desarrollos urbanísticos posteriores a construcción del CP Miguel de Cervantes han terminado por configurar una accesibilidad muy compleja al centro. Incrustado entre bloques de más de 6 alturas en su fachada norte y sur, los accesos al centro adolecen de graves problemas:

- **Entrada A** – Portón con rampa de asfalto que da acceso al patio y pista deportiva cubierta. Desde este portón se han hecho siempre las salidas en bicicleta del centro. Actualmente es la entrada del alumnado de 3º y 4º por protocolos COVID-19. La visibilidad al final del callejón es muy reducida por la parcela de La Cordelera que está fuera de la alineación de la calle.
- **Entrada B** – Es la puerta principal de acceso al centro. Actualmente es la entrada para el alumnado de 1º y 2º. Se accede por un pasadizo sucio y mal iluminado (parte de la finca Camino de Rubín, 9) y termina en unas escaleras no accesibles para PMR en mal estado de conservación.
- **Entrada C** – La entrada por portón al patio que actualmente usa el alumnado de 5º y 6º. se accede por un espacio desordenado que comparten con el acceso a varios cocheras con vado permanente y una zona de aparcamiento ilegal

A partir de los datos de residencia del alumnado (Ver Anexo B1), en el gráfico siguiente organizamos la concentración del alumnado en cuatro zonas:

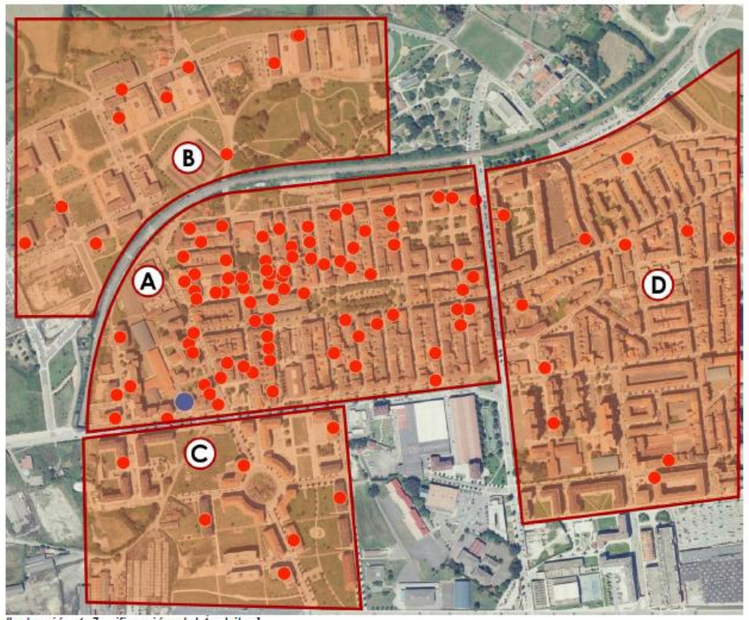


Ilustración 4: Zonificación del Ámbito 1

A continuación se detallan, brevemente y siguiendo esta zonificación, las deficiencias que suponen fuentes de riesgo potencial para la seguridad del alumnado. Los problemas enumerados son producto de las declaraciones por las Comisiones Escolares, la dirección del centro y la observación física del entorno por el equipo redactor.

Zona A (El Cerillero):

La mayor parte de la población escolar del centro se concentra en este entorno más cercano al centro.

En esta zona esta la EEI José Zorrilla (C/ de Alonso Quintanilla) que padece problemas compartidos y se puede beneficiar de las soluciones propuestas más adelante.

Los ejes estructurantes de esta zona son las calles Gran Capitán, Camino de Rubín y Hernán Cortés. Las calles frontera de la zona son las más peligrosas por ser vías de alta densidad de tráfico.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Camino de Rubín	Peligrosidad por tráfico pesado y autobuses. Escasa regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Falta de visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento.
C. de Rubín / Crta. Avilés	Cruce muy complejo y peligroso. Elevadas velocidades.
Crta. Avilés	Peligrosidad por tráfico pesado y autobuses. Escasa regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones.
Vía Servicio Crta. Avilés	Sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Peligro provocado por aparcamiento desordenado al dejar niños en el centro. Falta de visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento.
Avda. de la Argentina	Ídem Ctra. de Avilés
C. Rubín / Gran Capitán	Sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Giro de autobuses. Falta de visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento.
C. Rubín / Hernán Cortés	Sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones.
Gran Capitán	Exceso de linealidad. Tráfico de agitación. Muchos cruces. No se respetan pasos de peatones. Velocidades excesivas. Tráfico pesado.
Hernán Cortés	Exceso de linealidad. Tráfico de agitación. Muchos cruces. No se respetan pasos de peatones. Velocidades más contenidas. Tráfico pesado.
Martín	Altas velocidades. Sin regulación semafórica. Tráfico elevado. Entorno muy peligroso, degradado y fuera de regulación en el cruce con Camino de Rubín y Espinosa
Espinosa	Altas velocidades y tramo sin aceras (Cordelera)

Zona B (Lauredal):

Esta zona padece una barrera ferroviaria importante que la desconecta del resto del barrio. Las dos únicas salidas peatonales son la Calle del Campón (muy lejana de las viviendas actuales) y el Camino de Rubín (sin urbanizar). Esto ha generado la costumbre de cruzar las vías por al menos cuatro lugares, todos peligrosos e ilegales, pero que son la expresión de las "líneas de deseo" de la gente.

El espacio interior de la zona tiene un diseño que facilita su transito por zona peatonal prácticamente de extremo a extremo por la Calle Concejo de Proaza.

A reseñar que esta zona carece de vías ciclistas y está desconectada para la movilidad ciclista.

Hay que tener en cuenta que se trata de una zona en crecimiento con varias unidades de actuación en marcha, lo que hará crecer los problemas detectados.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Entorno paso bajo las vías del tren	No hay acera en todo el carril de bajada hacia el colegio. Paso bajo las vías con acera peatonal estrecha sin iluminación. Poca visibilidad. Entorno degradado y percibido como inseguro. Peligrosidad por acceso al parking del tanatorio en espacio fuera de normativa. A la entrada del Parque de la Carballera se corta la acera y es inexistente en todo el tramo hasta el cruce con Martín
Carlos Prieto/ C. de Rubín	Paso de peatones sin semáforo. Cruce peligroso.
Alonso Q. / Martín	Cruce con velocidades elevadas sin semáforo. Esquina sin espacio para acoger a peatones.
C. de Proaza/C. S. Tirso de A.	Cruce peligroso sin regulación semafórica. Continuidad
C. S.Tirso de A.	Carriles muy anchos y muy lineal. Cruces con itinerarios peatonales y plazas sin regulación semafórica.
C. Rubín / Gran Capitán	Pasos de peatones sin regulación semafórica. Giro de autobuses.
C. Rubín / Hernán Cortés	No hay acera en C. de Rubín
Gran Capitán	Sin semáforos. Velocidades excesivas. No se respetan pasos de peatones. Cruces peligrosos en incorporaciones a/desde 9 calles perpendiculares.
Hernán Cortés	No hay semáforos. Velocidades más calmadas. Poco respeto de pasos de peatones. Cruces peligrosos en incorporaciones a/desde 6 calles perpendiculares.
Martín	Altas velocidades. Sin regulación semafórica. Tráfico elevado.

Zona C (Urb. Parque del Oeste):

Esta zona tiene una gran cantidad de zonas verdes con itinerarios peatonales inconexos con el potencial de convertirse en ejes peatonales útiles para la movilidad. Es una zona en crecimiento con varias unidades de actuación pendientes de desarrollo que podrían servir para desarrollar un itinerario peatonal seguro que atraviese la zona y conduzca al CP Miguel de Cervantes.

De momento, el eje estructurante de la movilidad es el eje Oreste Martínez - Agustín Argüelles al que el alumnado residente acceden directamente o a través de estos caminos peatonales.

La llegada final al CP Miguel de Cervantes es en Carretera de Avilés.

A reseñar que esta zona carece de vías ciclistas y está desconectada para la movilidad ciclista.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Ctra. Avilés / Orestes Mtnez.	Sin paso directo de acceso al centro. Itinerario actual requiere hasta tres pasos de peatones peligrosos con fase amarilla para los coches y verde para escolares.
Plaza de Campomanes (Rotonda)	Las cinco intersecciones con paso de peatones sin regulación semafórica. Elevado volumen de tráfico en el eje Oreste Martínez - Agustín Argüelles. Falta de visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento
Arquitecto Diaz y Negrete	Paso de peatones sin semáforo. Cruce peligroso con Agustín Argüelles sin semáforo.
Calle Mata Jove	Itinerario peatonal sin paso de peatones. Pasos actuales con baja visibilidad por aparcamiento y sin semáforo.
Editor Silverio Cañada	Itinerario peatonal con paso de peatones sin semáforo
Calle de Solar	Sin aceras.
Ctra. Avilés / Calle de Solar	Cruce con semáforo pero discontinuidad de aceras.
A. Argüelles – Avda. José Manuel Palacio	Cruce muy peligroso con gran velocidad. Paso muy cerca del cruce sin protección con un Itinerario peatonal cercano sin continuidad.

Zona D:

En esta zona habita una cantidad muy reducida de alumnos y alumnas del CP Miguel de Cervantes. Es un entorno populoso y complejo que no vamos a analizar en profundidad.

En esta zona se ubican el CP García Lorca, CP Principe de Asturias y el IES Padre Feijoo.

Para los efectos de este trabajo el eje estructurante de la movilidad hacia el CP Miguel de Cervantes es la Calle Brasil. El espacio para la actuación es la Calle Manuel Rodríguez Álvarez para facilitar el acceso del alumnado con acompañamiento a la Zona A.

Esta zona carece de vías ciclistas y está desconectada para la movilidad ciclista.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas en esta calle:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Manuel R.A. /Brasil-Gran Capitán	Cruce muy complejo con múltiples giros. Pasos de peatones con semáforos con fase amarilla para coches y verde para el alumnado y acompañantes. Gran volumen de tráfico pesado, coches y autobuses.
Manuel R.A. /Flórez Estrada	Cruce muy complejo con múltiples giros. Pasos de peatones largos y peligrosos sin semáforos. Gran volumen de tráfico pesado, coches y autobuses.
Manuel R.A. /Hernán Cortés	Paso de peatones sin semáforo. Incorporación peligrosa desde Manuel R.A. por la izquierda.
Manuel R.A. / Nicaragua	Paso de peatones sin visibilidad por parada de autobús y aparcamiento ilegal.
Resto de Manuel R.A.	Sin pasos de peatones. Aparcamiento en doble fila.

4.1.3 PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

4.1.3.1 Entorno Escolar Seguro del CP Miguel De Cervantes

Actualmente, el centro escolar está sitiado por una densa maraña de edificaciones y espacios privados de uso público de muy baja calidad y/o degradados. El espacio público está focalizado en el tráfico rodado y el aparcamiento.

La intervención para generar este EES se desarrollará en dos espacios:

- En Camino de Rubín en el espacio entre Alonso de Quintanilla y Gran Capitán.
- En la Carretera de Avilés.

A - Actuación EES en Camino de Rubín

Consiste en la ampliación de la plataforma del centro a costa de unas plazas de aparcamiento en la zona de recepción de los los pasos de peatones por los que afluirá el alumnado por los itinerarios de los CES3, CES4 Y CES5.

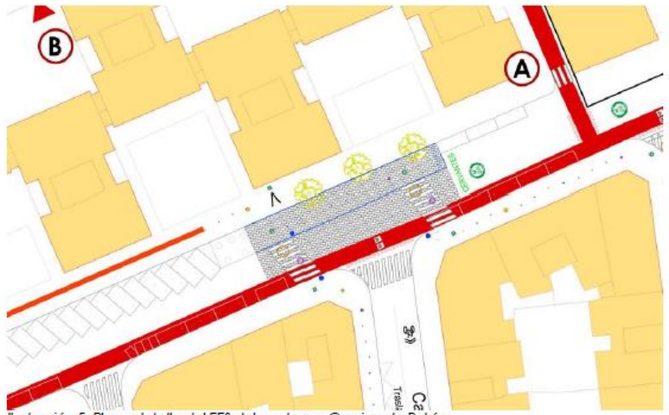


Ilustración 5: Plano detalle del EES del centro en Camino de Rubín

En calzada se instala un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con os elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y rebalancear la apropiación del espacio. No se eleva la plataforma para favorecer el transito del transporte público.

Para dar más amplitud y limpieza al espacio se soterran los contenedores de RSU y se plantan unos árboles en el nuevo espacio.

Se completa la intervención con la instalación del vallado de protección, aparca-bicicletas y la señalización y encauzado de accesos a vados dentro de la actual acera.

B - Actuación EES en Carretera de Avilés

Se crea una plataforma segura ampliada con la eliminación de un tramo de la vía de servicio en la zona inmediata al acceso. Se cierra con el vallado de protección.

Para dejar limpia y habitable la zona se trasladan la plaza reservada PMR y los contenedores de RSU al frente del edificio contiguo. Se señalizan los vados existentes en el interior del espacio seguro y se marca el itinerario de salida y entrada de los vehículos.

En calzada se eleva la plataforma con un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con los elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y generar una reapropiación del espacio.

Se completa la actuación con la instalación de arbolado, mobiliario urbano y espacios de juego infantil (se reserva la dotación de espacio pero no se determinan los elementos a instalar).

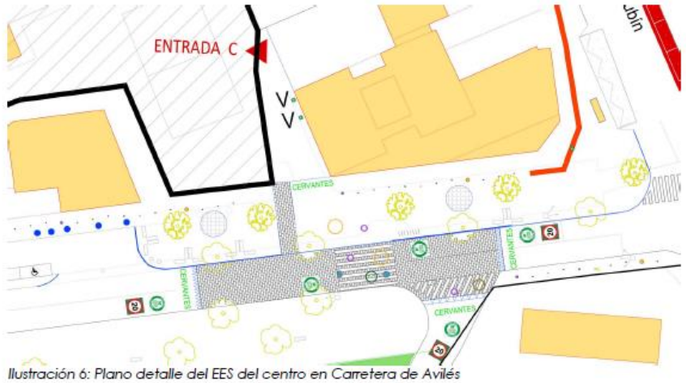


Ilustración 6: Plano detalle del EES del centro en Carretera de Avilés

En el lateral izquierdo de la nueva plataforma se abre de nuevo el acceso a la vía de servicio y se instala la pequeña zona de Zona de Transito Escolar (ZTE) del centro (Ver punto 4.5.3.4). Para hacer la nueva entrada hay que retirar un árbol. Se estima que con tres plazas puede ser suficiente para las necesidades actuales del centro aunque esta reserva de espacio se puede reconsiderar.

4.1.3.2 Caminos Escolares Seguros

El Ámbito 1 por sus características de distribución de la población escolar y la cercanía al centro, es ideal para configurar CES. Además la trama urbana del ámbito y las barreras existentes, por un lado facilita el trazado de los itinerarios y por otro hace necesaria la existencia de los mismos para conectar el barrio con su entorno.

Para dar respuesta a las necesidades del alumnado de las distintas zonas de influencia estudiadas (Ver punto 4.5.2) se han diseñado los siguientes CES:

CES 1	Itinerario para el alumnado residente en la zona A en la parte opuesta al centro. Es el itinerario más corto. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la Calle Espinosa con Carretera de Avilés, donde se habilita un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por Carretera de Avilés donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 2	Itinerario para el alumnado residente en la zona C. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la Calle Agustín Argüelles con Plaza de Campomanes, donde se habilita un espacio estancial amplio para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre alrededor de la plaza por la margen oeste, cruzando la calle del editor Silverio Cañada hasta la Ctra. De Avilés donde acceden al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 3	Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona B que busca salvar la barrera ferroviaria. Para el desarrollo de este CES 5 se han introducido algunas transformaciones clave para la movilidad peatonal y ciclista del barrio y su relación con las zonas verdes cercanas. El punto de encuentro inicial se sitúa en Camino de Rubín en su cruce con la calle de Carlos Prieto. Al punto de encuentro llegará el alumnado de la zona caminando por itinerarios peatonales prácticamente al 100%. Los de las calles Concejo de Villayón, Concejo de Illano y Concejo de Pesoz (y los números de esos bloques de Avda. Del Lauredal) caminarán por la calle de Carlos Prieto (peatonal). Y los residentes en las calles que hay entre C. El Cerilleru y las vías del tren llegarán por Concejo de Proaza (también peatonal). Desde allí el camino discurre por Camino de Rubín por el paso bajo las vías y, cruzando la calle Martín, sigue por la calle de Alonso de Quintanilla hasta Hernán Cortes donde se une con el CES 4.
CES 4	Itinerario para el alumnado residente en la zona sur de la zona A y recoger a residentes en la zona D. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Brasil con Manuel Álvarez. Hasta allí el alumnado de la zona D acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Este discurre por la acera sur de la Calle Brasil dando servicio al alumnado de las calles perpendiculares (Pizarro, Pinzón, Magallanes, Núñez de Balboa, Felipe II, Carlos V, Juan de Austria, A. Farnesio y Alonso de Quintanilla) para llegar a Camino de Rubín donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 5	Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte norte de la zona A El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Magallanes con Hernán Cortes donde recoge a los residentes en la Plaza del Médico Félix Prieto y discurre por La acera norte de la calle Hernán Cortes donde va recibiendo al alumnado de las calles perpendiculares (Cabrilleros, Torno, Las Barcas, Cardona, Barros y Alonso de Quintanilla) hasta llegar a Camino de Rubín donde, seguros en el EES caminará cada cual hacia su entrada de referencia al centro.

En el plano se observan todos los caminos escolares definidos en este ámbito y a continuación se desarrollará el análisis técnico pormenorizado de cada uno de los CES.

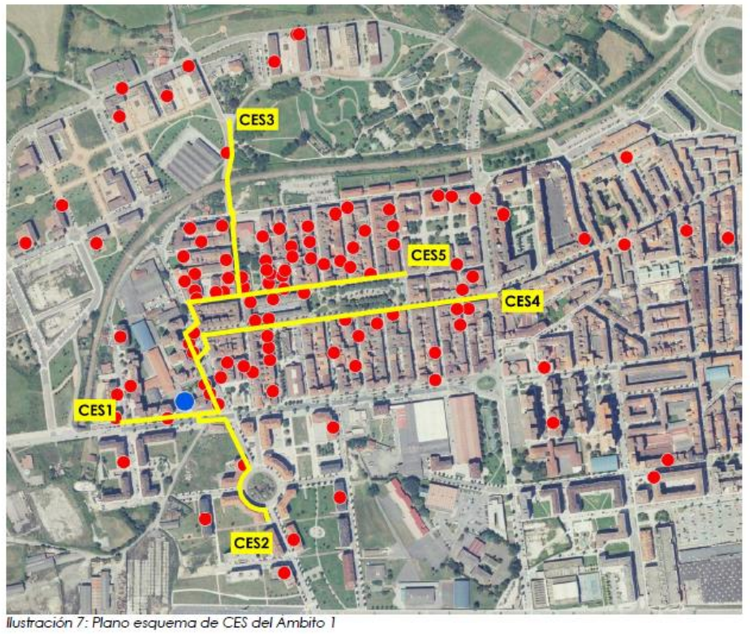


Ilustración 7: Plano esquema de CES del Ambito 1

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES1

Itinerario para el alumnado residente en la zona A en la parte opuesta al centro. Es el itinerario más corto.

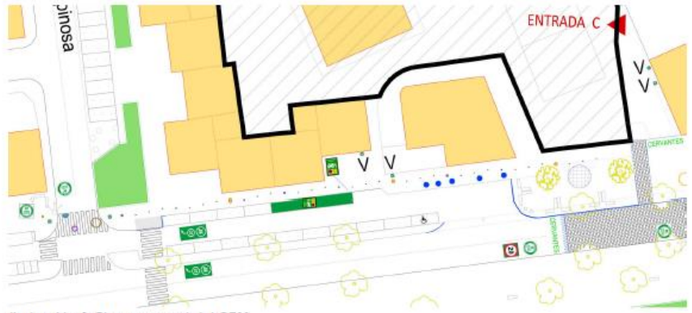


Ilustración 8: Plano general del CES1

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la Calle Espinosa con Carretera de Avilés, donde se habilita un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro, y el camino discurre por Carretera de Avilés donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

En el trayecto del CES1 se ubica la pequeña ZTE del centro (Ver punto 4.5.3.4).

En la siguiente ficha se analiza el punto de encuentro y el único cruce peatonal antes de entrar ya en el EES del centro desde el que el alumnado ya puede dirigirse a sus entradas correspondientes:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES1
UBICACIÓN	Espinosa / Ctra. de Avilés
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de Espinosa con señalización del paso de peatones y reforzar la seguridad del semáforo con fase amarilla en incorporación desde Ctra. De Avilés y su vía de servicio. En el punto de encuentro se instalarán bancos para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: dos bancos
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES2

Itinerario diseñado para el alumnado residente en la zona C.

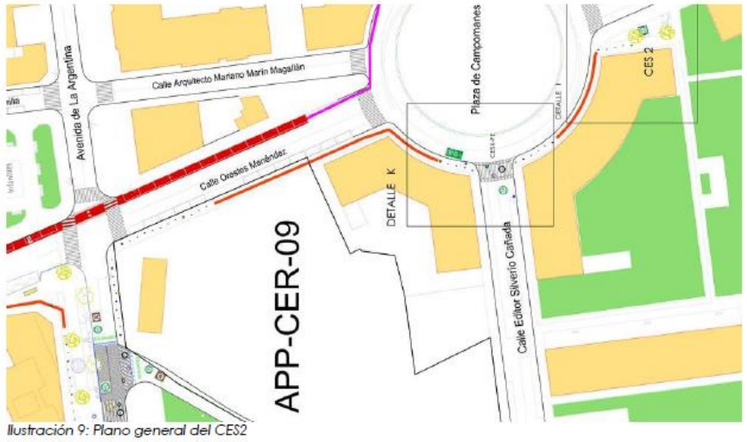
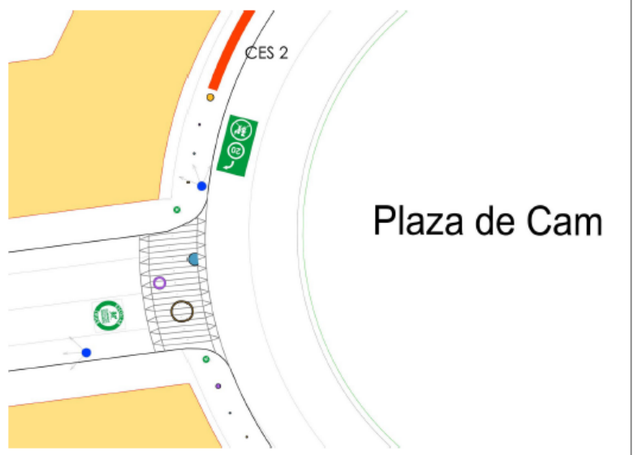


Ilustración 9: Plano general del CES2

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la Calle Agustín Argüelles con Plaza de Campomanes, donde se habilita un espacio estancial amplio para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por alrededor de la plaza por la margen oeste, cruzando la calle del editor Silverio Cañada hasta la Ctra. De Avilés donde acceden al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES2
UBICACIÓN	Plaza de Campomanes/ Agustín Argüelles
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en esta amplia esquina a la que el alumnado residente en esta zona puede acceder solo o acompañado por los diferentes vías peatonales que tiene la zona cruzando las parcelas. En el punto de encuentro se instalarán bancos, sillas y árboles para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: 5 bancos, 5 sillas y dos árboles
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce K
UBICACIÓN	Editor Silverio Cañada / Plaza de Campomanes
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se instala nueva regulación semafórica para incrementar la seguridad del cruce. En la incorporación desde la plaza a Silverio cañada (con fase ámbar intermitente para coche durante el verde peatonal) se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo con fase ámbar intermitente para coche durante el verde peatonal Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Ctra. de Avilés y Ctra. de Avilés/Solar
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de la calle Solar con la elevación del paso de peatones y reforzar la seguridad señalizando la entrada en el EES. El transito final hasta la plataforma del EES se produce por un gran paso de peatones con regulación semafórica adaptada. La intervención en la Ctra. De Avilés se describe con detalle en el punto 4.5.3.1 Nota: la calle Solar está afectada por la unidad de actuación APP-CER-09 que puede quedar eliminada a largo plazo.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo Plataforma ampliada Paso peatones CESX-PE Señalización CES: CESX-C / CESX-A / CESX-ZC / r301-20
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES3

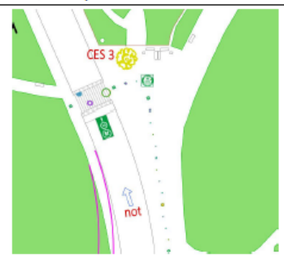
Un itinerario para el alumnado residente en la zona B que busca salvar la barrera ferroviaria.

Ilustración 10: Plano general del CES3

El punto de encuentro inicial se sitúa en Camino de Rubín en su cruce con la calle de Carlos Prieto. Llegará el alumnado de la zona caminando por itinerarios peatonales prácticamente al 100%. Los de las calles Concejo de Villayón, Concejo de Illano y Concejo de Pesoz (y los números de esos bloques de Avda. Del Lauredal) caminarán por la calle de Carlos Prieto (peatonal). Y los residentes en las calles que hay entre C. El Cerilleru y las vías del tren llegarán por Concejo de Proaza (también peatonal). Desde allí el camino discurre por Camino de Rubín por el paso bajo las vías y, cruzando la calle Martín, sigue por la calle de Alonso de Quintanilla hasta Hernán Cortes donde se une con el CES 4.

Este itinerario además es útil para la EEI José Zorrilla.

En las siguientes fichas se analizan los puntos claves de la propuesta:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES3
UBICACIÓN	Camino de Rubín / Carlos Prieto
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en esta amplia esquina a la que el alumnado residente en esta zona puede acceder solo o acompañado. Instalar bancos, sillas y árboles para crear zona de espera y descanso para familiares y alumnado. Nuevo paso de peatones elevado con un semáforo con botón de verde peatonal a demanda
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Semáforo con verde peatonal a demanda Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: bancos, sillas y arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

Para el desarrollo de este CES3 se han introducido algunas transformaciones clave para la movilidad peatonal y ciclista del barrio y su relación con las zonas verdes cercanas:

- Eliminación de un carril en la calles Camino de rubín y Alonso de Quintanilla para dotar al paso bajo las vías de doble acera y espacio para carril bici (ver punto 4.5.3.3). Se conserva la dirección hacia Avda. Del Lauredal para reducir el tráfico en el entorno del centro y facilitar el acceso rodado a la zona. Sigue el modelo del resto de pasos bajo las vías que son de una sola dirección.
- Se introduce un carril bici que conecta con la vía preexistente en las inmediaciones del la rotonda de la Playa del Arbeyal.

Hay que tener en cuenta que del desarrollo posterior de la unidad actuación AUA-LAU va a venir a modificar el trazado de aceras de Camino de Rubín.

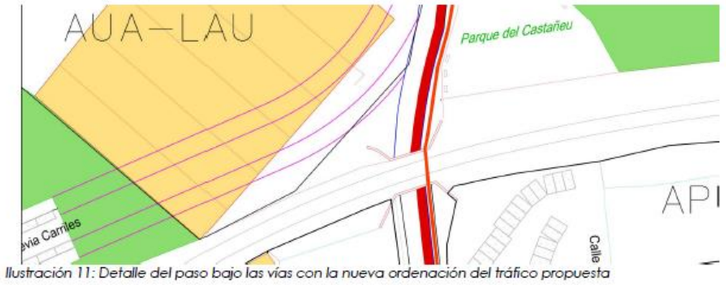


Ilustración 11: Detalle del paso bajo las vías con la nueva ordenación del tráfico propuesta

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce J
UBICACIÓN	Alonso de Quintanilla / Martín
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Pintado de nuevo paso de peatones y se marca para reforzar la continuidad del CES. Nueva regulación semafórica para incrementar la seguridad del cruce. En la incorporación desde Alonso de Quintanilla a Martín (con fase ámbar intermitente para coche durante el verde peatonal) se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Semáforos en Alonso de Quintanilla y Martín Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Final en intersección con CES5
UBICACIÓN	Alonso de Quintanilla / Hernán Cortés
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se detalla en el detalle técnico del CES5
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES4

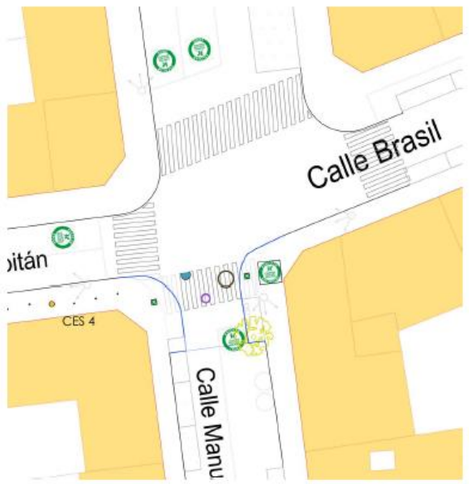
Itinerario diseñado para el alumnado residente en la zona sur de la zona A y recoger a residentes en la zona D.

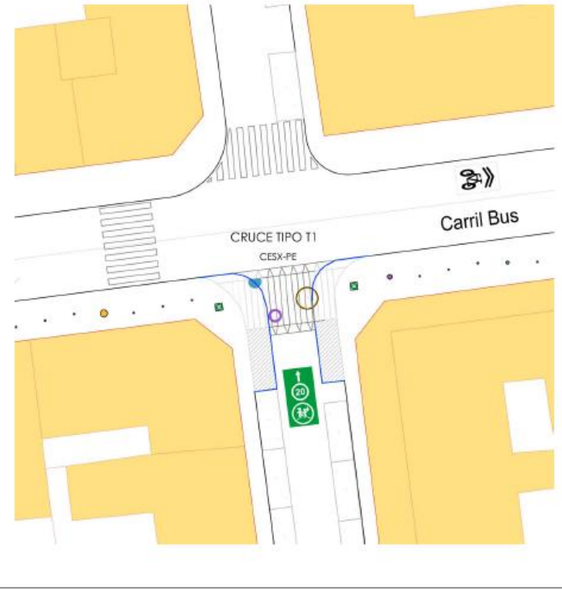
Ilustración 12: Plano general CES4

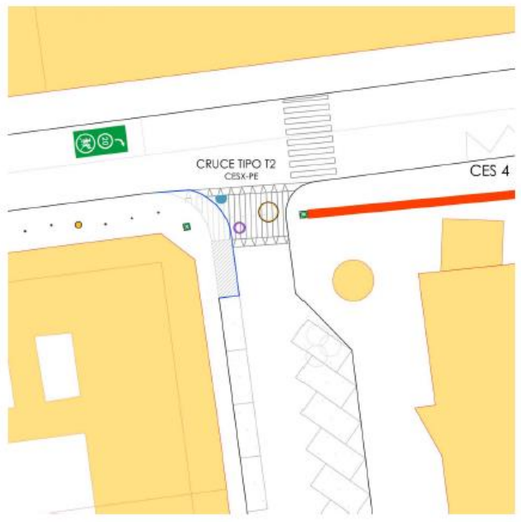
El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Brasil con Manuel Álvarez. Hasta allí el alumnado de la zona D acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Este discurre por la acera sur de la Calle Brasil dando servicio al alumnado de las calles perpendiculares (Pizarro, Pinzón, Magallanes, Núñez de Balboa, Felipe II, Carlos V, Juan de Austria, A. Farnesio y Alonso de Quintanilla) para llegar a Camino de Rubín donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

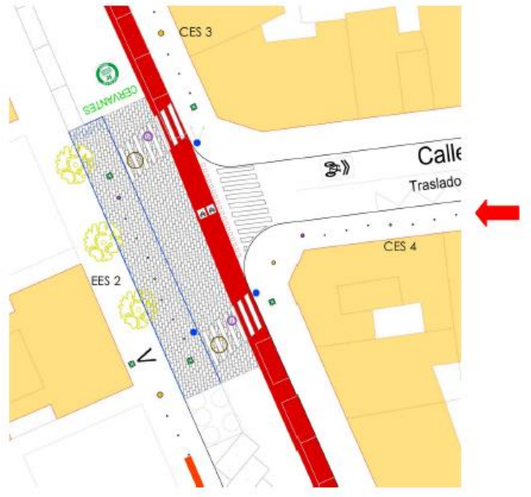
El desarrollo del CES4 y el CES5 van a generar un efecto de protección sobre Hernán Cortés y Gran Capitán y una pacificación general de toda la zona, mejorando además la accesibilidad universal. Y con especial repercusión en la habitabilidad de la Plaza de Fernando VI.

En las siguientes fichas se analizan los puntos clave de la propuesta:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES4
UBICACIÓN	Gran Capitán -Brasil / Manuel Rodríguez Álvarez
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina sureste del cruce como captador del alumnado residente en la zona D. Pintado paso de peatones. Señalización de giros e intersecciones con CES. Mejora de la regulación semafórica con un intervalo de rojo para todo el tráfico rodado y verde en el paso del CES.
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A CESX-C Señalizador de cruce CESX-F CESX-R Señal punto de encuentro: CESX-MP
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruces Tipo 1
UBICACIÓN	Gran Capitán con: Pizarro, Magallanes, Felipe II, Juan de Austria y Alonso de Quintanilla
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis) Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruces Tipo 2
UBICACIÓN	Gran Capitán con: Pinzón, Núñez de Balboa, Carlos V y A. Farnesio
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis) Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Gran Capitán / Camino de Rubín
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES
SOLUCIÓN	Eliminación de plazas de aparcamiento e incorporación a la plataforma para estrechar calzada (reducción de velocidad, paso más corto para escolares, limpieza del cruce) Nueva regulación semafórica coordinada CES4 y CES5. Los dos pasos de peatones con verde peatonal simultáneo y rojo para tráfico rodado. Regular la fase peatonal amplia. Marcado de zona de protección escolar Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevos semáforos: uno para tráfico y otro peatonal Pasos peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-E, CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES5

Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte norte de la zona A.

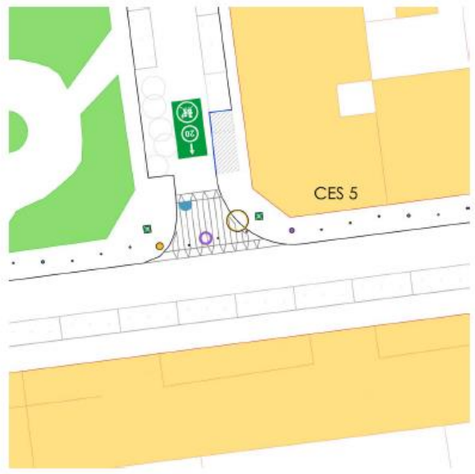
Ilustración 13: Plano general del CES5

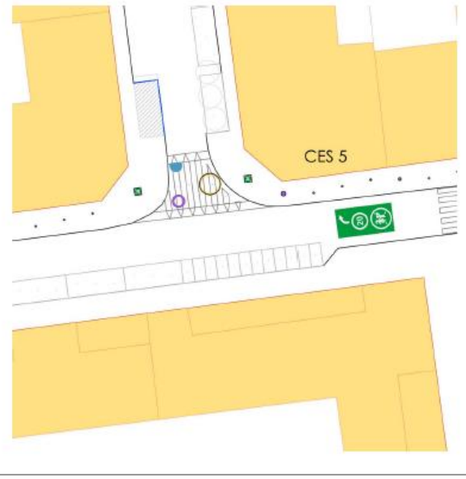
El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Magallanes con Hernán Cortes donde recoge a los residentes en la Plaza del Médico Félix Prieto y discurre por La acera norte de la calle Hernán Cortes donde va recibiendo al alumnado de las calles perpendiculares (Cabrilleros, Torno, Las Barcas, Cardona, Barros y Alonso de Quintanilla) hasta llegar a Camino de Rubín donde, seguros en el EES caminará cada cual hacia su entrada de referencia al centro.

El desarrollo del CES5 y el CES4 van a generar un efecto de protección sobre Hernán Cortés y Gran Capitán y una pacificación general de toda la zona, mejorando además la accesibilidad universal. Y con especial repercusión en la habitabilidad de la Plaza de Fernando VI.

En las siguientes fichas se analizan los puntos clave de la propuesta:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES5
UBICACIÓN	Hernán Cortés/ Magallanes
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina nordeste del cruce. Se amplia la plataforma eliminando una plaza de aparcamiento. Elevación de paso de peatones a nivel calzada. Señalización de giros e intersecciones con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F CESX-R Señal punto de encuentro: CESX-MP Arbolado
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruces Tipo 1
UBICACIÓN	Hernán Cortes con: Cabrilleros, Las Barcas y Barros.
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis) Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruces Tipo 2
UBICACIÓN	Hernán Cortes con: Torno, Cardona y Alonso de Quintanilla
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis) Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Gran Capitán / Camino de Rubín
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES
SOLUCIÓN	Nueva regulación semafórica coordinada CES4 y CES5. El CES5 accede al EES con verde peatonal simultáneo y rojo para tráfico rodado. Regular la fase peatonal amplia. Marcado de zona de protección escolar Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevos semáforos: uno para tráfico y otro peatonal Pasos peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-E, CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

4.1.3.3 Propuesta de mejora de la movilidad ciclista del centro.

La Comisión de Caminos Escolares del CP Cervantes manifestó claramente la necesidad de conectar el centro con la red de vías ciclistas de la ciudad y en particular con las zonas verdes cercanas. Destacaron la importancia de ambas actuaciones tanto para incrementar los desplazamientos en bicicleta al centro como para desarrollar sus actividades en aula abierta. La instalación de aparcamientos para bicicletas es otra de las reivindicaciones de esta comunidad escolar.

La propuesta que hacemos para el entorno del CP Cervantes se refleja en el siguiente plano:

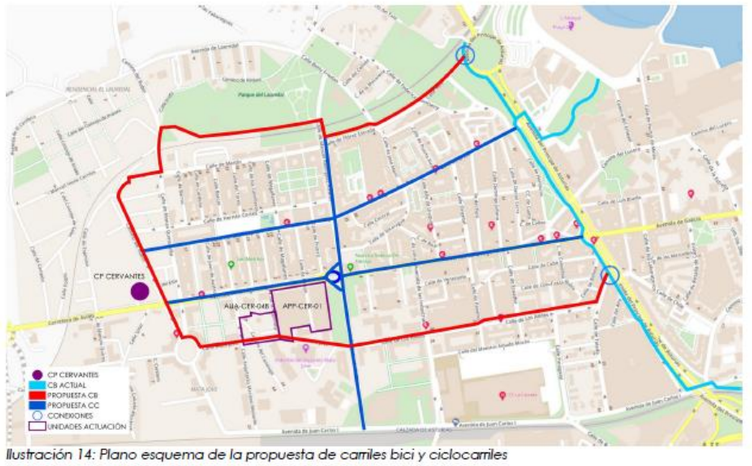


Ilustración 14: Plano esquema de la propuesta de carriles bici y ciclocarriles

Con el carril bici propuesto, se conecta el centro escolar y la parte alta de El Cerillero con la zona de El Lauredal y con la red de carriles bici de la ciudad en la rotonda de la Playa del Arbeyal y en el cruce de la Calle Bolivia con el carril bici de la Avenida Principe de Asturias.

El trazado propuesto está afectado por dos unidades de actuación (señaladas en el plano) de cuyo desarrollo depende la infraestructura.

Se completa la propuesta con una serie de ciclo-carriles que vertebrarían el barrio pacificando las principales arterias:

- El eje Gran Capitán – Brasil
- El eje Avenida de Galicia – Avda de la Argentina – Carretera de Avilés.
- El eje Manuel Rodríguez Álvarez – Simón Bolivar

En cuanto a otras infraestructuras, la propuesta es:

- Nuevos aparcamientos de bici en el espacio liberado para dar visibilidad al paso del CES en cruces.
- Aparcamientos de bicicletas en las plataformas de EES (ver Anexo.

- Más aparcamientos de bicicletas en el interior del centro escolar para dar una seguridad añadida contra los robos al alumnado que acude cotidianamente al centro en bici.

4.1.3.4 Zona de Transito Escolar (ZTE)

Se detecta un bajo porcentaje del alumnado que se desplaza a/desde el centro escolar en coche (11,7% - 9,9%). No obstante se considera necesario ordenar esta movilidad para que no genere inseguridad y riesgos innecesarios en el entorno del centro. De hecho, en el diagnóstico previo se han detectado situaciones de aparcamiento irregular, prisas y estrés.

Se propone una pequeña zona de Zona de Transito Escolar (ZTE) con una reserva de espacio de tres plazas de rápida rotación (esta estimación para las necesidades actuales del centro se puede reconsiderar).

Se ubicaría en la vía de servicio de Carretera de Avilés al final de la nueva plataforma.

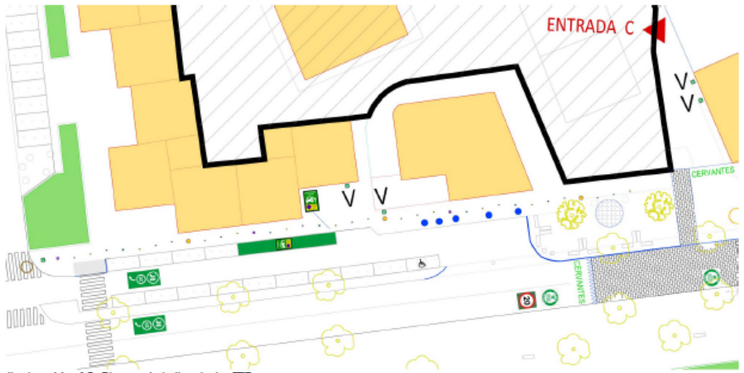


Ilustración 15: Plano detalle de la ZTE

4.2 ÁMBITO 2 – CP LOS CAMPOS

4.2.0 FICHA DEL CENTRO

Denominación: Colegio Público Miguel de Los Campos
Domicilio: C. Enrique Martínez, 24, 33205 Gijón
Teléfono +34985373314
Web: https://alojaweb.educastur.es/web/cploscamposgijon

Ubicado en el Distrito centro de Gijón, en la frontera con el Barrio de La Arena. Perteneciente al Área 2.1 del Mapa de zonas escolares de la Consejería de Educación.

Su Área de Influencia principal queda delimitada por la Avenida de Rufo Rendueles como frontera norte, por el oeste el eje Juan Alonso, Cura Sama, Plza. San Miguel, Sta. Doradía y Dr. Belmunt; hasta la Avda. Pablo Iglesias que haría de frontera sur; y por este, Leopoldo Alas, Alarcón, Vicente Itinerariti, Aquilino Hurlé, Escurrida y Aguado. Además recibe alumnado de las zonas colindantes y de otras zonas de la ciudad. Ver Anexo B2.

Muy cerca del centro se localizan otros tres centros privados concertados (el colegio San Vicente, el C.E. López y Vicuña y el Corazón de María, en la imagen) y el IES Calderón de la Barca del barrio de El Coto.

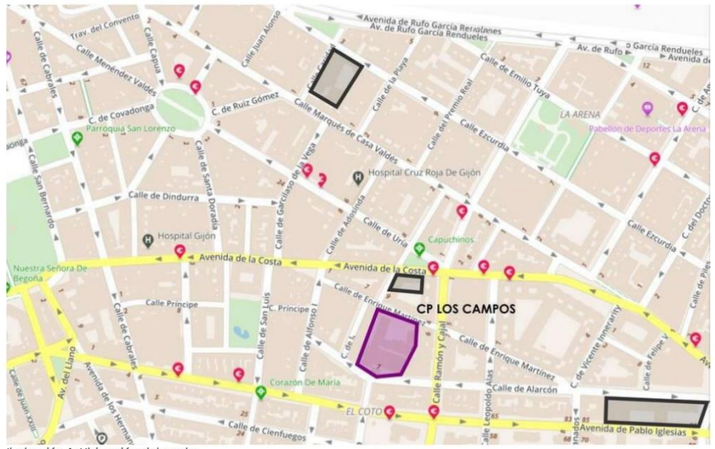


Ilustración 1: Ubicación del centro

4.2.1 ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN ESCOLAR

El análisis de las encuestas de movilidad del alumnado nos dan una imagen del alumnado muy compacta. Ver Anexo A2.

El 90% se distribuye en un área inferior a los 20 minutos a pie del centro con casi el 60% en el entorno menor a 10 minutos. Por ello, la gran mayoría del alumnado se desplaza caminando (82-85%) (Gráfico 2) y acompañado de adulto (en torno al 75%, principalmente son padre o madre) sin que se aprecien diferencias entre los recorridos de ida y vuelta.

Al centro acude un 15-12% en transporte urbano y en cambio la bicicleta o el patinete no son soluciones utilizadas.

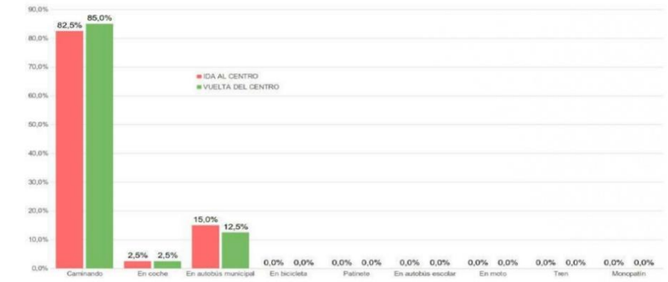


Ilustración 2: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

El bajísimo porcentaje (2,5%) que se desplaza en vehículo motorizado particular es residual. Y ocasiona situaciones de inseguridad a la entrada en ocasiones muy escasas. La salida es más escalonada (al comedor escolar se quedan un 50% de los encuestados y también hay actividades del Programa 11x12).

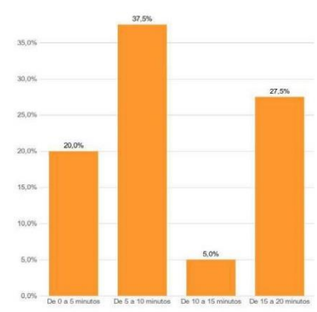


Ilustración 3: Tiempo al centro escolar (desde casa)

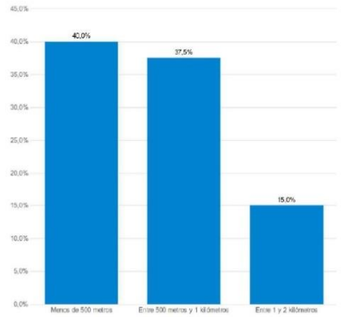


Ilustración 4: Distancia al centro escolar (desde casa)

De nuevo, la percepción del alumnado sobre los trayectos es positiva. Destaca la percepción de que el camino es "corto" o "agradable", aunque les parece menos "divertido" que al alumnado de otros centros. Y volvemos a ver que la percepción de "seguridad" del camino al centro es elevada.

En cuanto a las preferencias, solo el 57,2% del alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de los desplazamientos activos (caminando, en bici o en patinete) aunque manifiestan una positiva percepción de los beneficios en los desplazamientos a pie o en bici. Entre los inconvenientes más reseñables, para ir andando al colegio la oposición de los progenitores (20%) y el peso de la mochila (27%) son los más citados. Para la bicicleta, los inconvenientes del tráfico, la falta de bicicleta, la resistencia de los progenitores obtienen puntuaciones elevadas frente a otros factores. Un 7,8% declara no saber montar en bicicleta.

Existe una disparidad entre los deseos expresados de movilidad y la realidad (ver ilustración 5): los que van caminando desearían hacerlo en menor medida y más querrían ir al centro en bicicleta (17%), coche (23,8%), patinete (12%) o un inexistente autobús escolar (9,5%).

Ilustración 5: Deseo vs realidad de desplazamientos al centro escolar

El índice de motorización de las unidades familiares es bajo comparado al observado en otros centros: el 55% de las familias no posee coche. Esto se puede explotar para impulsar la segunda fase del proyecto de CES.

A los efectos de favorecer la movilidad ciclista, el centro no tiene actualmente un programa de promoción de la bicicleta y las cifras no son buenas: el 40% del alumnado no posee bicicleta por diferentes motivos y un 44% no sabe andar en bicicleta.

La dirección del centro considera necesaria la conexión del centro con carril bici para que se de un incremento de la movilidad ciclista al centro ya que la comunidad del centro tiene la percepción mayoritaria de que el entorno es peligroso para la bicicleta.

4.2.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO Y DIAGNÓSTICO

Ubicado en el Distrito centro de Gijón, en la frontera con el Barrio de La Arena, el colegio público Los Campos es un centro pequeño pero innovador con un continuo empeño en ser siempre un «colegio vivo» que tiene un gran interés por el proyecto de CES.

Su Área de Influencia principal queda delimitada por la Avenida de Rufo Rendueles como frontera norte, por el oeste el eje Juan Alonso, Cura Sama, Plza. San Miguel, Sta. Doradía y Dr. Belmunt; hasta la Avda. Pablo Iglesias que haría de frontera sur; y por este, Leopoldo Alas, Alarcón, Vicente Itinerariti, Aquilino Hurlé, Escurrida y Aguado. Además recibe alumnado de las zonas colindantes y de otras zonas de la ciudad. Ver Anexo B2.

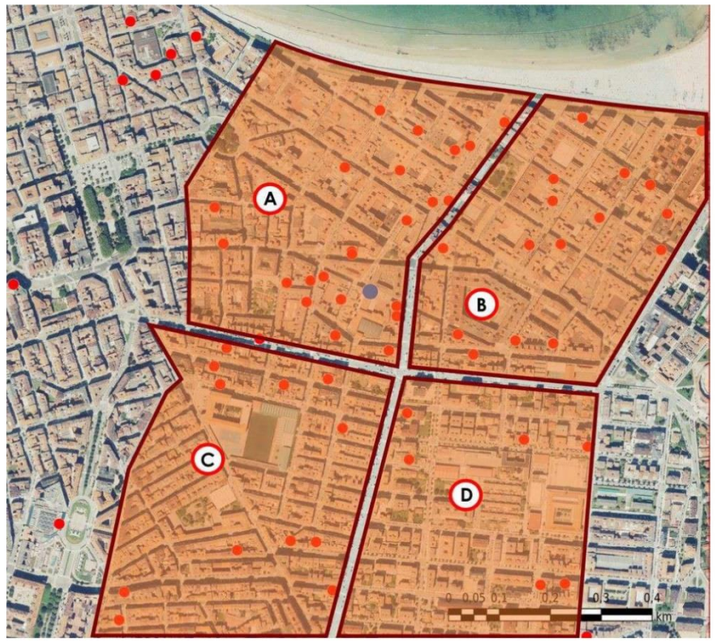
Muy cerca del centro se localizan otros tres centros privados concertados (el colegio San Vicente, el C.E. López y Vicuña y el Corazón de María, en la imagen) junto con el el IES Calderón de la Barca Y C.P. Ramón de Campoamor del barrio de El Coto.

Concretamente el CP Los Campos se ubica en zona urbana muy cercano al Distrito Centro de Gijon, circundado por tres vías con gran densidad de tráfico: Carretera de la Costa, Avda. de Pablo Iglesias y Ramón y Cajal. Las vías citadas generan un efecto frontera que dificulta la movilidad activa de su alumnado.

El centro está enclavado en una parcela que sitúa al centro por debajo del nivel de calle lo que hace que tenga problemas de accesibilidad universal. Está "incrustado" entre bloques de más de 6 alturas en su fachadas este y oeste. Debido a las medidas Covid-19, los accesos al centro están separados:

- Entradas A y B – Dos portones con rampa que dan acceso al patio de recreo y a las pistas deportivas, en la Calle Enrique Martínez. Actualmente es la entrada del alumnado de 1º, 2º Y 3º por protocolos COVID,19. La acera de la calle es de solo 1,7 metros de ancho, insuficiente para albergar al alumnado y acompañantes en las horas punta. Las familias se refugian en portales y entradas de garajes cercanas para respetar distancias de seguridad. Hay una intervención táctica con pilotes para paliar esta situación.
- Entrada C – Portón con acceso por escaleras (no accesibles para PMR) en la calle Alarcón. Actualmente es la entrada para el alumnado de 4º, 5º y 6º. La acera tiene un ancho normal pero el ancho de la calzada (de 8 metros) es desproporcionado y provoca estacionamiento ilegal en doble fila que genera inseguridad.

En el gráfico siguiente organizamos la concentración del alumnado en cuatro zonas:



A continuación se detallan, brevemente y siguiendo esta zonificación, algunas deficiencias observadas que suponen fuentes de riesgo potencial para la seguridad del alumnado. Los problemas enumerados son producto de las declaraciones de las Comisiones de CES transmitidas por la dirección del centro y la observación física del entorno por parte del equipo redactor.

Zona A:

En esta zona esta el C.E. López y Vicuña que padece problemas compartidos y se puede beneficiar de las soluciones propuestas más adelante.

El principal eje estructurante de esta zona es la calle Menéndez Pelayo aunque coincide con una de las calles frontera de la zona, las más peligrosas por ser vías de alta densidad de tráfico.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Caridad y Ruiz Gómez	0
Ezcurdia	0
Premio Real y La Playa	0
Marqués de Casa Valdés	0
Uría	0
Adosinda	0
Garcilaso de la Vega	0
Luciano Castañón	0
Entorno Parque Zarracina	Calles con aceras estrechas con mucho tráfico de agitación. Muchos cruces. No se respetan pasos de peatones. Velocidades más contenidas. Carga y descarga irregular sobre aceras.
Carretera de la Costa	Altas velocidades. Regulación semafórica inapropiada para tránsito peatonal. Tráfico elevado con autobuses y camiones. Entorno peligroso y con alto nivel de emisiones. Cruce de Los Campos muy complejo hace un efecto barrera para la movilidad autónoma del alumnado.
Menéndez Pelayo	Tráfico elevado. Muchos cruces. Regulación semafórica adecuada. Cruce con Ezcurdia peligroso. Buenas aceras. La impresión general es que se puede mejorar mucho con una intervención mínima.
Alfonso I	Incorporación desde Pablo Iglesias, anchura del vial y linealidad provocan altas velocidades. Aparcamiento en doble fila. Conflicto y peligro en cruce con Enrique Martínez.
La Felguera	Poco tráfico, solo de agitación. Aceras estrechas.
Enrique Martínez	No se respeta la velocidad 30 de entorno escolar. Aceras estrechas. Intervención táctica para aumentar espacio frente al centro.
Alarcón	Ancho de vía excesivo provoca tráfico de agitación y aparcamiento irregular en doble fila. No se respetan pasos de peatones ni la velocidad 30 de entorno escolar

Zona B:

Las calles frontera de esta zona son Menendez Pelayo y Pablo Iglesias, siendo la primera la barrera que la desconecta del CP Los Campos. En la zona se ubica el Colegio Corazón de María que se beneficiarían de la intervención en la zona.

El alumando está muy uniformemente repartido en la zona cuyo diseño reticular que no facilita la creación de un eje peatonal directo pero posibilita el diseño de CES que actúen como captadores de este alumnado.

Esta zona carece de vías ciclistas propias y está desconectada para la movilidad ciclista.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Emilio Tuya, Ezcurdia, Manso	Linealidad provoca velocidades elevadas y no se respetan pasos de peatones. Falta de visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento. Cruces complejos y peligrosos. Elevadas velocidades. Tráfico de agitación.
Carretera de la Costa	Altas velocidades. Regulación semafórica inapropiada para tránsito peatonal escolar. Tráfico elevado con autobuses y camiones. Entorno peligroso y con alto nivel de emisiones.
Aguado	Tráfico más calmado tras última remodelación. No se respetan pasos de peatones.
Aquilino Hurlé, Marqués de Urquijo	Sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Falta de visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento. Velocidades excesivas y mucho tráfico de agitación y pesado.
Vicente Innerarity	Tráfico de agitación. No se respetan pasos de peatones. En la esquina con Alarcón, zona de conflicto con mucho tráfico y estacionamiento y carga/descarga irregular sobre aceras, que afecta al CODEMA
Enrique Martinez	Calles con aceras estrechas con mucho tráfico de agitación. Muchos cruces. No se respetan pasos de peatones. Velocidades elevadas. Carga y descarga irregular sobre aceras.
Carretera de la Costa	Altas velocidades. Regulación semafórica inapropiada para tránsito peatonal. Tráfico elevado con autobuses y camiones. Entorno peligroso y con alto nivel de emisiones. Cruce de Los Campos muy complejo hace un efecto barrera para la movilidad autónoma del alumnado.
Leopoldo Alas	Analizado en Zona D
Alarcón	Ancho de vía excesivo provoca tráfico de agitación y aparcamiento irregular en doble fila. Peligro citado en cruce complejo con Enrique Martínez y Vicente Innerarity

Zona C:

Esta amplia zona tiene a Pablo Iglesias como gran barrera que la desconecta del CP Los Campos. En la zona se ubica el Colegio Inmaculada Concepción (Jesuitas) y el Colegio Patronato San José que se beneficiarían de la intervención en la zona.

El espacio interior de la zona tiene un diseño reticular que no facilita la creación de un eje peatonal directo, máxime teniendo en cuenta la dispersión del alumnado residente.

Esta zona carece de vías ciclistas propias y está desconectada para la movilidad ciclista.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Reconquista	Aceras estrechas con barreras físicas en trasera de los Jesuitas. Tráfico de agitación constante. Sin semáforos. Velocidades excesivas. No se respetan pasos de peatones. Cruces peligrosos en incorporaciones a/desde calles perpendiculares.
Peñalba	Sin semáforos. Velocidades excesivas. No se respetan pasos de peatones. Muchos cruces. Aceras se pueden ampliar a costa del vial desproporcionadamente ancho.
Hermanos Felgueroso	Cruces con velocidades elevadas. Aceras estrechas. Regulación semafórica inadecuada para escolares en zona con más carriles.
Cienfuegos	Linealidad y anchura de vial excesivos provocan velocidades elevadas. Aceras estrechas. Regulación semafórica inadecuada para escolares. Algunos pasos de peatones sin regulación semafórica.
Campo Sagrado, Tejera, San Ignacio, Sagrado Corazón, S. Francisco de Asis	Aceras estrechas con tráfico de agitación constante y carga y descarga irregular. Falta de visibilidad en los cruces. No se respetan pasos de peatones. Algunas aceras presentan deficiencias importantes.
Entorno del Colegio Patronato San José	Idem anterior. Velocidades altas en flujos hacia / desde Avda. del Llano.

Zona D:

En esta zona habita una cantidad muy reducida de alumnos y alumnas del CP Los Campos. Es un entorno populoso y complejo que no vamos a analizar en profundidad por su amplitud y porque también se va a intervenir en la propuesta del Ámbito 5 (Ver punto 4.5.3.4)

En la zona se ubican otros centros educativos que se beneficiarán de la propuesta (CP Ramón de Campoamor y el IES Calderón de la Barca) y otros equipamientos como el CS de El Coto, las piscinas, la biblioteca muncipal del barrio y el Centro Municial Integrado El Coto.

Las calles frontera (Pablo Iglesias y Ramón y Cajal) son vías de alta densidad de tráfico que se van a evitar. Para los efectos de este trabajo el eje estructurante de la movilidad hacia el CP Los Campos va a ser Leopoldo Alas sobre la que se actuará para facilitar el acceso del alumnado a la Zona A.

Esta zona carece de vías ciclistas interiores pero está desconectada para la movilidad ciclista con el carril bici de General Suárez Valdés.

Vamos a enumerar algunas de las deficiencias constatadas en esta zona:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Leopoldo Alas / Pablo Iglesias	Regulación semafórica inadecuada para el tránsito escolar.
Leopoldo Alas / Balmes	Falta un paso de peatones que obliga a un rodeo. Regulación semafórica inadecuada para el tránsito escolar.
Calderón de la Barca, Avelino Glez Mallada, Feijoo, Quevedo, Conde de Toreno.	Linealidad, número de carriles y anchura de vial excesivos provocan velocidades elevadas. Aceras estrechas en algunos tramos. Muchos pasos de peatones sin regulación semafórica y en los pasos semafóricos duración inadecuada de la fase verde peatonal para escolares.
Lope de Vega, Albéniz, Casas Baratas	Mucho tráfico de agitación, mala visibilidad en los cruces por exceso de estacionamiento.
María Cristina, Esperanto	Grave discontinuidad peatonal por cruces peligrosos con perpendiculares antecitadas. Aparcamiento en doble fila. Mucho tráfico de agitación, mala visibilidad en los cruces por exceso de estacionamiento.

4.2.3 PROPUESTA DE ACTUACIÓN

4.2.3.1 Entorno Escolar Seguro del CP Los Campos

Actualmente, el centro escolar está sitiado por un denso conjunto de edificaciones y espacios privados de uso público de muy baja calidad y/o degradados. El espacio público está focalizado en el tráfico rodado y el aparcamiento.

La intervención para generar este EES se desarrollará en dos espacios:

- En la Calle Enrique Martínez entre Luciano Castañón y Ramón y Cajal.
- En Calle Alarcón y la esquina de la Calle Peñalba.

A - Actuación EES en la Calle Enrique Martínez

Consiste en la ampliación de la plataforma del centro, incorporando las plazas de aparcamiento actuales y los espacios ya reservados tácticamente en la actuación anterior. De esta forma se mejora el espacio en las entradas A y B y la recepción del alumnado que llegará por los itinerarios de los CES2 y CES3.

Ilustración 6: Detalle del Entorno Escolar Seguro de la Calle Enrique Martínez

En cuanto a la calzada, para rebalancear la apropiación del espacio, se eleva hasta nivel acera y se instala pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada. Se pintan los elementos de señalización horizontal CESX,E- CESX-C y CESX-ZC.

Para dar más amplitud y limpieza al espacio se trasladan y soterran los contenedores de RSU y se plantan unos árboles en el nuevo espacio.

Además, se pacifica todo el tramo de Enrique Martínez desde la calle Alfonso I hasta Ramón y Cajal, modificando su sección para ajustarla a la velocidad de la vía (30 y 20 km/h). El resultado sera un nuevo reparto del espacio con un ancho de la vía de 4 metros y un ancho de acera de 3 metros.

Se completa la intervención con la instalación del vallado de protección, bancos y sillas, aparcabicicletas y la señalización y encauzado de accesos a vados dentro de la actual acera.

B - Actuación EES en Calle Alarcón

Frente a la entrada C del centro se crea una plataforma segura ampliada para hacer más seguras entradas y salidas estrechando la vía para calmar el tráfico. Este nuevo espacio intervenido crea una 'T' segura en el cruce de Alarcón con Peñalba que refuerza la seguridad del alumnado. Por aquí afluyen los caminos CES1, CES4 y CES5, así como el alumnado que llegue a la ZTE del centro en Pablo Iglesias (Ver punto 4.2.3.4)

Se amplían las aceras reduciendo el ancho de la calzada e incorporando plazas de estacionamiento. De esta forma se amplía el espacio estancial y se reduce la longitud de los tres pasos de peatones del EES.

Ilustración 7: Detalle del Entorno Escolar Seguro de la Calle Alarcón

De forma análoga a la actuación en Enrique Martínez, se eleva la calzada hasta nivel acera y se instala pavimento no asfáltico similar a la acera y se pintan los elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC.

Para dejar limpia y habitable la zona se trasladan los contenedores de RSU fuera de la plataforma y se completa la actuación con la instalación de arbolado, bancos, sillas y aparcabicis.

Además, se pacifica el tramo de Alarcón desde Ramón y Cajal hasta el EES, modificando su sección para ajustarla a la velocidad de la vía (30 y 20 km/h). El resultado, sin eliminar estacionamiento, sera un nuevo reparto del espacio con un ancho de vía de 4 metros y se amplía la acera en 1,2 metros.

4.2.3.2 Caminos Escolares Seguros

Para dar respuesta a las necesidades del alumnado de las distintas zonas de influencia estudiadas (Ver punto 4.2.2) se han diseñado los siguientes CES:

CES 1	Itinerario para el alumnado residente en la zona B. Es el itinerario más largo y en el se apoya el CES5. El punto de encuentro inicial se sitúa en la esquina de la Avenida de Rufo Rendueles con Aguado, donde existe un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro, y el camino discurre por Aguado hasta cruzar la Carretera de la Costa y prosigue por Viccente Innerarity hacia Alarcón donde cruza Ramón y Cajal y les deja en el EES que les distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 2	Itinerario para el alumnado residente en la zona A y para recoger alumnado que camine por "El Cascayu" desde otras zonas de la ciudad. El punto de encuentro inicial se sitúa en "El Cascayu" cerca de Menéndez Pelayo. El camino discurre por Menéndez Pelayo por la acelera oeste, cruzando la Ctra. De la Costa para seguir por Ramón y Cajal donde acceden al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 3	Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona A. El punto de encuentro inicial se sitúa en la esquina de Callé Uría con Garcilaso de la Vega. Desde allí el camino discurre por Garcilaso de la Vega hasta cruzar Ctra. de la Costa y continua por la acera ancha hasta llegar a Enrique Martínez donde se enncuetran el EES.
CES 4	Itinerario para el alumnado residente en la zona C. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la Calle Peñalba con Cirujeda. Peñalba es el eje que recogerá al alumnado de la zona C por su acera oeste. Tras cruzar Pablo Iglesias, llega en Calle Alarcón al EES que distribuye a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 5	Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la zona D. El punto de encuentro inicial se sitúa en el espacio estancial existente en la esquina de Leopoldo Alas con Calderón de la Barca. Discurre por la acera oeste de Leopoldo Alas hasta cruzar la Avda. de Pablo Iglesias y, continuando por Leopoldo Alas, llegar a tomar el CES 1 en Alarcón.

En el plano se observan todos los caminos escolares definidos en este ámbito y a continuación se desarrollará el análisis técnico pormenorizado de cada uno de los CES.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES1

Itinerario para el alumnado residente en la zona B, en el Barrio de La Arena. Es el itinerario más largo e incluye dos intervenciones de importancia para la movilidad peatonal de la zona:

- la continuidad peatonal del eje de Aguado en el cruce de Carretera de la Costa.
- la intervención en Alarcón cerca del centro educativo Corazón de María que va a reducir la complejidad del tráfico en la zona especialmente en los horarios de entrada y salida de los centros escolares.

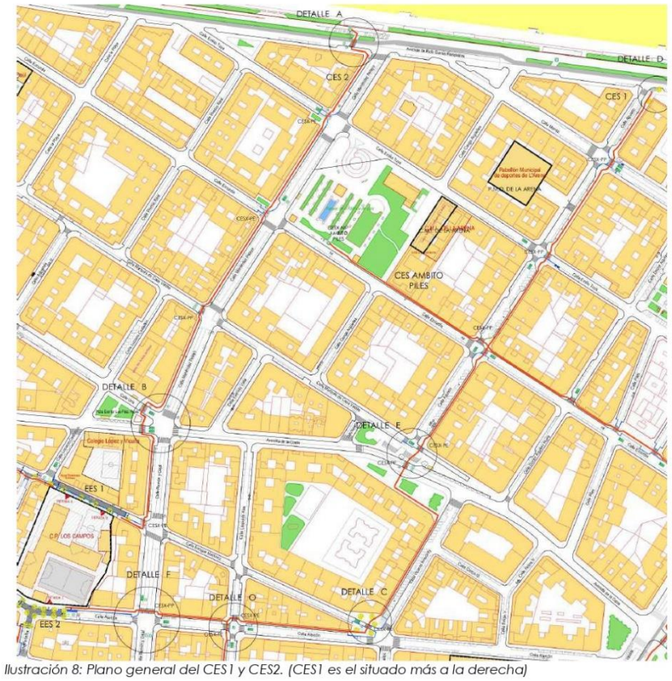


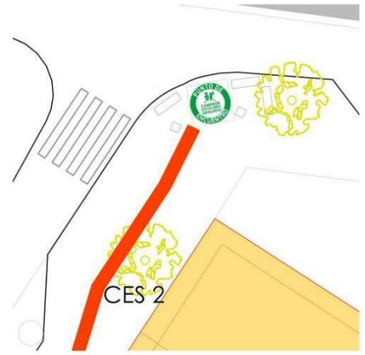
Ilustración 8: Plano general del CES1 y CES2. (CES1 es el situado más a la derecha)

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Rufo Rendueles con Aguado, donde se habilita un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. A continuación el itinerario discurre por la acera este de Aguado, cruza la Carretera de la Costa y sigue por Vicente Innerarity hasta Alarcón, donde, tras cruzar Ramón y Cajal, el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

El trayecto final del CES1 sirve de apoyo al CES5.

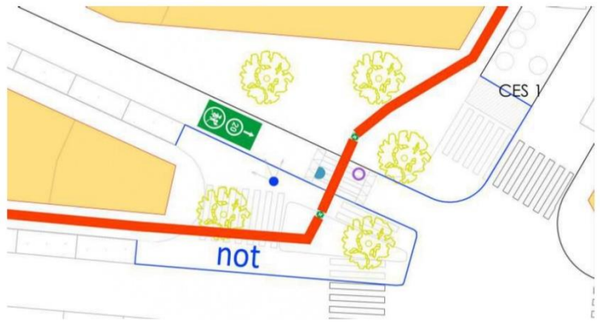
Este itinerario facilita un acceso seguro al Pabellón Municipal de Deportes de L'Arena. Y con el CMI de La Arena o el Parque de Isabel la Católica en conexión con el CES2 del Ámbito 1.

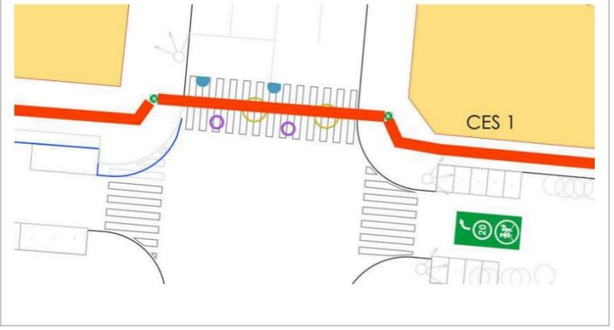
En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES1
UBICACIÓN	Rufo Rendueles / Aguado
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el centro
SOLUCIÓN	Crear un espacio estancial para la espera y el encuentro en la acera sur de Rufo Rendueles Instalar bancos para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: bancos, sillas y arbolado
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruces
UBICACIÓN	Aguado / Manso, Emilio Tuya, Excurdia
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se marcan los pasos de peatones para reforzar la continuidad del CES. No se elevan por paso de líneas Gijón Bus. Se marca el itinerario en acera. Se desplazan los contenedores de RSU en Emilio Tuya y Manso para ganar visibilidad en cruce. Ampliación de aceras. Se señalizan las intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 3-4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R, CESX-L, CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce E
UBICACIÓN	Carretera de la Costa/ Aguado
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Mejorar la accesibilidad peatonal general de la zona.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de la prolongación de Marques de Casa Valdés con la elevación del paso de peatones y reforzar la seguridad señalizando la entrada del vado. Instalar nuevo semáforo y nuevo paso de peatones. Sincronizar con semáforo actual en cruce con C/ Navarra. Pintar nuevo paso de peatones no elevado. Señalizar cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo. Paso peatones CESX-PE y CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A / Señalizador de cruce: CESX-R, CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce C
UBICACIÓN	Alarcón / Enrique Martínez
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Reducción complejidad del cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Nueva ordenación del tráfico: Se elimina el pequeño ramal de giro de E. Martinez hacia Alarcón y se incorporan isleta y vial a la acera. Ampliación de acera para estrechar vial. Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se instala nueva regulación semafórica para incrementar la seguridad del cruce en Enrique Martínez. Está intervención pacificará este espacio de conflicto que afecta también al centro educativo Corazón de María.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo. Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F Nuevo Arbolado en la nueva acera ganada y en la esquina anterior.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Alarcón / Ramón y Cajal
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de Ramón y Cajal marcando el paso de peatones (no se eleva) Disponer nueva regulación semafórica adaptada al transito escolar con fase verde peatonal exclusiva antes del ámbar para giro desde Alarcón. Ganar espacio de recepción en la Esquina de Alarcón.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica. Plataforma ampliada Paso peatones CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES2

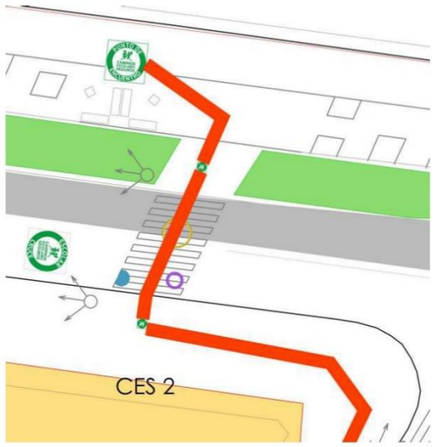
Itinerario diseñado para el alumnado residente en la zona B y C (Ver plano general en Ilustración 8 de la descripción del CES1).

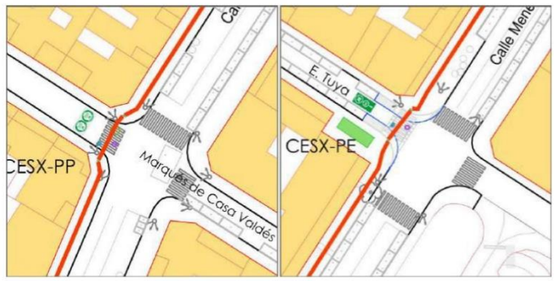
El punto de encuentro inicial se sitúa en Rufo Rendueles, en el popular "Cascayu", cerca del cruce con Menéndez Pelayo, donde existe un espacio estancial amplio para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por Menéndez Pelayo hasta el cruce de Uría y Ctra. de la Costa donde el nivel de seguridad dependerá de la solución que se adopte respecto a la nueva regulación semafórica que se propone. Desde allí, por Ramón y Cajal acceden de forma segura al EES de cada entrada al centro.

Este camino, como excepción en el presente proyecto, discurre por una "calle frontera" con alto volumen de tráfico rodado. Sin embargo – tras analizar las residencias, los cruces de este itinerario y sus alternativas – Menéndez Pelayo se ha perfilado como el eje estructurante más eficiente para dar un itinerario seguro y usable a esta zona.

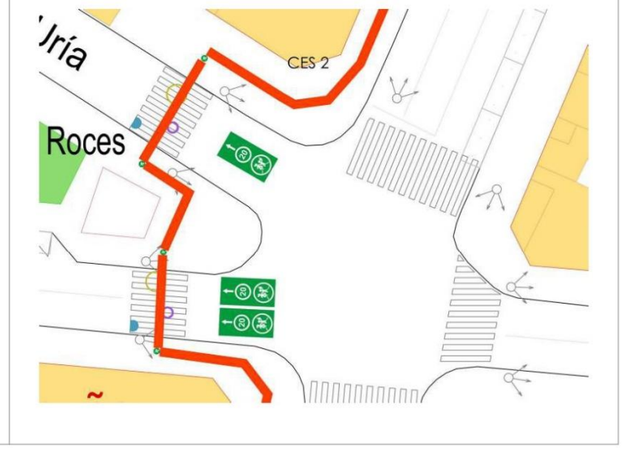
El punto de encuentro en el Cascayu pretende aprovechar este espacio lleno de vida y facilitar que pueda ser el captador de alumnado proveniente de otras zonas. Además, este CES en sentido contrario alimentará el Paseo del Muro como captador para los CES del Ámbito 5 (Ver punto 4.5)

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES2
UBICACIÓN	Avda. Rufo Rendueles
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Mejorar su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro. Creación de punto de captación para otros CES en el paseo marítimo.
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en esta amplia esquina a la que el alumnado residente en esta zona puede acceder solo o acompañado por los diferentes vías peatonales que tiene la zona cruzando las parcelas. En el punto de encuentro se instalarán bancos, sillas y árboles para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Paso peatones CESX-PP Señalización CES: CESX-C Mobiliario urbano: 4 bancos, 2 sillas. Opcional: aparcabicis
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruces
UBICACIÓN	Menéndez Pelayo con Emilio Tuya y Marqués de Casa Valdés
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se marcan los pasos de peatones para reforzar la continuidad del CES. Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera en Emilio Tuya. Se señaliza continuidad e intersecciones con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo con fase ámbar intermitente para coche durante el verde peatonal Paso peatones: CESX-PE y CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce
UBICACIÓN	Menéndez Pelayo / Ezcurdia
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva y marca el paso de peatone para reforzar la continuidad del CES. Nueva regulación semafórica con fase verde peatonal exclusiva antes del giro en ámbar desde M. Pelayo. Se señaliza continuidad e intersecciones con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce B
UBICACIÓN	Menéndez Pelayo / Uría / Ctra. de la Costa
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se marcan los pasos de peatones para reforzar la continuidad del CES (no se elevan). Nueva regulación semafórica con fase verde peatonal exclusiva antes de posibilitar cualquier hacia el CES. Se señaliza continuidad e intersecciones con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4 – 3 (depende de la regulación semafórica finalmente adoptada)
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce: CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Ramón y Cajal / Enrique Martínez
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de E. Martínez con la elevación del paso de peatones y reforzar la seguridad señalizando la entrada en el EES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Plataforma ampliada Paso peatones CESX,PE Señalización CES: CESX-C, CESX-A
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES3

Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona A. Es un alumnado muy disperso que puede acudir solo o acompañado hasta cualquier punto del CES.

Ilustración 9: Plano general del CES3

El punto de encuentro inicial se sitúa en Calle Uría en su cruce con la calle Garcilaso de la Vega.

Desde allí el camino discurre por Garcilaso de la Vega hasta cruzar Carretera de la Costa . Sigue por la amplia acera peatonal con terrazas hasta Enrique Martínez donde ya caminarán seguros hasta su entrada por el EES.

Este itinerario además es útil para otros centros de la zona como el López y Vicuña o el colegio San Vicente.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES3
UBICACIÓN	Calle Uría / Garcilaso de la Vega
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Ampliar el espacio y mejorar su usabilidad. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el centro
SOLUCIÓN	Ampliación del espacio peatonal con 1 plaza de estacionamiento y estrechamiento del vial. Instalación de bancos para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado. Marcado del punto y continuidad del camino
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Ampliación acera Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: 2 bancos
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce M
UBICACIÓN	Garcilaso de la Vega / Carretera de la Costa
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones para reforzar la continuidad del CES. Revisión de la duración del verde peatonal del semáforo para incrementar la seguridad del cruce. Señalización de la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A
IMÁGENES Y PLANOS	

95

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce N
UBICACIÓN	Enrique Martínez / Alfonso I / Ctra. de la Costa
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones para reforzar la continuidad del CES. Se amplía la zona de recepción del paso de peatones para estrechar el vial. Se traslada el semáforo del cruce con Ctra. de la Costa al final de Alfonso I. De esta manera se simplifica el cruce peatonal y el acceso al EES de E. Martínez. Se señaliza continuidad e intersecciones con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4 – 3 (depende de la regulación semafórica finalmente adoptada)
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica. Ampliación de plataformas. Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce: CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

97

IDENTIF.	CES2 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Ramón y Cajal / Enrique Martínez
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de E. Martínez con la elevación del paso de peatones y reforzar la seguridad señalizando la entrada en el EES. Ampliación de aceras en paso de calle La Felguera (2 plazas de aparcamiento) Marcado de Vados
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Plataforma ampliada Paso peatones CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: CESX-L / CESX-S Señalización Plataforma CESX-E, CESX-C y CESX-ZC
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES4

Itinerario diseñado para el alumnado residente en la zona sur de la zona C en El Coto.

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la calle Peñalba con Cirujeda. Hasta allí el alumnado de la zona C acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Este discurre por la acera oeste de la Calle Peñalba dando servicio al alumnado de las calles perpendiculares (S. Fco de Asís, Sagrado Corazón, etc.) y circundantes hasta llegar al cruce con Pablo Iglesias. Después entran ya en el EES de Alarcón desde donde se distribuirán a sus entradas de referencia al centro.

En toda la Calle Peñalba se hace una gran intervención para generar un eje peatonal con arbolado y pacificada. Se logra modificando la sección excesiva del vial para ajustarla a la velocidad de la vía (30 km/h). El resultado será un nuevo reparto del espacio con un ancho de la vía de 4 metros y un nuevo paseo en la acera oeste de 4 metros de ancho.

Al final del CES4 se ubica la Zona de Transito Escolar (ZTE) del centro (Ver punto 4.2.3.4), perfectamente ubicada para dar una respuesta rápida a las necesidades de las familias usuarias sin generar ninguna inseguridad en el EES.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES4
UBICACIÓN	Peñalba / Cirujeda
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina oeste del cruce como captador del alumnado residente en la zona C. Creación de pequeño espacio estancial para el encuentro y descanso. Marcado de continuidad del CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización CES: CESX-A Mobiliario urbano: dos bancos y dos sillas. Arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruces Tipo 1
UBICACIÓN	Peñalba con: S. Francisco de Asís, Sagrado Corazón y Tejera
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis). Ampliación aceras. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruces Tipo 2
UBICACIÓN	Peñalba con: Cienfuegos, Campo Sagrado y S. Ignacio.
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis). Ampliación de aceras. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces con CES
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F / CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruce G
UBICACIÓN	Peñalba / Avenida de Pablo Iglesias
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones (no elevar). Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento ampliar aceras en el cruce. Ampliación de fase verde peatonal para adaptarla al tránsito escolar. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces con CES Señalización de ZTE
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C Señalización de ZTE: CESX-KG
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Peñalba / Alarcón
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES.
SOLUCIÓN	Eliminación de plazas de aparcamiento e incorporación a la plataforma para estrechar calzada (reducción de velocidad, paso más corto para escolares, limpieza del cruce) en zona de protección escolar. Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Plataforma EES Señalización CES: CESX-A Ampliación de plataforma.
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES5

Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte norte de la zona D en El Coto y desemboca en el EES por el itinerario del CES1.

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la calle Leopoldo Alas con Calderón de la Barca, donde recoge a los residentes en la zona, y discurre por la acera oeste de Leopoldo Alas. Tras cruzar la Avenida de Pablo Iglesias, desemboca en la Calle Alarcón donde caminan por el EES hacia su entrada de referencia al centro.

El desarrollo del CES5 va a generar un efecto de mejora de la seguridad para el alumnado del Colegio Ramón de Campoamor y el IES Calderón de la Barca

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES5
UBICACIÓN	Leopoldo Alas / Calderón de la Barca
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina nordeste del cruce. Se amplia la plataforma eliminando plazas de aparcamiento. Elevación de paso de peatones a nivel calzada. Señalización de giros e intersecciones con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: cuatro bancos
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce K
UBICACIÓN	Leopoldo Alas / Balmes
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Nuevo paso de peatones elevado a nivel acera. Ampliación de aceras para ganar visibilidad y seguridad en el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis) Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente.
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Ampliación de plataformas Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F, CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce L
UBICACIÓN	Leopoldo Alas / Avenida de Pablo Iglesias
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones (no elevar). Ampliar aceras en el cruce para aumentar visibilidad y reducir el tiempo de paso por la calzada. Ampliación de fase verde peatonal para adaptarla al tránsito escolar. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención conexión con CES1
UBICACIÓN	Alarcón / Leopoldo Alas
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conectar con CES1
SOLUCIÓN	Elevación y marcado del paso de peatones Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Pasos peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

4.2.3.3 Propuesta de mejora de la movilidad ciclista del centro.

La Comisión de Caminos Escolares del CP Los Campos manifestó claramente la necesidad de conectar el centro con la red de vías ciclistas de la ciudad si se quiere incrementar la cuota modal de la bicicleta en el centro.

La propuesta que hacemos para el entorno del CP Los Campos se refleja en el siguiente plano:

Con el carril bici propuesto, se conectaría el centro el carril bici en proyecto de Pablo Iglesias.

Se completa la propuesta con una serie de ciclocarriles que facilitarían la movilidad ciclista en el barrio pacificando algunas calles para beneficio general.

En cuanto a otras infraestructuras, la propuesta es:

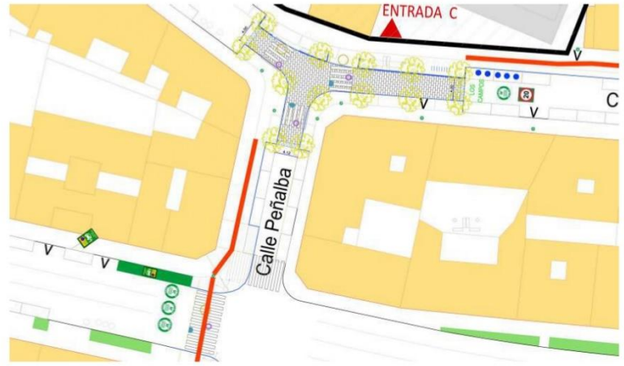
- Nuevos aparcamientos de bici para dar visibilidad al paso del CES en cruces.
- Aparcamientos de bicicletas en las plataformas de EES.
- Más aparcamientos de bicicletas en el interior del centro escolar para dar una seguridad añadida contra los robos al alumnado que acude cotidianamente al centro en bici.

4.2.3.4 Zona de Transito Escolar (ZTE)

El bajísimo 2,5% que se desplaza en vehículo motorizado particular podríamos es residual aunque ocasiona también situaciones de inseguridad a la entrada (mayor cantidad de vehículos circulando, aparcamineto en doble fila, etc.). Por ello, se propone regular esta movilidad para que no genere inseguridad y riesgos innecesarios en el entorno del centro, en previsión de que este porcentaje pudiara aumentar en cursos posteriores.

Se propone una pequeña zona de Kiss & Go con una reserva de espacio de tres plazas de rápida rotación (esta estimación para las necesidades actuales del centro se puede reconsiderar).

Se ubicaría en la Avenida de Pablo Iglesias, justo antes del semáforo en el cruce con Peñalba, de manera que estos niños y niñas llegarían al EES por el itinerario del CES4 de forma segura (ver "Descripción técnica del CES4 en punto 4.2.3.2).



4.3 ÁMBITO – LA ESCUELONA

4.3.0 FICHA DEL CENTRO

Denominación: Colegio Público Ramón Menéndez Pidal, "La Escuelona"
Domicilio: Calle Saavedra, 69. 33208 Gijón, Asturias
Teléfono +34985389332
Web: https://alojaweb.educastur.es/web/laescuelona/

Ubicado en el Barrio de El llano. Perteneciente al Área 3.2 del Mapa de zonas escolares de la Consejería de Educación. El edificio, consta de dos partes. El edificio histórico, que data de 1932 la zona administrativa y la de servicios, la biblioteca, el aula de nuevas tecnologías otros espacios para atención individual del alumnado. En el aulario inaugurado en el año 1965. se ubican las aulas de Educación Infantil en la planta baja y Educación Primaria en la primera y segunda plantas.

Su Área de Influencia ampliada queda delimitada por las calles por las calles Avda de Manuel Llaneza, Avda. Del Llano, Avda. Gaspar García Laviana, Cataluña, Severo Ochoa y Avda. De la Constitución. Recibe muy poco alumnado de otras zonas de la ciudad.

Nota: en este centro no se constituyó, como tal, una Comisión CES sino un grupo informal bastante implicado formado por elementos del AMPA y la dirección.

4.3.1 ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN ESCOLAR

El 90% se distribuyen de forma muy uniforme en un área inferior a los 20 minutos a pie del centro. Por ello, la gran mayoría del alumnado se desplaza caminando (85%) (Gráfico 1) y acompañado de adulto (70%) que principalmente son padre o madre sin que se aprecien

diferencias entre los recorridos de ida y vuelta. Se detecta muy poca incidencia en la utilización de transporte urbano o la bicicleta por la cercanía generalizada de los domicilios al colegio. Ver Anexo A3.

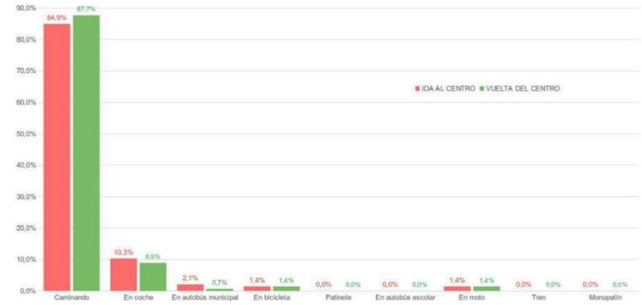


Ilustración 1: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

Un pequeño porcentaje (10%) se desplaza en vehículo particular, lo que llega a ocasionar situaciones de inseguridad a la entrada. A la hora de la salida este porcentaje baja y además se hace de forma más escalonada (comedor escolar y actividades del Programa 11x12).

La percepción de los trayectos es bastante positiva. Destaca la percepción de que el camino es "corto" y "divertido". No tienen percepción de la inseguridad pese al entorno complejo del centro.

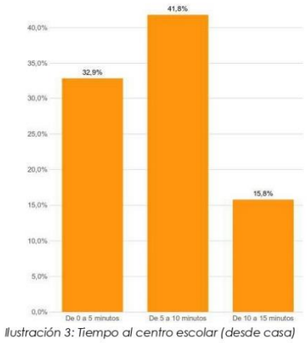


Ilustración 3: Tiempo al centro escolar (desde casa)

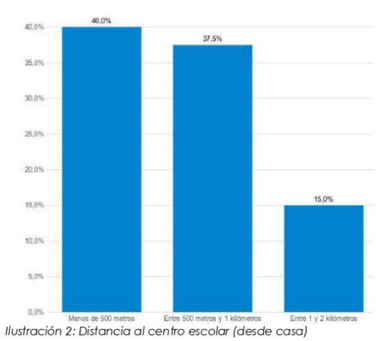


Ilustración 2: Distancia al centro escolar (desde casa)

En cuanto a las preferencias, el alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de desplazarse caminando, en bici o en patinete (74,3%) y perciben grandes ventajas en los desplazamientos a pie o en bici. Entre los inconvenientes más reseñables, para ir andando al

colegio el tráfico (33%) y el peso de la mochila (23%) son los más citados. Para la bicicleta, además del medio hostil (25%), se cita la falta de bicicleta (23%) o la resistencia de los progenitores (16%).

El índice de motorización de las unidades familiares menor que en el resto de centros estudiados: el 66% de las familias posee un coche o más.

A los efectos de favorecer la movilidad ciclista, el centro ya imparte unidades didácticas centradas en la bicicleta en Educación Física y posee un parque de bicicletas. Un 36% del alumnado no posee bicicleta por diferentes motivos (el 25% desearía tenerla) y muy pocos no saben montar en bicicleta. El entorno desconectado de las vías ciclistas y la percepción del entorno como peligroso para la bicicleta, ha impedido más avances.

En cuanto a la movilidad a pie, existe una experiencia de Pedibus organizada desde el AMPA en 2019 que desapareció.

La dirección relata que en material de educación vial, el centro ha sufrido un retroceso. Desde que se quitó el traslado gratuito en autobús al Parque Infantil de Tráfico donde la bicicleta era la protagonista, una actividad con cars ha tomado el relevo en la educación vial y puede estar generando un imaginario negativo para el cambio de hábitos en movilidad personal.

El grupo de trabajo del CES considera que la conexión ciclista por Schulz no es suficientemente segura y plantean que sería necesaria una conexión del centro por carril bici segregado para conseguir más desplazamientos en bicicleta. Existe una percepción en la comunidad del centro de que el entorno es peligroso para la bicicleta.

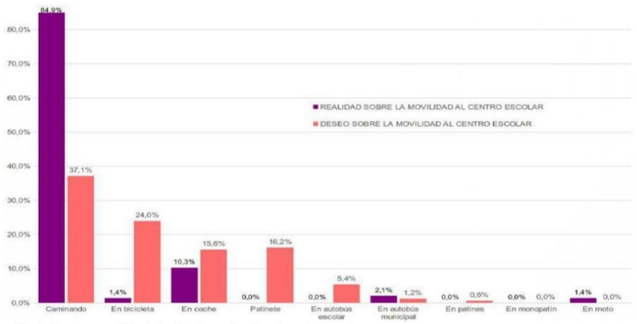


Ilustración 4: Deseo vs realidad de desplazamientos al centro escolar

4.3.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO Y DIAGNÓSTICO

El CP La Escuelona se localiza en el barrio de El Llano, el más poblado del concejo (unos 48.000 habitantes según el censo de 2016), el de mayor superficie y uno de los que más comercio y servicios en proximidad posee (asistenciales, educativos, deportivos, administrativos, etc.).

El desarrollo del barrio tras el PERI de El Llano ha configurado un entorno que sería perfecto para un eje peatonal que conectara el Centro de Salud con los centros docentes del barrio, los equipamientos deportivos y el Centro Municipal de El Llano, núcleo de actividad cultural y social.

Concretamente, el centro está circundado por calles y avenidas con una gran densidad de tráfico, como Avda. del Llano, Pérez de Ayala, Juan Alvargonzález o Avda. Manuel Llaneza. Todas estas vías tienen red semafórica y pasos peatonales pero, en líneas generales, no se adecúa a las necesidades de la población escolar y se aprecian pasos muy largos, fases semafóricas para el peatón muy cortas, rodeos y cruces en verde para peatones con ámbar para los vehículos motorizados. Todo para priorizar la fluidez (velocidad) del tráfico rodado a costa de los desplazamientos peatonales.

Dispone el centro de dos accesos:

- Entrada A – Portón con rampa de asfalto que da acceso al patio y pista deportiva cubierta junto al edificio histórico en la calle Saavedra. Actualmente es la entrada del alumnado de 1º, 2º, 3º e Infantil° por protocolos COVID-19. Se accede por aceras muy estrechas y el vado del portón es invadido con frecuencia por familiares al dejar alumnos en coche.
- Entrada B – Es la puerta de acceso del aulario nuevo. Actualmente es la entrada para el alumnado de 4º, 5º y 6º. Se accede por Eleuterio Quintanilla por acera normal vallada y hay espacio para el agrupamiento en el interior del recinto.

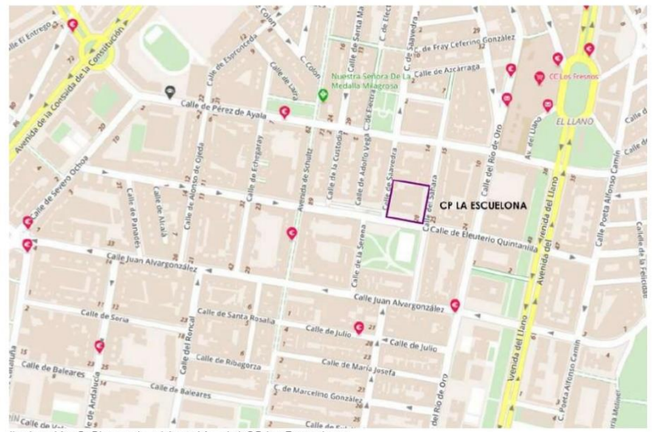
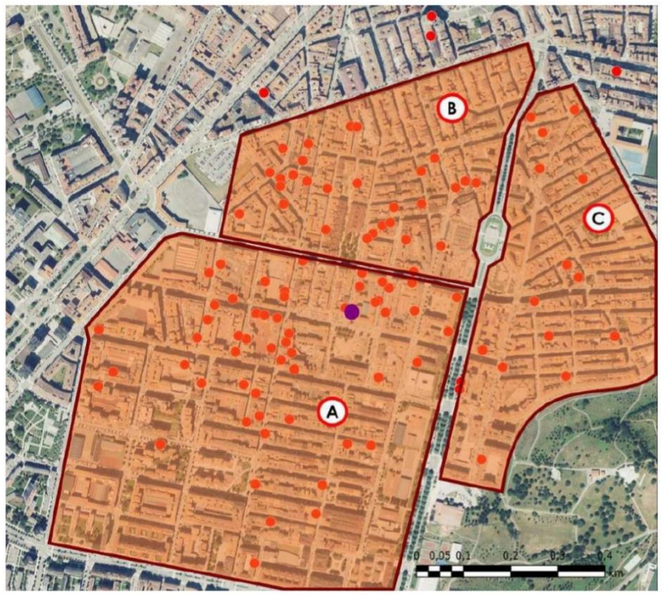


Ilustración 5: Plano de ubicación del CP La Escuelona

En el gráfico siguiente organizamos la concentración del alumnado en tres zonas:



La zona de influencia es muy amplia y por tanto a continuación se detalla brevemente las principales deficiencias que suponen fuentes de riesgo potencial para la seguridad del alumnado. Los problemas enumerados son producto de las declaraciones por del grupo de trabajo de CES, la dirección del centro y la observación física del entorno por el equipo redactor.

Zona A:
Una zona muy amplia que concentra la mayor parte de la población escolar del centro.

En esta zona esta la EEI Gloria Fuertes y los CP San Miguel, Pumarín, Manuel Martínez Blanco y El Llano que se pueden beneficiar de las Propuestas de Actuación que se reseñan a continuación. soluciones propuestas más adelante.

La zona está circundada por los carriles bici de Avda. del Llano y Gaspar G. Laviana pero no hay vías segregadas en su interior para facilitar la permeabilidad hacia los centros escolares. Solo la Avda. de Schultz cruza la zona de norte a sur.

Las calles frontera de la zona son las más peligrosas por ser vías rápidas.

Vamos a enumerar alguna de las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Calle Saavedra	Tráfico de agitación. Aceras estrechas.
C. Sáhara	Aparcamiento en batería y cruce sin visibilidad.
Calle Saavedra / Eleuterio Quintanilla	Paso de peatones con ámbar y sin línea de detención con poca visibilidad que no se respeta (ha habido problemas). Esquina sin espacio para acoger a peatones (intervención táctica posterior intenta corregirlo). Aparcamiento en las isletas genera agitación en la zona y riesgo para escolares
Eleuterio Quintanilla	Elevada velocidad. Cruces con regulación semafórica. Mucho tráfico. Aparcamiento en doble fila para carga y descarga
Juán Alvargonzález	Ha mejorado con el estrechamiento y la ampliación de aceras respecto a la situación precedente. Elevado tráfico. Poco respeto por los pasos de peatones.
Avda. de Shultz	Poco tráfico comparado con vías circundantes por limitación de usos. Muchos autobuses. Taxis a elevada velocidad.
Avda. Shulz/ E. Quintanilla	Cruce complejo para escolares. Giro en ábar durante el verde peatonal con desde E. Quintanilla hacia Pérez de Ayala. Mala visibilidad por aparcamiento cerca del cruce. Velocidad alta.

Zona B:

En esta zona habitan un buen número escolares del CP La Escuelona al otro lado de una barrera importante: la Calle Pérez de Ayala. En el interior de la zona se pueden encontrar itinerarios hasta Pérez de Ayala.

Esta zona carece de vías ciclistas y está desconectada para la movilidad ciclista mientras no se desarrolle el carril bici proyectado de Manuel Llaneza.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Pérez de Ayala	Muy peligrosa. Autopista urbana con elevadas velocidades, cambios de carril y adelantamientos. Pasos peatonales muy largos y con fases semafóricas cortas para escolares
Avda. de Schulz	Poco tráfico comparado con vías circundantes por limitación de usos. Muchos autobuses. Taxis a elevada velocidad.
Avda. de Schulz / San José	Semáforo con fase ámbar para algún giro. Esquina sin espacio para acoger a peatones.
San José	Elevada velocidad en descenso. Cruces regulados c/semaféro.
Electra / Fray Ceferino	Eje peatonal seguro
Bobes, Arroyo, Colón, Espronceda, Larra.	Aceras estrechas con coches sobre las aceras. Tráfico de agitación. Ocupación de pasos de peatones. Larra pide intervención para pacificarla como Echegaray
Argandona y Rio de Oro	Tráfico elevado y velocidad alta. No se respetan pasos de peatones.

Zona C:

El acceso al CP La Escuelona desde esta zona está condicionado por la frontera que genera la Avda. del Llano. Su llegada al centro sería por E. Quintanilla. Esta zona carece de vías ciclistas segregadas interiores.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

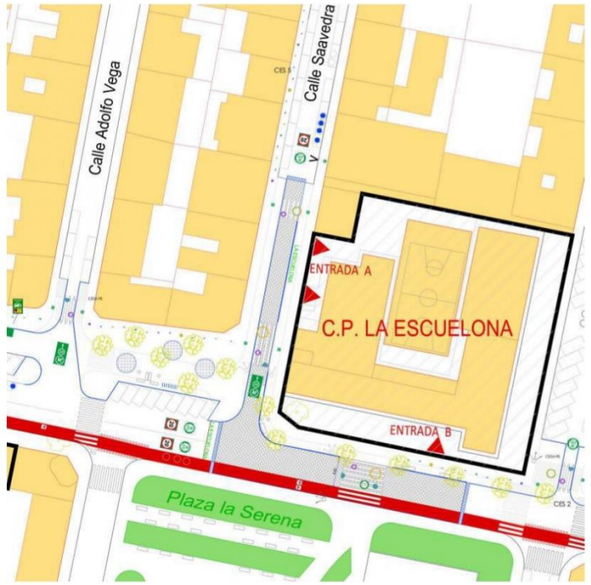
LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Avda. Del Llano	Muy peligroso. Autopista urbana con elevadas velocidades, cambios de carril y adelantamientos. Pasos peatonales muy largos y con fases semafóricas cortas para escolares.
Avda. Del Llano/Eleuterio Quintanilla	Pasos peatonales muy largos y con fases semafóricas cortas para escolares. Cruces con fase ámbar para coches. Plazas de aparcamiento dificultan visibilidad
Fuente del Real	Vía muy peligrosa. Autopista urbana con elevadas velocidades, cambios de carril y adelantamientos. Pasos peatonales largos y con fases semafóricas cortas para escolares.
Fuente del Real / Poeta Alfonso Camín	Cruce muy complejo y peligroso
Poeta Alfonso Camín	Recientemente rediseñada desde Fuente del Real, dirección sur: aceras anchas, vegetación, bancos. El otro tramo, aceras más estrechas
Poeta Alfonso Camín / Morón	Cruce peligroso sin regulación semafórica. Vehículos aparcados ilegalmente restan visibilidad al paso de peatones.
La paz, Joaquín Solís, Progreso, Alegría, Francisco Carantoña.	Aceras estrechas e irregulares. Coches aparcados en la acera. Velocidades elevadas por cuestas (arriba y abajo). Cruces con poca visibilidad por exceso de plazas de aparcamiento. Tráfico de agitación

4.3.3 PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

4.3.3.1 Entorno Escolar Seguro del CP La Escuelona

Actualmente, el espacio público está focalizado en el tráfico rodado y el aparcamiento. El centro escolar está afectado por un viario complejo con cruces, vías rápidas y un espacio de estacionamiento en Eleuterio Quintanilla que genera un caos peligroso en determinados momentos. Aceras estrechas, calzadas demasiado amplias y desconexión física incluso del Parque de la Serena completan un panorama agresivo para la movilidad peatonal (y ciclista) del alumnado.

La intervención reconduce esta situación y genera el Entorno Escolar Seguro (EES) del CP La Escuelona que se implanta en un espacio continuo en la esquina de Eleuterio Quintanilla y Saavedra.



Se amplían las aceras en todo el EES a costa de las plazas de aparcamiento en la Calle Saavedra, dejando el tramo del vial intervenido en 4 metros para adaptarlo a la velocidad de la vía (2- 30Km/h). En Eleuterio Quintanilla la ampliación de aceras se realiza estrechando el vial hasta los 6,60 metros para calmar el tráfico también, quedando la acera en 4,40 metros en introduciendo el carril bici en calzada.

En calzada, se eleva la plataforma a nivel acera y se instala un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con los elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC). Se trata de rebalancear la apropiación del espacio y generar una continuidad con el espacio verde de la Plaza de la Serena, desplazando además el paso de peatones actual para alinearlo con el acceso al interior de la plaza.

Para dar más amplitud y limpieza al espacio se trasladan y soterran los contenedores de RSU y se plantan unos árboles en la acera de Eleuterio Quintanilla y se instala el vallado de protección y la señalización de acceso al vado del centro que se sitúa dentro de la plataforma del EES.

La actuación se completa con la eliminación de la isleta y el vial de servicio (estacionamiento) de Eleuterio Quintanilla, entre Calle Saavedra y Calle Adolfo Vega, que se incorpora a la acera y se genera un espacio estancial tranquilo y seguro con arbolado, vegetación, espacio de juego infantil (se reserva la dotación de espacio pero no se determinan los elementos a instalar), sillas, bancos y aparca bicis. Este espacio es el captador de todos los flujos desde los CES1, CES3 y CES4 y puede servir de zona de encuentro para los CES2 y CES5.

En el lateral izquierdo del EES, en la vía de servicio de Eleuterio Quintanilla, se ubica una pequeña ZTE para el centro. Se estima que con tres plazas puede ser suficiente para las necesidades actuales del centro aunque esta reserva de espacio se puede reconsiderar.

Al EES llega el carril bici que se propone para dar accesibilidad ciclista al centro (Ver punto 4.3.3.3).

4.3.3.2 Caminos Escolares Seguros

Este Ámbito 3 abarca una zona muy amplía en la que la población escolar del CP La Escuelona se distribuye bastante uniformemente. Los CES que se proponen pretenden dar puntos de acceso cercano al alumnado desde los que recorrer los CES en grupo de forma segura y autónoma. La trama urbana del ámbito y las barreras existentes, dificulta el CES "a la puerta de casa" pero facilita la conformación de itinerarios seguros con una intervención limitada.

Para dar respuesta a las necesidades del alumnado de las distintas zonas de influencia estudiadas (Ver punto 4.3.2) se han diseñado los siguientes CES:

CES 1	Itinerario para el alumnado residente en la zona A al oeste de la Avda. Schulz. Es el itinerario básico porque canaliza la llegada la centro de CES3 y CES4. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Eleuterio Quintanilla con Severo Ochoa, donde se amplía la acera para habilitar un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por Eleuterio Quintanilla donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 2	Itinerario para el alumnado residente en la zona C. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Eleuterio Quintanilla con Poeta Alfonso Camín, donde hay un pequeño espacio estancial de espera y encuentro. El camino discurre por Eleuterio Quintanilla, cruzando la Avda. de El Llano, hasta el EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 3	Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona A sur. El punto de encuentro inicial se sitúa en Parque Infantil Manfer de la Llera con abundante espacio de espera y encuentro, juegos infantiles y estación de GijónBici. A este punto de encuentro llegará el alumnado de la zona caminando, solos o acompañados (con cruces seguros de la Avda. Schulz cuando proceda). El itinerario baja por la Avenida de Schulz hasta Eleuterio Quintanilla, donde el CES1 les llevará al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro. Este itinerario además es útil para el Colegio San Miguel y el complejo escolar de Río de Oro.
CES 4	Itinerario para el alumnado residente al oeste de la zona B. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Colón con Espronceda. Hasta allí el alumnado acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Este discurre por la Calle Colón dando servicio al alumnado de las calles adyacentes (Bobes, Arroyo, Colón, Espronceda, Larra, ...) para llegar a Schulz, cruzar Pérez de Ayala y continuar hasta tomar el CES1 que les llevará al EES.
CES 5	Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte este de la zona B. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Aurelio del Llano con Río de Oro donde recoge a los residentes en el espacio peatonal y discurre hacia Azcárraga hasta la calle Saavedra donde llegan al Bulevar Electra y cruzan Pérez de Ayala para tomar y continuar por Saavedra hasta el EES donde, seguro, caminará cada cual hacia su entrada de referencia al centro.

En el plano a continuación (ilustración 5) se observan todos los caminos escolares definidos en este ámbito y a continuación se desarrollará el análisis técnico pormenorizado de cada uno de los CES.

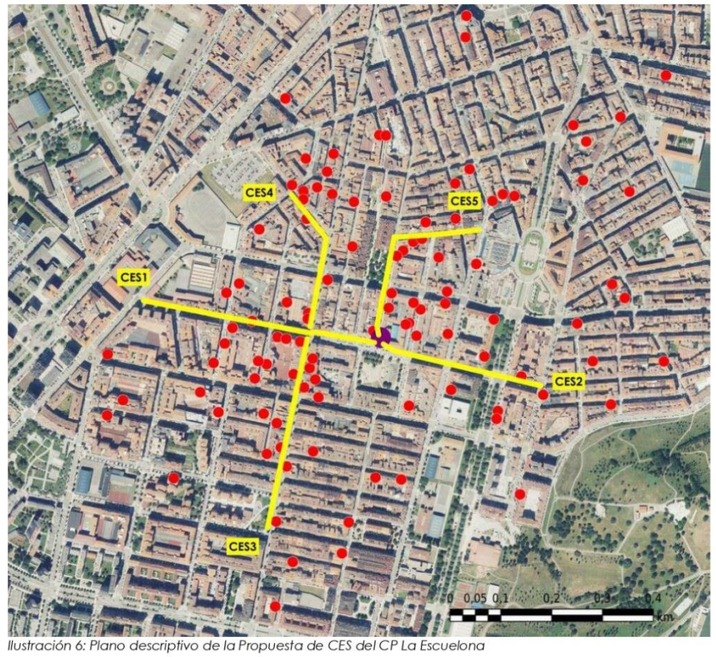


Ilustración 6: Plano descriptivo de la Propuesta de CES del CP La Escuelona

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES1

Itinerario para el alumnado residente en la zona A al oeste de la Avda. Schulz. Es el itinerario básico porque canaliza la llegada al centro de CES3 y CES4.

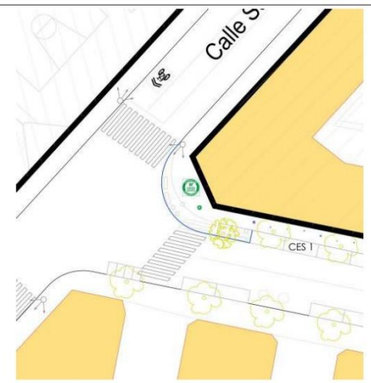
Ilustración 7: Vista general del CES1

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Eleuterio Quintanilla con Severo Ochoa, donde se amplía la acera para habilitar un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por Eleuterio Quintanilla donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

Este itinerario crea además un itinerario más seguro para acceder al CS Severo Ochoa y a los centros educativos CP Rey Pelayo, IES Fdez. Vallín, IES Doña Jimena e IES Jovellanos con lo que va a mejorar la movilidad peatonal de todo el barrio ostensiblemente creando un eje peatonal junto al CES2.

En el trayecto del CES1 se ubica la pequeña ZTE del centro (Ver punto 4.3.3.4).

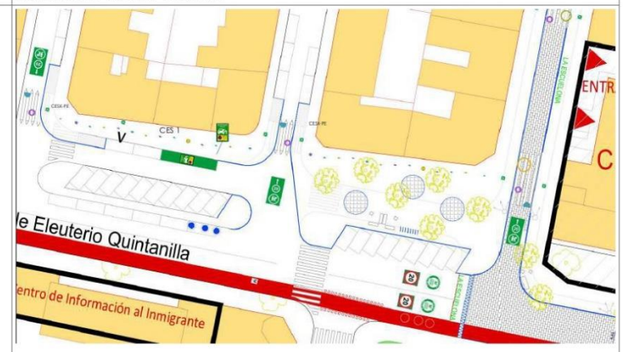
En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES1
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Severo Ochoa
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	Ampliación de la acera a costa de la calzada y una plaza de estacionamiento. En el punto de encuentro se instalarán bancos y más arbolado para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: bancos, sillas, arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce B
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Alonso de Ojeda
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce C
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Echegaray
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R y CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce D
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Avda. Schulz
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conexión con CES4 y CES3
SOLUCIÓN	Se marca el paso de peatones para reforzar la continuidad del CES (no se eleva el paso). Nueva regulación semafórica: fase verde peatonal exclusiva antes del giro con fase ámbar desde E. Quintanilla. Fase verde más amplia. se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	 Atención: parte de los elementos en la imagen se comentan en el CES3

IDENTIF.	CES1 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla (vía de servicio) / Custodia y Adolfo Vega
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro para CES1, CES3 y CES4. Ubicación de ZTE.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de las calles Custodia y Adolfo Vega con la elevación de pasos de peatones y reforzar la seguridad señalizando la entrada en el EES por el nuevo espacio. El transito final hasta la plataforma del EES se produce por un gran paso de peatones con regulación semafórica adaptada (fase verde peatonal exclusiva). Se ubica la ZTE del centro entre ambas calles.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones CESX-PE (2) Plataforma ampliada regulación semafórica Señalización CES: CESX-C / CESX-A / CESX-ZC / r301-20 Señalizador de cruce CESX-F Señalizador de ZTE: CESX-KG
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES2

Itinerario para el alumnado residente en la zona C.

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Eleuterio Quintanilla con Poeta Alfonso Camín, donde hay un pequeño espacio estancial de espera y encuentro. El camino discurre por Eleuterio Quintanilla, cruzando la Avda. de El Llano, hasta el EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

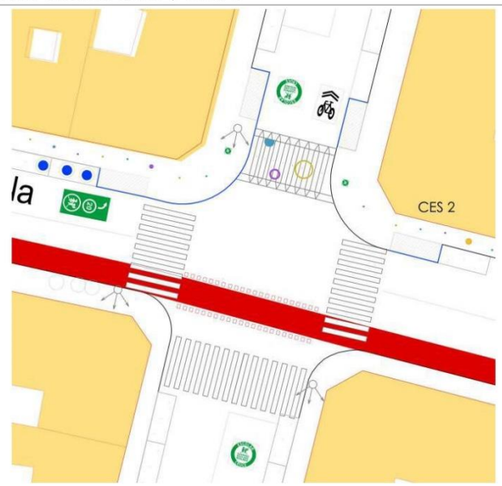
Ilustración 8: Vista general del CES2

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES2
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Alfonso Camín
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	Ampliación de la acera a costa de la calzada y dos plazas de estacionamiento. En el punto de encuentro se instalan bancos sillas y dos arboles para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: bancos, sillas, arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce G
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Avenida de El Llano
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se marca el paso de peatones para reforzar la continuidad del CES (no se eleva). Se introduce fase semafórica verde peatonal exclusiva antes del permitir el giro en ámbar desde Eleuterio Quintanilla. Se amplía la fase verde peatonal. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-F y CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

133

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce F
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Rio de Oro
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se introduce fase semafórica verde peatonal exclusiva antes del permitir el giro en ámbar desde Eleuterio Quintanilla. Se amplía la fase verde peatonal. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-F y CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

134

IDENTIF.	CES2 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Sahara
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro del CES
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones con regulación semafórica. La plataforma del EES conduce al alumnado hacia su entrada correspondiente.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones CESX-PE Plataforma ampliada Señalización CES: CESX-C / CESX-A
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES3

Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona A sur.

El punto de encuentro inicial se sitúa en Parque Infantil Manfer de la Llera con abundante espacio de espera y encuentro, juegos infantiles y, actualmente, una estación de GijónBici.

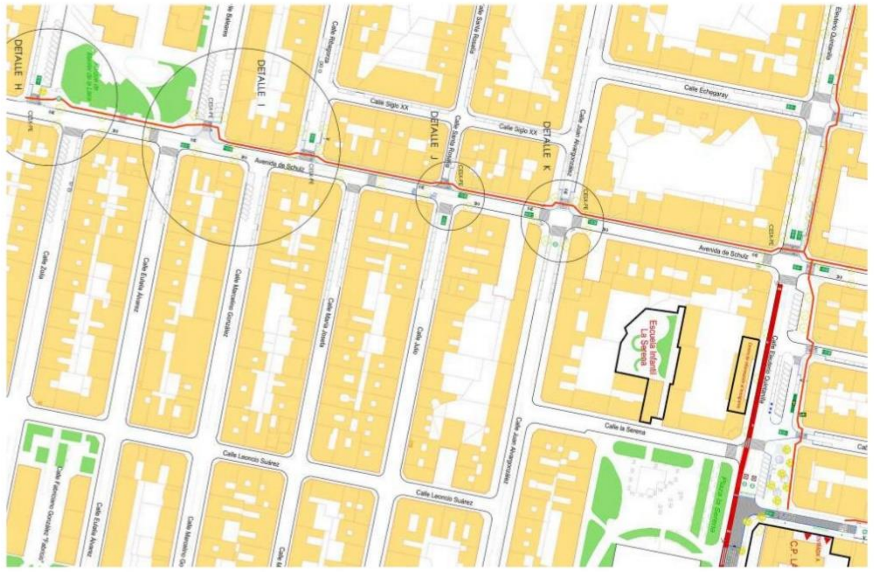


Ilustración 9: Vista general del CES1

A este punto de encuentro llegará el alumnado de la zona caminando, solos o acompañados (con cruces seguros de la Avda. Schulz cuando proceda).

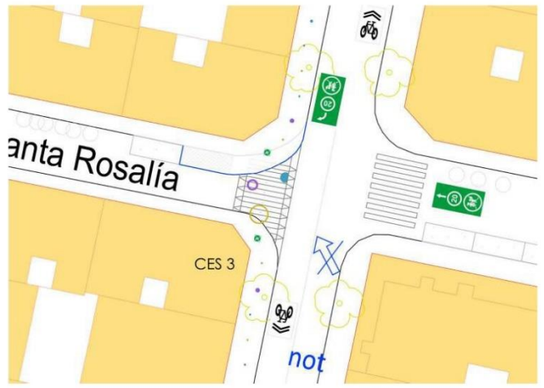
El itinerario baja por la Avenida de Schulz hasta Eleuterio Quintanilla, donde el CES1 les llevará al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

Este itinerario además es útil para el CP Pumarín, el Colegio San Miguel y el complejo escolar de la calle Rio de Oro.

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES3
UBICACIÓN	Parque Manfer de Llera (Avenida de Schulz / Valencia)
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	Ampliación de la acera a costa de la calzada y dos plazas de estacionamiento para reducir el ancho de calzada de la calle Valencia. Se refuerza el acceso al punto de encuentro elevando el paso de peatones. En el punto de encuentro se instalan bancos, sillas y un árbol para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: bancos, sillas, arbolado. Paso peatones: CESX-PE Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce I
UBICACIÓN	Avenida de Schulz / Baleares y Soria
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevar y marcar pasos de peatones para reforzar la continuidad del CES. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Pasos peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalización de vados: CESX-S Señalizador de cruce CESX-F, CESX-L y CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce J
UBICACIÓN	Avenida de Schulz / Santa Rosalía
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Simplificar el cruce
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se introduce nueva ordenación del tráfico prohibiendo el giro desde Schulz. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva ordenación del tráfico: Señal R-303 Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F y CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce K
UBICACIÓN	Avenida de Schulz / Juan Alvargonzález
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se introduce fase semafórica verde peatonal exclusiva antes del permitir el giro en ámbar desde Schulz (norte y sur). Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva ordenación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-R y CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce D
UBICACIÓN	Eleuterio Quintanilla / Avda. Schulz
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conexión con el CES1 que facilita el acceso seguro al EES del centro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones sobre E. Quintanilla para reforzar la continuidad del CES. Nueva regulación semafórica: Fase verde más amplia. Se señaliza la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C (2)
IMÁGENES Y PLANOS	 Atención: parte de los elementos en la imagen se comentan en el CES1.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES4

Itinerario para el alumnado residente al oeste de la zona B. Este camino genera un camino seguro hacia los equipamientos culturales del Conceyu de la Moceda de Xixón (CMX).

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Colón con Espronceda. Hasta allí el alumnado acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Este discurre por la Calle Colón dando servicio al alumnado de las calles adyacentes (Bobes, Arroyo, Colón, Espronceda, Larra, ...) para llegar a Schulz por donde caminan por la Plaza de Compostela. Tras cruzar Pérez de Ayala, continúan por Schulz sin cruces hasta conectar con el CES1 que les llevará al EES.

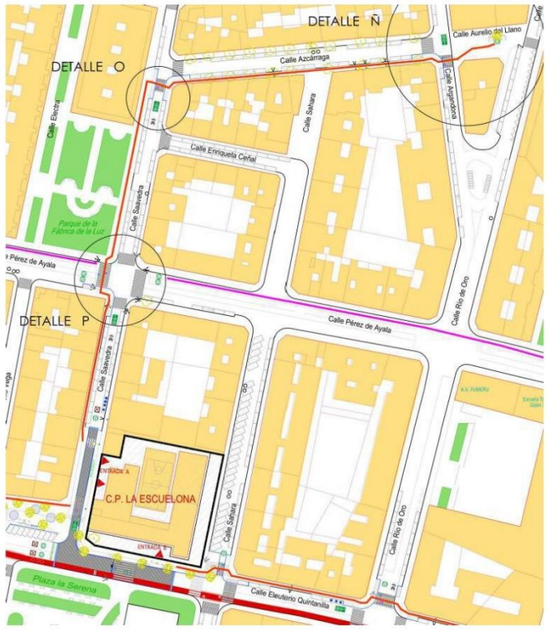
En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES4
UBICACIÓN	Calle Colón / Espronceda
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina suroeste del cruce como captador del alumnado residente en la zona B. Se amplia el espacio con dos plazas de estacionamiento. Se instalan bancos, sillas, arbolado.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: bancos, sillas, arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruce LL
UBICACIÓN	Avenida de Schulz / Calle Pérez de Ayala
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones (no se eleva a nivel acera). Marcado de continuidad del CES. Introducción de fase semafórica verde peatonal exclusiva antes del permitir el giro en ámbar desde Schulz (norte y sur). Ampliación de zona de recepción sur del paso de peatones para reducir tiempo en calzada. Señalización de cruce con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica. Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A, CESX-C Señalizador de cruce CESX-F / CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES5

Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte este de la zona B. Proporciona un acceso seguro al equipamiento comercial de Los Fresnos y al Parque de la Fábrica de la Luz

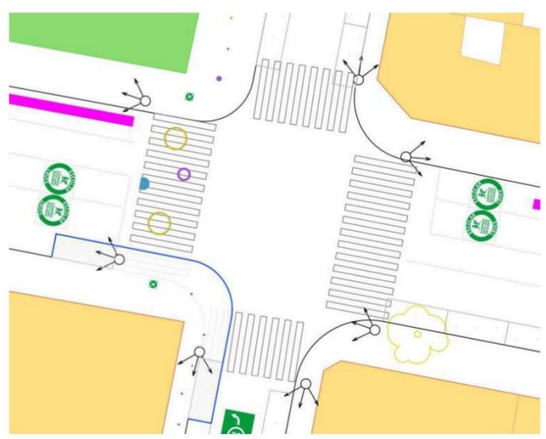


El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Aurelio del Llano con Río de Oro donde recoge a los residentes en el espacio peatonal y discurre hacia Azcárraga hasta la calle Saavedra donde llegan al Bulevar Electra. Tras cruzar Pérez de Ayala continúan el itinerario por Saavedra hasta el EES donde, seguro, caminará cada cual hacia su entrada de referencia al centro.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES5
UBICACIÓN	Hernán Cortés/ Magallanes
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la calle peatonal Aurelio Llano donde se instala mobiliario urbano en el espacio que las terrazas permitan. Elevación de paso de peatones a nivel calzada. Señalización de intersecciones con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F Señal punto de encuentro: CESX-MP Arbolado y mobiliario urbano
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce O
UBICACIÓN	Azcárraga / Saavedra
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis) Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

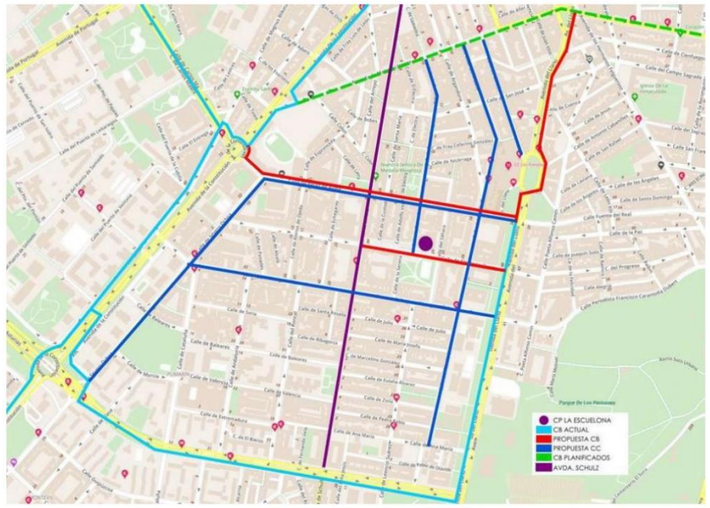
IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce P
UBICACIÓN	Saavedra / Pérez de Ayala
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones (no elevar a nivel acera). Introducción de fase semafórica verde peatonal exclusiva antes del permitir el giro en ámbar desde Saavedra. Ampliación de zona de recepción sur del paso de peatones para reducir tiempo en calzada. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A / CESX-C Señalizador de cruce CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Calle Saavedra
OBJETIVO	Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES
SOLUCIÓN	Marcado de zona de protección escolar Marcado de continuidad del CES. Marcado y conducción del vado del propio centro dentro de la plataforma del EES que constituye la entrada A.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Pasos peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A / r301-20 Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

4.3.3.3 Propuesta de mejora de la movilidad ciclista del centro.

El grupo de trabajo de CES del CP La Escuelona manifestó la importancia de conectar el centro con la red de vías ciclistas segregadas de la ciudad y que la solución de Avda. de Schulz o los ciclocarriles no aportaban la suficiente seguridad subjetiva para incrementar la movilidad en bicicleta al centro. La instalación de aparcamientos para bicicletas es otra de las reivindicaciones de esta comunidad escolar.

La propuesta que hacemos para el entorno del CP La Escuelona se refleja en el siguiente plano:



En la ilustración se muestran los carriles bici existentes en las cercanías del Centro Escolar. Por el sur el que discurre por la Avda. Gaspar García Laviana que conecta con la Avda. Constitución y con la Avda. del Llano, por el este. En la frontera norte del área de influencia, actualmente no existen vías ciclistas, aunque está en planificación el carrilbici de Av. Manuel Llaneza y Pablo Iglesias.

La propuesta de conexión ciclista es la creación de carril bici en la calle Eleuterio Quintanilla desde Avda. del Llano a Schulz por el margen derecho, estrechando la caja de los carriles de circulación donde lo permita o eliminando estacionamientos. Conectaría pues con el carril bici de la avenida y la vía ciclista compartida de Schulz.

En previsión de la creación futura del ya citado carril en planificación de Avda. de Manuel Llaneza y Avda. Pablo Iglesias, se proponen dos nuevos carriles bici:

- un tramo que soluciona la discontinuidad del carrilbici de Avda. del Llano en la Pza. de los Fresnos (propuesta sin definición formal).

- Carril bici de Pérez de Ayala que conectaría el carril bici de Constitución con el carril bici existente en Avda de El Llano.

Se completa la propuesta con una serie de ciclo-carriles que vertebrarían el barrio pacificando algunas calles importantes:

- Avda Schulz: pintado de marcas de ciclocarril para reforzar el uso compartido actual.
- Calle Juan Alvargonzález
- Calle Severo Ochoa.
- Eje Rio de Oro – Cean Bermúdez.
- Pérez de Ayala
- Calle Saavedra
- Calle Caveda

En cuanto a otras infraestructuras, la propuesta es:

- Nuevos aparcamientos de bici en el espacio liberado para dar visibilidad al paso del CES en cruces.
- Aparcamientos de bicicletas en las plataformas de EES.
- Más aparcamientos de bicicletas en el interior del centro escolar para dar una seguridad añadida contra los robos al alumnado que acude cotidianamente al centro en bici.

4.3.3.4 Zona de Transito Escolar (ZTE)

Se detecta un bajo porcentaje del alumnado que se desplaza a/desde el centro escolar en coche (10%). Como en el resto de ámbitos, se considera necesario ordenar esta movilidad para que no genere inseguridad y riesgos innecesarios en el entorno del centro. De hecho, en el diagnóstico previo se han detectado situaciones de aparcamiento irregular, prisas y estrés y momentos de peligro real por el aparcamiento en doble fila en la Calle Saavedra. Se propone una pequeña ZTE para el centro al final del EES en la vía de servicio de Eleuterio Quintanilla, entre Adolfo Vega y la Calle Custodia.

Se estima que con tres plazas puede ser suficiente para las necesidades actuales del centro aunque esta reserva de espacio se puede reconsiderar.

Para facilitar el uso de la ZTE y minimizar los flujos de coches que pasen por el EES se propone una nueva ordenación del tráfico en las calles Custodia y Adolfo Vega que invertirían sus sentidos según se indica en la siguiente ilustración:

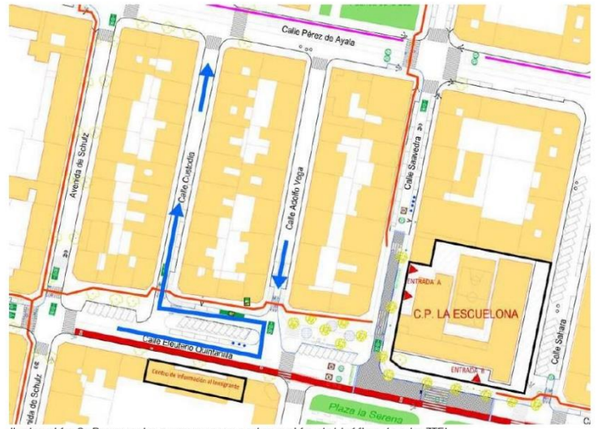


Ilustración 9: Propuesta para nueva ordenación del tráfico (en la ZTE)

Ilustración 9: Propuesta para nueva ordenación del tráfico (en la ZTE)

4.4 ÁMBITO 4 – CP LLOREU

4.4.0 FICHA DEL CENTRO

Denominación: Colegio Público Lloreu
Domicilio: Cam. del Cortijo, 17, 33212 Gijón, Asturias
Teléfono +34985325813
Web: https://alojaweb.educastur.es/web/cplloreu

Ubicado en el Barrio de Natahoyo en la Zona Oeste de Gijón (distrito está formado por cinco barrios: La Calzada, Moreda, Natahoyo, Xove y Tremañes). Perteneciente al Área 7.2 del Mapa de zonas escolares de la Consejería de Educación.

Su Área de Influencia principal queda delimitada por las calles Avda de Manuel Palacios, Avda. Principe de Asturias, Avda. De Galicia y la calle Lealtad. Además recibe alumnado de las áreas circundantes del Distrito Oeste y unos pocos de otras zonas de la ciudad.

4.4.1 ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN ESCOLAR

Las repuestas obtenidas de las encuestas dibujan un panorama bastante diferente de los resultados del otro ámbito intervenido en la Zona Oeste (Ver 4.1.1 y Anexo A4 y A1).

El 83% se distribuyen de forma muy uniforme en un área inferior a los 2 kilómetros a pie del centro. Y aunque la mayoría del alumnado se desplaza caminando (73-76%) (Gráfico 1), un 26% se desplaza en coche o transporte público. Esto hace perder fiabilidad a los datos de tiempos de desplazamiento (el 95% declara que tarde menos de 20 minutos en llegar al

centro). Mayoritariamente van acompañados de un adulto (en torno al 75%), padre o madre sin que se aprecien grandes diferencias entre los recorridos de ida y vuelta. A destacar que entre el 14 y el 26% (según hablemos de trayecto de I/V) acuden solos o en compañía de amigos o hermanos. Ninguno acude al centro en bicicleta o patinete.

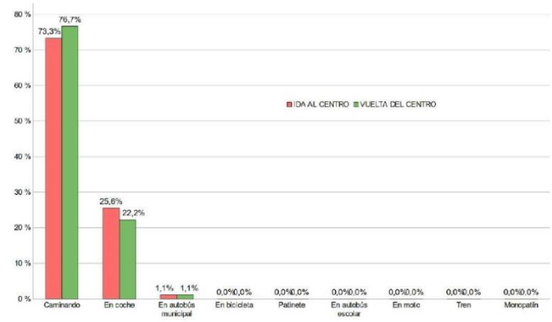


Ilustración 1: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

Un elevado porcentaje (26-22%) que se desplaza en vehículo particular, genera situaciones de inseguridad a la entrada detectadas en la inspección ocular y las manifestaciones de la Comisión de CES.

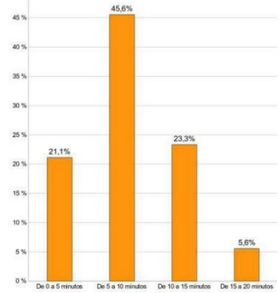


Ilustración 3: Tiempo al centro escolar (desde casa)

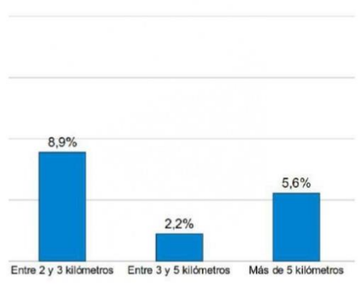


Ilustración 2: alumnado a distancia no optimas para ir caminando al centro escolar (desde casa)

A la hora de la salida el porcentaje baja ligeramente lo que, junto a una salida más escalonada (comedor escolar y actividades del Programa 11x12), reduce la inseguridad.

La percepción de los trayectos es bastante positiva. Destaca la percepción de que el camino es "corto", "divertido" o "agradable". Destacable la elevada percepción de seguridad del camino.

En cuanto a las preferencias, el 81% del alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de los desplazamientos activos (caminando, en bici o en patinete). Del resto un 11% prefiere el coche (inferior al 26% que lo usan en realidad). El índice de motorización de las unidades familiares Es elevado: el 93% de las familias posee un coche o más.

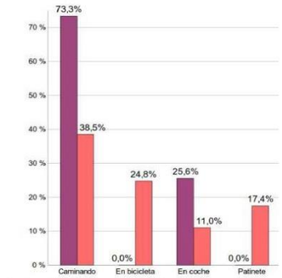


Ilustración 4: Deseo vs realidad en los desplazamientos

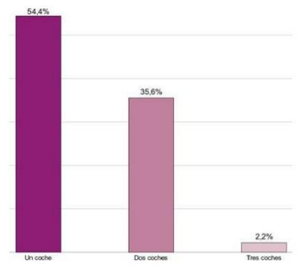


Ilustración 5: N.º de coches en el hogar

El alumnado manifiesta una positiva percepción de los beneficios en los desplazamientos a pie o en bici. Los inconvenientes más nombrados para ir andando al colegio son el tráfico (25,8%) y el peso de la mochila (21%). Para la bicicleta, son el tráfico y el riesgo, el peso y la resistencia de los progenitores. Ninguno declara no saber montar en bicicleta y menos del 4% no tiene bicicleta.

A los efectos de favorecer la movilidad ciclista, la dirección actual está interesada en la promoción de la bicicleta. La bicicleta, es un contenido en Educación Física. Dentro del centro poseen aparcabicis (no adecuados) y un circuito para educación vial.

La dirección del centro considera prioritaria la conexión del centro con el carril bici de Moreda para conectar el centro con la red local. Existe una percepción en la comunidad del centro de que el entorno es peligroso para la bicicleta y que las conexiones sin solucionar (como la nombrada o la conexión del carrilbici de Carlos Marx con la estación de tren) disuaden de usar la bicicleta para acceder al centro a mucha gente que vive fuera del radio de los 15 minutos a pié.

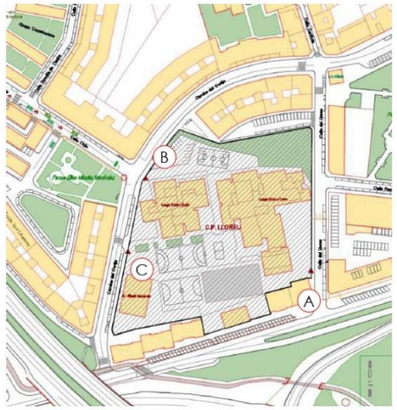
4.4.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO Y DIAGNÓSTICO

El CP Lloreu se encuentra enclavado en el barrio del Natahoyo, un barrio populosos con más de 20.000 personas censadas. Cuenta con un nivel alto de servicios en proximidad (comerciales, asistenciales, educativos, deportivos, administrativos, etc.).

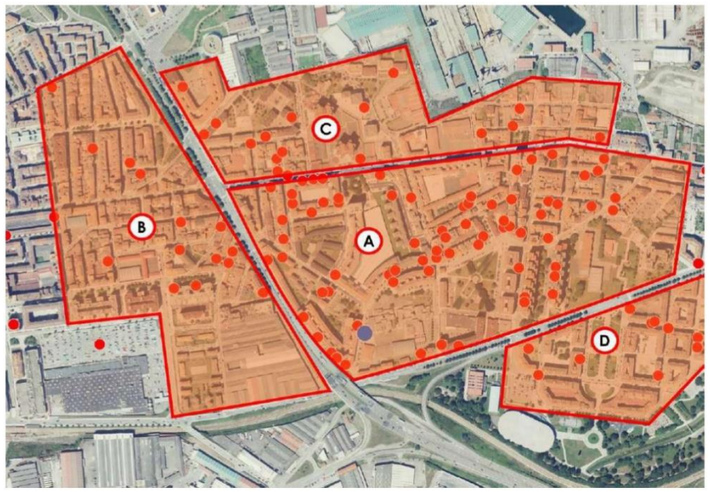
Concretamente, el CP Lloreu se ubica en zona urbana circundado por la Avda de Manuel Palacios, con alto nivel de tráfico y velocidad, la Calle Lloreu y Camino del Cortijo, otra calle con una gran densidad de tráfico. Las vías citadas cuentan con una red semafórica insuficiente y la que existe no adaptada a las necesidades escolares. Los pasos peatonales son insuficientes y peligrosos por la abundancia de cruces con poca visibilidad.

La complejidad del entorno configura una accesibilidad muy compleja al centro con aceras estrechas y muchos coches mal estacionados invadiendo aceras y pasos de peatones. Los accesos al centro adolecen de graves problemas:

- **Entrada A** – Portón que da acceso al patio y pista deportiva cubierta. Actualmente es la entrada del alumnado de 3º, 4º y 6º por protocolos COVID-19. La calle Lloreu actualmente es de doble dirección y mucho aparcamiento ilegal en doble fila.
- **Entrada B** – Es la puerta principal de acceso al centro. Actualmente es la entrada para el alumnado de 1º, 2º y 5º. Se accede por un portón muy cerca de cruce muy complejo y sin espacio estancial. Está cerca del aparcamiento del profesorado y el acceso para vehículos de mantenimiento. Mucho aparcamiento ilegal en las horas de entrada y riesgo elevado provocado por las conductas de los familiares conductores.
- **Entrada C** – Portón al patio que actualmente solo usa el alumnado la EEI Miguel Hernández. Misma problemática que la entrada B.



En el gráfico siguiente organizamos la concentración del alumnado en cuatro zonas.



A continuación se detallan, brevemente y siguiendo esta zonificación, las deficiencias que suponen fuentes de riesgo potencial para la seguridad del alumnado. Los problemas enumerados son producto de los trabajos de la Comisión de CES, transmitida por la dirección del centro, y la observación física del entorno por el equipo redactor.

Zona A:

La mayor parte de la población escolar del centro se concentra en este entorno más cercano al centro.

En esta zona esta el CP Atalía, la EEI Atalía y la EEI Miguel Hernández que padecen problemas compartidos y se pueden beneficiar de las soluciones propuestas más adelante.

Los ejes estructurantes de esta zona son las calles Ceriñola – Lloreu, Camino del Cortijo y la Calle Chile, junto con las calles frontera de la zona que son las más peligrosas por ser vías de alta densidad de tráfico rodado motorizado.

159

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Lloreu	Elevada velocidad. No se repsetan los pasos de peatones. Estacionamiento en doble fila. Aparcamiento en calle sin salida.
C. de Cortijo y F. de Loza	Cruces muy complejos y sin regulación semafórica. Elevadas velocidades. No se respetan pasos de peatones. Múltiples garajes con vado y poca visibilidad. Cruces de acceso al parque sin regulación semafórica.
C. de Cortijo/Chile	Cruce muy complejo con regulación semafórica. Elevadas velocidades. No se respetan pasos de peatones. Aparcamiento en doble fila y carga y descarga ilegal.
Chile	Varias callejuelas dan acceso a aparcamientos entre los bloques. Tráfico de agitación. Adyacentes muy estrechas con visibilidad reducida.
Cortijo / Ceriñola	Cruce peligroso sin regulación semafórica. Vehículos estacionados ilegalmente en el cruce dificultan visibilidad.
Avda. Galicia/La Estrella	Cruce muy complejo con regulación semafórica con giros en ámbar en verde peatonal. Elevadas velocidades. Tráfico denso.

Zona B:

Esta zona está separada por una barrera vial que la desconecta del entorno del centro: la Avda. Principe de Asturias. No hay alternativa a cruzar esta gran vía.

El espacio interior de la zona es extenso y complejo para retratarlo. La propuesta tratará de proporcionar una solución segura para cruzar la avenida al alumnado.

A reseñar que esta zona tiene una vías ciclista que podría llevar al alumnado de forma segura al centro con la sencilla propuesta que se hace más adelante (ver punto 4.4.3.3). En la zona hay varias unidades de actuación que podrían facilitar la movilidad ciclista del alumnado (ver punto 4.5.3.3).

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas en esta acera oeste de la avenida:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Principe de Asturias / Cuatro Caminos	Cruce con longitud y tiempos muy largos con regulación semafórica no adaptada. Paso de la Avda Argentina peligroso. Interacción con carril bici requiere atención
Cruce de Principe de Asturias a Calle Chile	Cruce con longitud y tiempos muy largos con regulación semafórica no adaptada. Fase ámbar en conflicto con paso peatonal. Interacción con carril bici requiere atención
Principe de Asturias/Toledo	Dos pasos de peatones con semáforo demasiado corto. Alta velocidad en la incorporación a P. de Asturias.
Principe de Asturias/Aire	Incorporación desde P. de Asturias con semáforo ámbar y alta velocidad.

Principe de Asturias/J. Manuel Palacios	En FLEX incorporación desde P. de Asturias sin semáforo. Hay paso elevado y señalización 30 que no se respeta .Cruce peligroso sin regulación semafórica. En el tramo hasta el cruce no hay acera. Peatones circulan por el carril bici que a veces está bloqueado por coches y camiones. En el cruce hay acera junto al carril bici pero desconectada del tramo anterior y no es accesible para PMR.
Manuel Palacios pasadizo bajo la autovía	Acera estrecha. Cuesta pronunciada. Zona oscura que puede ser percibida como insegura.

Zona C:

Es una zona en proceso de cambio con varias unidades de actuación pendientes de desarrollo que van a aumentar la población de la zona. El alumnado de esta zona está disperso y no se puede hallar un eje estructurante y la calle frontera (Avenida de Galicia) presenta muchas carencias.

A reseñar que esta zona actualmente está desconectada del centro pero se podría conectar fácilmente.

Vamos a enumerar algunas de las deficiencias constatadas en el acceso desde esta zona:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Avda de Galicia/ Laboratorios	Sin regulación semafórica. Elevada velocidad y no se respetan los pasos de peatones. Visibilidad mejorable retirando 2 palzas de aparcamiento.
Avda de Galicia/ Pachín de Melás	Sin regulación semafórica. Elevada velocidad y no se respetan los pasos de peatones.
Avda de Galicia/ Estrella	Semáforo en verde para peatones y amarillo intermitente para vehículos. Cruce complejo y peligroso.
Avda de Galicia/Ceriñola	Semáforo en verde para peatones y amarillo intermitente para vehículos. Resto calle pacificada con plataforma única.
Parque del Doctor Pedro Sabando Suárez	Todo los pasos a desde el parque sin regulación semafórica. Elevada velocidad sobre todo en el tramo de Avda. Galicia y no se respetan los pasos de peatones.
Avda de Galicia/ 2 de Mayo	El autobús al girar invade la acera. Sin regulación semafórica. Incorporación a gran velocidad desde Avda. De Galicia.
Avda de Galicia/ Móstoles	Cruce con semáforo con ámbar intermitente para vehículos

Zona D:

En esta zona habita una cantidad muy reducida de alumnos y alumnas del CP Lloreu. Pero es interesante porque además conecta el centro con el complejo deportivo y el parque de Moreda, la zona verde más amplia y atractiva del ámbito.

El reto es generar un espacio seguro para acceder al centro por la zona más próxima a la Piscina de moreda de manera que el parque de Moreda pueda ser un eje estructurante peatonal para facilitar el acceso del alumnado con acompañamiento (o no) a la Zona A.

Esta zona tiene una vía ciclista bien conectada con la red de la ciudad y podría facilitar la movilidad ciclista hacia el centro.

El IES Emilio Alarcos es el centro de secundaria de referencia del Lloreu y todas las mejoras en entorno van a beneficiar a este centro también.

Vamos a enumerar las deficiencias constatadas en esta zona:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Avda. J.M. Palacio / Complejo D. Moreda-Natahoyo	Cruce muy complejo con múltiples giros. Paso de peatones con semáforo con fase ámbar para coches y verde para el alumnado y acompañantes. Gran volumen de tráfico pesado, coches y autobuses. Paso en 3 tramos con una isleta desconectada y final con aceras estrechas.
Plaza Cdad. de la Habana / D. de los Beyos	No hay continuidad peatonal para hacer un eje hacia Parque de Moreda. Pasos de peatones actuales no se respetan.
Foces de Peñas Juntas – Foces del Pino -Picos de Europa – P. del Urogallo – P. Ciudad de La Habana	Eje peatonal con pasos de peatones sin semáforo. Algunos con baja visibilidad por exceso de estacionamiento. Falta paso de peatones de continuidad entre Peñas juntas y Foces del Pino (ver ilustración a continuación)
Desfiladero de Las Xanas	Pasos de peatones sin semáforo. Algunos con baja visibilidad por exceso de estacionamiento
Resto de Manuel R.A.	Sin pasos de peatones. Aparcamiento en doble fila.

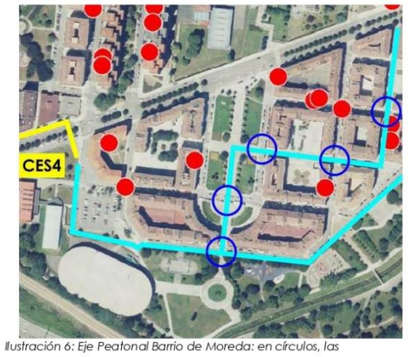


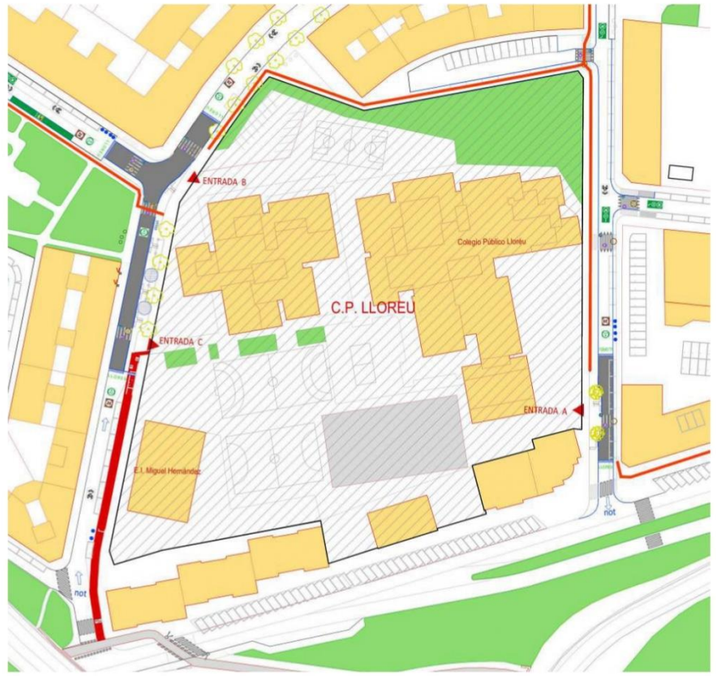
Ilustración 6: Eje Peatonal Barrio de Moreda: en círculos, las intersecciones a mejorar.

4.4.3 PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

4.4.3.1 Entorno Escolar Seguro del CP Lloreu

La complejidad del entorno configura una accesibilidad muy compleja al centro con bastante tráfico, cruces complejos, aceras estrechas y muchos coches mal estacionados invadiendo aceras y pasos de peatones.

El objetivo de la intervención es crear un espacio seguro para acercarse y caminar alrededor del centro por las calles Lloreu, Camino del Cortijo y Avenida de J.M. Palacio.



La intervención para generar este EES se desarrollará en dos espacios principalmente:

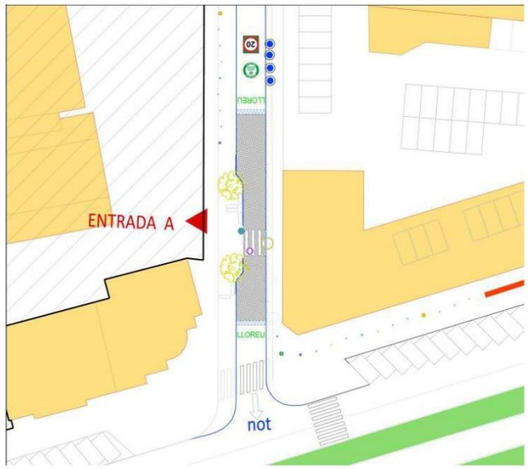
- EES1 en la Calle Lloreu
- EES 2, en la calle Camino del Cortijo y Calle Chile.

La propuesta se base en una nueva ordenación del tráfico en la Calle Lloreu (eliminando el sentido de circulación desde Avda. de JM Palacio) y en la calle Camino del Cortijo (eliminando el sentido hacia Avda. de JM Palacio desde el cruce con la calle Chile). De esta

manera se simplifican los cruces y se reduce el tráfico en ambos EES al tiempo que se abre espacio para la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista al centro.

A - Actuación EES en la Calle Lloreu.

Eliminado el sentido de circulación desde Avda. de JM Palacio, Se amplia la plataforma del centro eliminando las plazas de aparcamiento en la entrada A al centro, cercana al paso de peatones por los que afluirá el alumnado por el itinerario del CES4.



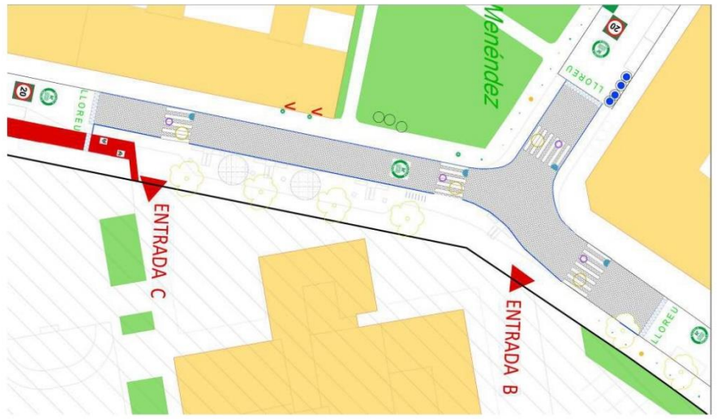
En calzada se instala un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con os elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y modificar las características del espacio. Se eleva toda la plataforma ya que no circula ninguna línea de Gijón Bus por la calle.

Para dar más amplitud y limpieza al espacio se plantea soterrar los contenedores de RSU y se plantan unos árboles en el nuevo espacio.

Se completa la intervención con la instalación del vallado de protección, bancos, y aparcabicicletas.

B - Actuación EES en Camino del Cortijo y Calle Chile

Se crea una plataforma segura ampliada en Camino del Cortijo para proteger las entradas B y C del centro, dejando solo un sentido único en dirección Calle Chile (se elimina el doble sentido actual).



La plataforma se cierra con el vallado de protección y se interviene el nuevo espacio con árboles, bancos y espacios de juego infantil (se reserva la dotación de espacio pero no se determinan los elementos a instalar), así como aparca bicicletas. Para dejar limpia y habitable la zona se trasladan los contenedores de RSU fuera del EES. Se señalizan los vados existentes en el interior del espacio seguro.

Toda la calzada dentro del EES se eleva al nivel acera con un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada generar una reapropiación del espacio. Ss incorporan los elementos de señalización horizontal específicos CESX-E, CESX-C y CESX-ZC.

En la calle Chile, al final de la plataforma de EES se instala una pequeña ZTE complementaria de la planteada al inicio del CES4. Se estima que tres plazas pueden cubrir las necesidades para el funcionamiento de esta ZTE (la reserva de espacio se puede reconsiderar).

Por la calle Camino del Cortijo llega al centro la conexión con el carril bici de Moreda (Ver 4.4.3.3)

4.4.3.2 Caminos Escolares Seguros

En el Ámbito 4 la configuración de los CES es muy clara por la distribución de la población escolar y la cercanía al centro de la mayoría. Además las grandes vías existentes y la trama urbana exigen la intervención dura en puntos claves para cerrar las "cicatrices" que dificultan la movilidad escolar.

Para dar respuesta a las necesidades del alumnado de las distintas zonas de influencia estudiadas (Ver punto 4.4.2) se han diseñado los siguientes CES:

CES 1	Itinerario para el alumnado residente en la zona A. Es el itinerario más largo y el principal. El punto de encuentro inicial se sitúa en la plaza de la Luz (cruce de Mariano Pola con Fábrica de Loza, donde se existe un espacio estancial suficiente y servicios para facilitar los momentos de espera, juego y encuentro, y el camino discurre por Fábrica de Loza y Camino del Cortijo hasta la Calle Lloreu donde caminarán donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 2	Itinerario para el alumnado residente en la zona C. El punto de encuentro inicial se sitúa en Calle Estrella, donde se habilita un espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por la Calle Ceriñola hasta la Calle Lloreu donde acceden al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.
CES 3	Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona C para salvar la Avda. de Galicia. El punto de encuentro inicial se sitúa en Parque del Doctor Pedro Sabando Suárez donde hay espacio verde agradable y suficiente para el encuentro y la espera. Desde allí el camino, cruza la Avda de Galicia y discurre por Dos de Mayo hasta llegar desembocar en el CES 1.
CES 4	Itinerario para el alumnado residente en la zona D. El punto de encuentro inicial se sitúa junto a las piscinas de Moreda. Hasta allí el alumnado de la zona D acudirá solo o acompañado para tomar el CES pero el parque de Moreda facilita el acceso autónomo del alumnado residente en la zona que cuenta con una trama peatonal que se podría mejorar para crear un itinerario peatonal interior en el barrio (Ilustración 6). Este discurre por la acera norte de la Avenida de J.M. Palacios y llegar a la Calle Lloreu donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro. En la zona se ubica la ZTE del centro para alejar del centro a los coches de los progenitores y proporcionar seguridad a todo el alumnado.
CES 5	Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte norte de la zona B. El punto de encuentro inicial se sitúa en la Avenida Principe de Asturias, en el cruce con la Calle del Aire donde recoge a los residentes de la zona. Cruzada la avenida, sigue por la Calle Chile hasta llegar al EES desde caminará cada cual hacia su entrada de referencia al centro. En este itinerario se ubica la otra ZTE del centro, en costado del Parque de Don Elías Méndez Menéndez.
CES 6	Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado de la zona C, residente en las inmediaciones de Cuatro Caminos. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Laboratorios con Avda. De Galicia donde recoge a los residentes en la zona y discurre por la acera norte de Laboratorios hasta llegar la Calle Chile donde se incorporan al CES5.

Estos CES además suponen un avance importante en accesibilidad peatonal para todo el entorno a los centros sociales, deportivos, educativos y de salud. Desde el Santa Olaya hasta el CDM de Moreda, de la Biblioteca Municipal al CS Natahoyo, pasando por parques, plazas y centros de mayores, etc.

En el plano se observan todos los caminos escolares definidos en este ámbito y a continuación se desarrollará el análisis técnico pormenorizado de cada uno de los CES.

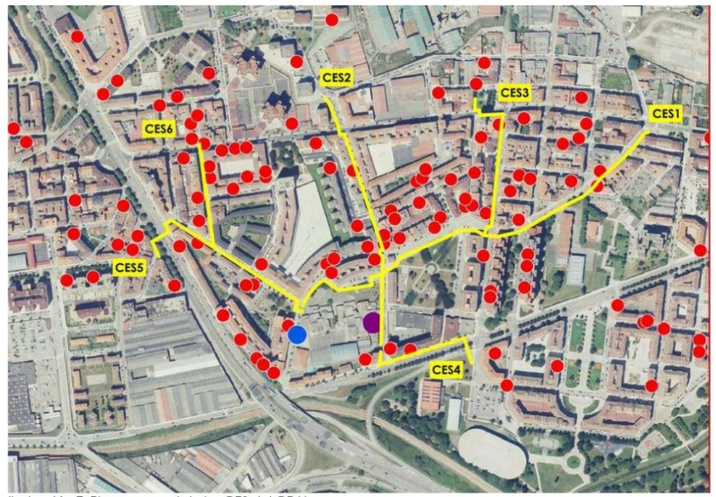


Ilustración 7: Plano general de los CES del CP Lloreu

Ilustración 7: Plano general de los CES del CP Lloreu

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES1

El CES1 es el itinerario propuesto para el alumnado residente en la zona A. Es el itinerario más largo y el principal.

El punto de encuentro inicial se sitúa en la Plaza de la Luz (cruce de Mariano Pola con Fábrica de Loza, donde se existe un espacio estancial suficiente y servicios para facilitar los momentos de espera, juego y encuentro, y el camino discurre por Fábrica de Loza y Camino del Cortijo hasta la Calle Lloreu donde caminarán donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

Ilustración 8: Plano General del CES1

La propuesta incluye una importante intervención estructurante en Camino de la Fábrica de Loza. Esta calle, fundamental para la movilidad peatonal del barrio por ser un recorrido diagonal, es considerada por las personas usuarias como "una autopista". El ancho del vial invita a sobrepasar la velocidad permitida y la estrechez de las aceras aumenta la inseguridad subjetiva de la gente.

La intervención consiste en el estrechamiento de la sección del vial para ajustarla a su velocidad esperada (30 km/h) y la ampliación de las aceras hasta su encuentro con Camino del Cortijo donde ya se han hecho intervenciones en este sentido.

Estos viales quedan con un ancho de entre 6,40 metros a 7,40 metros para dos carriles (según tramos). El resultado sera un nuevo reparto del espacio con ampliación del espacio peatonal y un eje peatonal digno en la acera sur en el que se aloja un CES.

Mayor confort y usabilidad de la calle y un aumento de la seguridad objetiva y subjetiva para todos los usuarios de la vía. Especialmente para la población escolar.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES1
UBICACIÓN	Plaza de la Luz
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Asegurar el acceso seguro al itinerario hasta el centro
SOLUCIÓN	Creación de punto de inicio
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización CES: CESX-A Mobiliario urbano: aparcabicis
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce C
UBICACIÓN	Camino de la Fábrica de Loza / San Quintín
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Eliminación de isleta actual para simplificar giros y reducir riesgos. Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Modificar salida del vado existente hacia Camino de la Fábrica de Loza. Reubicación de los contenedores existentes en la isleta.
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización Vado: CESX-S Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R y CESX-L Nuevo arbolado
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce B (encuentro con CES3 en Calle Cortijo)
UBICACIÓN	Camino del Cortijo / Dos de Mayo
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Encuentro con CES3
SOLUCIÓN	No se eleva el paso de peatones por estar en una línea Gijón Bus aunque sería aconsejable. Nueva regulación semafórica: fase verde peatonal exclusiva antes de pasar a ambar en el CESX-PP de Dos de Mayo Señalización de salida del vado existente en Camino de la Fábrica de Loza.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización Vado: CESX-S Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R y CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Calle Lloreu
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce desde el Parque de la fábrica de Loza a Lloreu con la elevación del paso de peatones y reforzar la seguridad señalizando la entrada en el EES (el paso de peatones está afectado por la fase semafórica de Camino del Cortijo y tiene una fase verde exclusiva) Se interviene el aparcamiento en callejón lateral de Lloreu, eliminando plazas para ampliar acera de acceso a entradas B y C. Se eleva el paso de peatones. El resto del itinerario discurre por el EES hasta cualquiera de las tres entradas.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Eliminación de plazas de aparcamiento y ampliación de aceras Plataforma ampliada Paso peatones CESX-PE (2) Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-F y CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES2

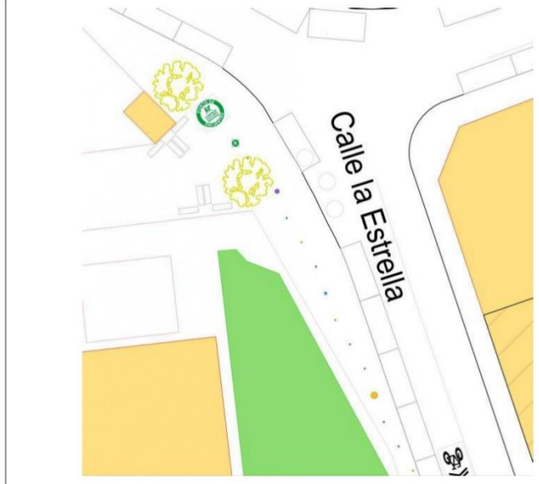
Itinerario para el alumnado residente en la zona C con el objeto de habilitar un cruce seguro de la Avenida de Galicia.

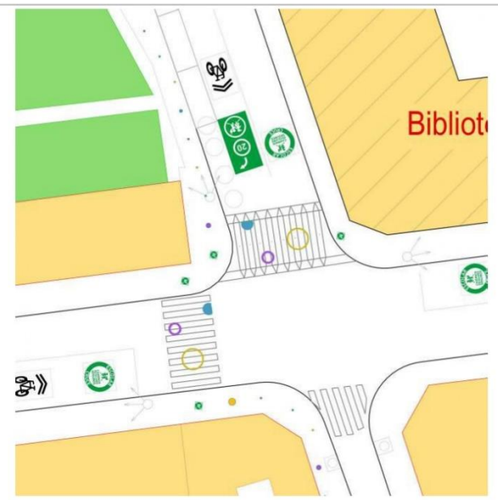
El punto de encuentro inicial se sitúa en Calle Estrella, donde se habilita un espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por la Calle Ceriñola (vía con plataforma única y calmado de tráfico) hasta la Calle Lloreu donde acceden al EES que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

En este CES se incluyen dos elementos adicionales:

- Mejora del acceso peatonal a la Biblioteca Municipal de El Natahoyo con ganancia de seguridad adicional para el CES.
- Pasos peatonales en Ceriñola para conectar con los espacios interiores del Grupo Residencial Sta. Olaya, 7-11 de interés para la movilidad peatonal del conjunto residencial.

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES2
UBICACIÓN	Calle de la Estrella
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en un espacio amplio desaprovechado al que el alumnado residente en esta zona puede acceder solo o acompañado. En el punto de encuentro se instalarán bancos y árboles para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: 8 bancos, dos árboles, aparca bicis
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce 1
UBICACIÓN	Calle La Estrella / Avenida de Galicia
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conectar equipamientos del barrio.
SOLUCIÓN	Es el punto crítico del CES2. El alumnado llega caminando desde el punto de encuentro y tiene que cruzar Avenida de Galicia Se marca el paso de peatones (no elevado) para reforzar continuidad del CES. Nueva regulación semafórica con fase verde peatonal exclusiva antes del ámbar intermitente para el giro a derecha desde La Estrella para incrementar la seguridad del cruce. Se señaliza la intersección con el itinerario CES. Se eleva el paso de peatones hacia la Biblioteca para calmar el cruce y mejorar accesibilidad al equipamiento.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo con fase ámbar intermitente para coche durante el verde peatonal Pasos peatones: CESX-PP y CESX-PE Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención en zona de conflicto
UBICACIÓN	Calle Ceriñola
OBJETIVO	Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	En la calle Ceriñola hay un vado de acceso a garaje subterraneo y un parking privado en superficie. La acera se corta y por ello se interviene marcando un gran paso de peatones CESX-PP Se refuerza la señalización de salida de ambos espacios y se señaliza la entrada. Se soterran los contenedores que actualmente dificultan la visibilidad. Se interviene el paso de peatones paralelo para incrementar seguridad al alumnado que llega de calles adyacentes.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Pasos peatones: CESX-PP y CESX-PP especial. Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Camino del Cortijo / Ceriñola / Lloreu
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de Camino del Cortijo con la elevación del paso de peatones y la instalación de nueva regulación semafórica con fase verde peatonal exclusiva antes del ámbar para el giro a la derecha desde Ceriñola. El resto del itinerario hasta las entradas es común al CES1 y CES5. Se marca el paso de peatones de Ceriñola para incrementar la seguridad de la intervención.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevo Semáforo con fase verde peatonal exclusiva Plataforma ampliada Paso peatones CESX-PE y CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES3

Un itinerario pensado para el alumnado residente en la zona C para salvar la Avda. de Galicia, de manera análoga al CES2.

El punto de encuentro inicial se sitúa en Parque del Doctor Pedro Sabando Suárez donde hay espacio verde agradable y suficiente para el encuentro y la espera.
Desde allí el camino, cruza la Avda de Galicia y discurre por Dos de Mayo sin cruces hasta llegar desembocar en el CES 1.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES3
UBICACIÓN	Parque del Doctor Pedro Sabando Suárez
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en este parque con abundante arbolado, espacio verde y bancos al que el alumnado residente en esta zona puede acceder solo o acompañado. En el punto de encuentro se instalarán bancos y sillas adicionales junto con aparcabicis.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización CES: CESX-A Mobiliario urbano: bancos, sillas y aparcabicis.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce 1
UBICACIÓN	Avenida de Galicia
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Pintado de nuevo paso de peatones (sin elevar) y se marca para reforzar la continuidad del CES. Nueva regulación semafórica en Avenida de Galicia y Calle Zaragoza para incrementar la seguridad del cruce. Fase verde peatonal exclusiva en la incorporación desde C. Zaragoza a Avda de Galicia (antes de que se abra la fase ámbar intermitente para coche) Señalización de la intersección con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Semáforos en Avenida de Galicia y Calle Zaragoza Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-C / CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Final en intersección con CES1
UBICACIÓN	Dos de Mayo / Camino de la Fábrica de Loza
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conexión con CES1
SOLUCIÓN	Se Eleva el paso de peatones Se introduce fase verde peatonal exclusiva en la regulación semafórica Señalización de continuidad del CES una vez cruzado el paso de peatones elevado.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES4

Itinerario para el alumnado residente en la zona D.

El punto de encuentro inicial se sitúa junto a las piscinas de Moreda en un nuevo espacio intervenido para dignificar el acceso al parque y los equipamientos deportivos al tiempo que se crea un espacio estancial amplio. Para ganar este espacio se incorpora a la acera la isleta actual y se elimina el ramal para ganar espacio peatonal al tiempo que se reduce la sección del vial para pacificar el tráfico.

Este CES discurre por la acera norte de la Avenida de J.M. Palacios y llegar a la Calle Lloreu donde el EES distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

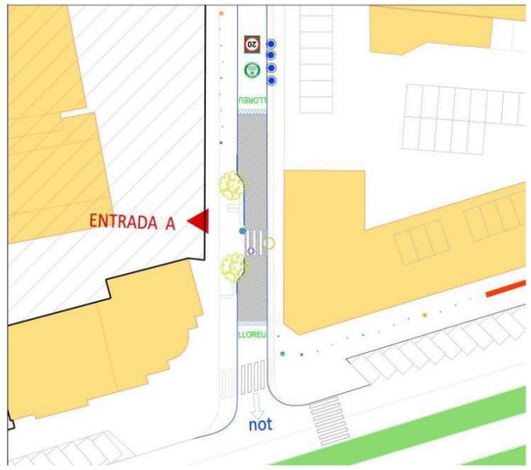
En las inmediaciones del punto de encuentro inicial se ubica la primera ZTE del centro (Ver 4.4.3.4).

Hasta punto de encuentro el alumnado de la zona D acudirá solo o acompañado para tomar el CES. El parque de Moreda facilita el acceso autónomo del alumnado residente en la zona que cuenta con una trama peatonal que se podría mejorar para crear un itinerario peatonal interior en el barrio (Ilustración 6).

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES4
UBICACIÓN	Avda. J.M. Palacio / Desfiladero de los Beyos
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro. Mejorar acceso peatonal.
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina suroeste del cruce como captador del alumnado residente en la zona D. Ganar espacio peatonal con la modificación de viales. Eliminación de un ramal de giro. Reducción del ancho del vial.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización itinerario CESX-A Arbolado y bancos (existen aparca bicis en menos de 100 metros). Señalización de acceso al nuevo CESX-KG cercano
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruce
UBICACIÓN	Avda. JM. Palacio
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Retirada de obstáculos y 2 plazas de aparcamiento limpiar el cruce. Las plazas de aparcamiento se incorporan a plataforma de acera. Se modifica la ubicación del paso de peatones CESX-PE para ganar visibilidad frente al giro en ámbar desde Dos de Mayo. Introducción de fase semafórica verde peatonal exclusivo antes del ámbar. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente Señalización de cruce con CES para giro desde Dos de Mayo.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

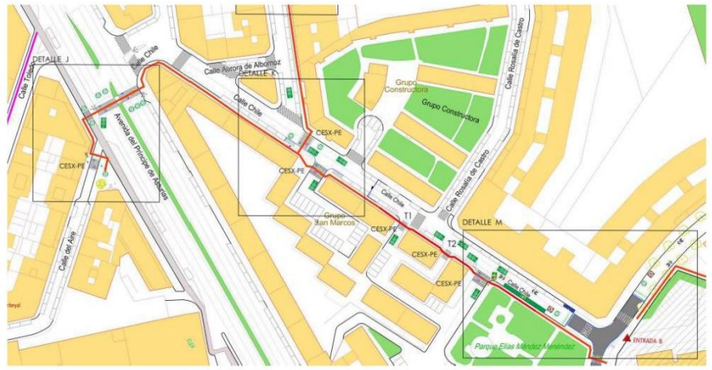
IDENTIF.	CES4 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Avda. J.M. Palacio / Lloreu
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Asegurar el cruce de Lloreu dentro de la plataforma (Ver punto 4.4.3.1 - A)
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	(Ver punto 4.4.3.1 - A)
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES5

Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado residente en la parte norte de la zona B.

El punto critico de este CES es el cruce de la Avenida Principe de Asturias que cuenta con unas condiciones actuales inapropiadas para el transito escolar: deficiente señalización del paso de peatones Está casi borrado), fases semafóricas demasiado cortas no adaptadas. Fase ámbar en conflicto con paso peatonal.

Además todo el entorno está ligeramente degradado y la interacción con el carril bici requiere un tratamiento adicional.

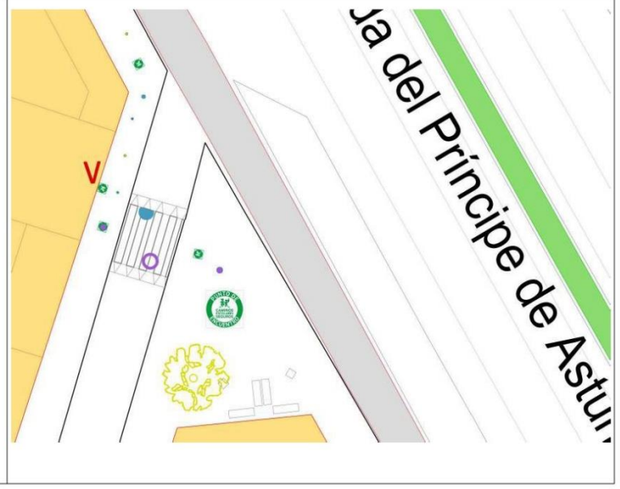


El punto de encuentro inicial se sitúa en la Avenida Principe de Asturias, en el cruce con la Calle del Aire donde recoge a los residentes de la zona. Cruzada la avenida, sigue por la Calle Chile hasta llegar al EES desde caminará cada cual hacia su entrada de referencia al centro.

En la Calle Chile existen unos espacios de parking interior en el grupo San Marcos que interfieren con el CES (vías que generan tráfico de agitación poco intenso pero alguna de ellas son muy estrechas y con visibilidad reducida) y que se solucionan con medidas de calmado de tráfico.

En este itinerario se ubica la otra ZTE del centro, en costado del Parque de Don Elías Méndez Menéndez.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES5
UBICACIÓN	Avenida Principe de Asturias / Calle del Aire
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro.
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina sur del cruce. Elevación y ampliación de paso de peatones a nivel calzada. Señalización de giros e intersecciones con CES. Señalización del vado en conflicto con el paso de peatones.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización del vado: CESX-S Arbolado, sillas, bancos y aparcabicis
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce 1
UBICACIÓN	Avenida Principe de Asturias
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones (sin elevación) Nueva fase semafórica más amplia adaptada al transito escolar Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES. Señalización en carril bici del cruce sin prioridad con el CES Señalización de cruce con el inicio del CES a la salida del punto de encuentro.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C en calzada y carril bici Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

188

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce 2
UBICACIÓN	Calle Chile
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conexión con CES6.
SOLUCIÓN	Elevación del pasos de peatones a nivel acera. Instalación de nueva regulación semafórica para la conexión con CES6 Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevos Semáforos Paso peatones: CESX-PE (2) Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C Señalizador de cruce: CESX-R / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

189

IDENTIF.	CES5 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Calle Chile / Camino del Cortijo
OBJETIVO	Asegurar continuidad del itinerario seguro. Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Ubicación ZTE.
SOLUCIÓN	Reserva de espacio para ZTE (ver punto 4.4.3.4) Plataforma de EES (Ver punto 4.4.3.1, apartado B) Paso de peatones elevado y señalización de cruce en acceso a parking Reubicación y soterrado de contenedores RSU.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Plataforma EES (Ver punto 4.4.3.1, apartado B) Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C Señalizador de entrada en zona de protección del centro: CESX-E y CESX-CZ Señalizador de cruce: CESX-R / CESX-F Señalización ZTE: CESX-KG
IMÁGENES Y PLANOS	

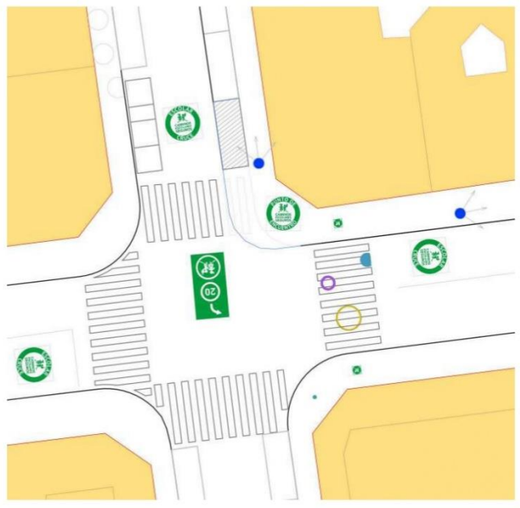
DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES6

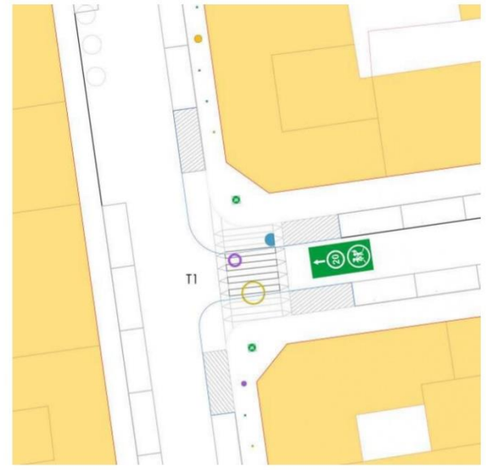
Itinerario diseñado para dar servicio al alumnado de la zona C, residente en las inmediaciones de Cuatro Caminos.

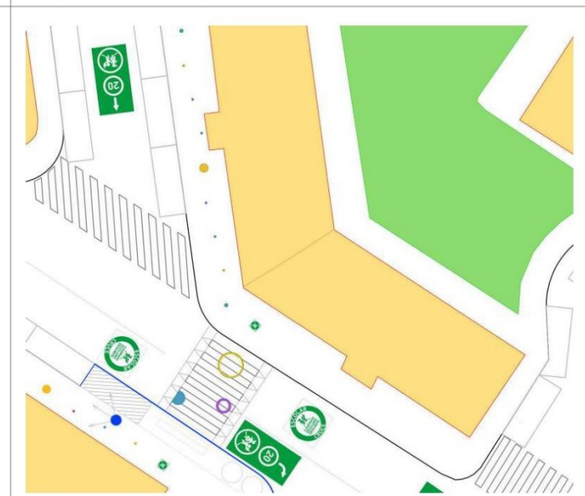
El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Laboratorios con Avda. de Galicia donde recoge a los residentes en la zona y discurre por la acera norte de Laboratorios hasta llegar la Calle Chile donde se incorporan al CES5.

Este itinerario es auxiliar del CES5 y responde a necesidades de captación de alumnado al otro lado de Avenida de Galicia, de forma análoga al CES2 y CES3.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES6
UBICACIÓN	Avenida de Galicia / Calle Laboratorios
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro.
SOLUCIÓN	Punto de encuentro en la esquina noreste del cruce. No se interviene el espacio Instalación de nueva regulación semafórica. Se aconseja fase verde peatonal exclusiva. Marcado de paso de peatones (sin elevación). Señalización de giros e intersecciones con CES.
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevos semáforos Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce 1
UBICACIÓN	Calle Laboratorios
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES6 – Intervención cruce 2
UBICACIÓN	Calle Chile
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conexión con CES6.
SOLUCIÓN	Elevación del pasos de peatones a nivel acera. Instalación de nueva regulación semafórica para la conexión con CES5 Ampliación de acera con estrechamiento de la calzada y supresión de plaza de aparcamiento. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nuevos Semáforos Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C Señalizador de cruce: CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

4.4.3.3 Propuesta de mejora de la movilidad ciclista del centro.

La Dirección del CP Lloreu considera prioritaria la conexión del centro con el carril bici de Moreda para conectarlo con la red local.

Existe una percepción en la comunidad del centro de que el entorno es peligroso para la bicicleta y que las conexiones sin solucionar (como la nombrada o la conexión del carrilbici de Carlos Marx con la estación de tren) disuaden de usar la bicicleta para acceder al centro a mucha gente que vive fuera del radio de los 15 minutos a pié.

La propuesta que hacemos para el entorno del CP Lloreu se refleja en el siguiente plano:

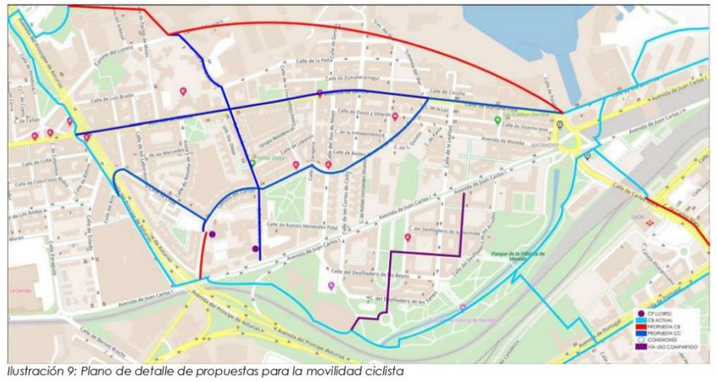


Ilustración 9: Plano de detalle de propuestas para la movilidad ciclista

En cuanto a carriles bici la propuesta más concreta se centra en la creación del carril bici de Camino del Cortijo que conecta en la Avda de JM Palacio con la vía que por Moreda entronca con la red ciclista de la ciudad.

Además se proponen dos actuaciones encaminadas a solucionar demandas detectadas y facilitar la movilidad ciclista futura:

- Un carril bici que comunicará la Playa del Arbeyal con el complejo deportivo Santa Olaya por las unidades de actuación en marcha en la AUA-PERI-01. Esta propuesta tendrá que ampliarse, cuando se vayan desarrollando las actuaciones planificadas en el PGOU, en un carril bici que comunicará toda la fachada litoral Oeste con el actual carril bici de Mariano Pola.
- La conexión del carril bici desde la actual estación provisional de RENFE hasta el carrilbici de Carlos Marx para coser esa fractura en la red.

Se completa la propuesta con una serie de ciclo-carriles que vertebrarían el barrio pacificando las principales arterias y facilitarían el acceso al centro:

- El eje Avenida de Galicia – Mariano Pola (con conexión final con el carrilbici en Cuatro Caminos)
- El eje Fábrica de Loza – Camino del Cortijo – Chile (con conexión final con el carrilbici de Principe de Asturias)

- El eje La estrella – Ceriñola – Lloreu (con conexión final al ciclocarril de JM Palacio)

Además se propone una actuación para crear una zona de uso compartido coincidente con el itinerario peatonal propuesto en el Barrio de Moreda (Ver 4.4.1) para vertebrar interiormente el barrio y crear un itinerario compartido peatonal y ciclista hacia el Parque de Moreda y el complejo deportivo anexo (linea morada en la ilustración n.° 7).

En cuanto a otras infraestructuras, la propuesta es:

- Nuevos aparcamientos de bici en el espacio liberado para dar visibilidad al paso del CES en cruces.
- Aparcamientos de bicicletas en las plataformas de EES (ver Anexo.
- Más aparcamientos de bicicletas en el interior del centro escolar para dar una seguridad añadida contra los robos al alumnado que acude cotidianamente al centro en bici.

4.4.3.4 Zonas de Tránsito Escolar (ZTE)

En el diagnóstico se detectaba hasta un 26% del alumnado que se desplaza a/desde el centro escolar en coche (11,7% - 9,9%). No obstante se considera necesario ordenar esta movilidad para que no genere inseguridad y riesgos innecesarios en el entorno del centro. De hecho, en el diagnóstico previo se han detectado situaciones de aparcamiento irregular, prisas y stress.

Se proponen dos Zonas de Tránsito Escolar y que ambas zonas convivan para dar respuesta a las diferentes necesidades de los progenitores por sus orígenes y destinos:

A- ZTE Moreda

En las inmediaciones de la Piscina de Moreda: la ZTE se conectaría con el centro por el itinerario del CES4. Los vehículos entrarían desde JM Palacio o Dos de Mayo y saldrían por Desfiladero de Los Beyos.

Ilustración 10: ZTE de Moreda, cerca del Punto de encuentro del CES4 y el complejo deportivo municipal

A- ZTE Chile

En la Calle Chile: La ZTE se situaría en el costado del Parque de Don Elías Méndez Menéndez y se conectaría con el centro por el itinerario del CES 5. Los vehículos entrarían por la calle Chile y saldrían por Camino del Cortijo en dirección Fábrica de Loza, interaccionando lo mínimo con el EES del centro.

Ilustración 11: ZTE de la Calle Chile, cerca del EES del centro

4.5 ÁMBITO 5 – CP CLARÍN, CP RÍO PILES, IES EL PILES

4.5.0 FICHA DE LOS CENTROS

4.5.0.1 Ficha del CP Clarín
Denominación: Colegio Público Clarín
Domicilio: Carr. de Villaviciosa, 26, 33204 Gijón, Asturias
Teléfono +34985334845
Web: https://alojaweb.educastur.es/web/cpclarin/portada

Ubicado en el Barrio de Las Mestas en el Distrito Este de Gijón (distrito está formado por seis barrios: Ceares. Viesques, Las Mestas, El Coto, La Arena y El Bibio-Parque). Perteneciente al Área 1.1 del Mapa de zonas escolares de la Consejería de Educación junto con la EEI Las Mestas que está junto al centro.

En su mismo ámbito de influencia hay una amplia oferta de plazas escolares, tanto públicas como concertadas (EEI Las Mestas; CP Río Piles; CP Begoña; Colegio "La Asunción" y Colegio "Corazón de María").

Recientemente se ha realizado una actuación de reordenación de su entorno inmediato que ha reconfigurado el espacio mejorándolo.

Su área de Influencia principal es la zona La Arena - El Coto - Viesques aunque, en menor porcentaje, recibe alumnado de la zona centro y otros distritos de la ciudad.

4.5.0.2 Ficha del CP Río Piles
Denominación: Colegio Público Río Piles
Domicilio: Paseo Dr. Fleming, 1109, 33204 Gijón, Asturias
Teléfono +34985332099
Web: https://alojaweb.educastur.es/web/coleriopiles

Ubicado en el Barrio de La Guía, en la Zona Este de Gijón. Perteneciente al Área 1.1 del Mapa de zonas escolares de la Consejería de Educación.

Tiene una amplia zona verde de 15.000 metros cuadrados con plantas y árboles. Sin edificaciones importantes en sus alrededores, ruidos ni contaminación.

Su área de Influencia principal es La Arena, El Bibio-Parque, Viesques y La Guía. También recibe, en menor porcentaje, alumnado de la zona centro y otros distritos de la ciudad.

4.5.0.3 Ficha del IES El Piles
Denominación: Instituto de Educación Secundaria El Piles
Domicilio: Paseo Dr. Fleming, 1065, 33203 Gijón, Asturias
Teléfono +34985332622
Web: http://www.ieselpiles.es/

Ubicado en el Barrio de La Guía, en la Zona Este de Gijón. Perteneciente al Área Área 1 del Mapa de institutos de enseñanza secundaria de la Consejería de Educación.

El alumnado procede de casi toda la ciudad con un reparto muy uniforme. Su área de Influencia principal (por cercanía y densidad) sería La Arena, El Bibio-Parque, Viesques y La Guía.

El centro está muy implicado en la promoción de la movilidad ciclista. En 2021 ganó el premio en la categoría institucional de los II Premios 30 Días en Bici al Trabajo. Por tanto, el centro va a ser certificado como Cycle Friendly Employer por la CFE.

4.5.1 ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN ESCOLAR

4.5.1.1 Análisis de la población escolar del CP Clarín

El análisis de la información obtenida a través de las encuestas de movilidad del alumnado (Ver Anexo A5), nos confirma lo que el análisis espacial de los datos de residencia indicaba: Una importante dispersión del alumnado del centro.

El 74% se distribuye en un área inferior a los 2 kilómetros a pie del centro (solo un 40% esta en el radio de menos de un kilómetro. (ilustración 1). Los datos de tiempo de desplazamiento quedán desvirtuados por el elevado porcentaje que acude al centro en coche (45-43%).

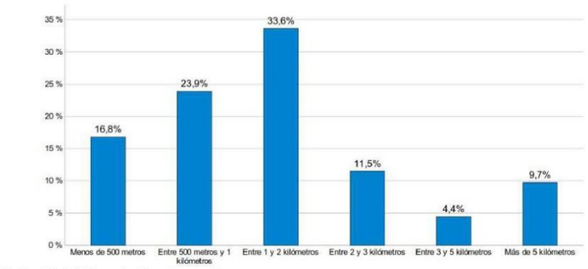


Ilustración 1: Distancia al centro escolar

El 44,8 del alumnado se desplaza caminando (Gráfico 2) principalmente acompañado de adulto (padre o madre). El resto del alumnado se reparte entre el transporte público, el bus escolar, la bicicleta y el patinete a partes iguales (igual o menor al 2,6%).

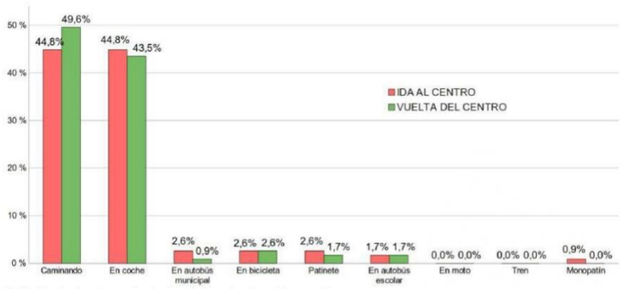


Ilustración 2: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

El elevado porcentaje (44,8-45,3%) que se desplaza en vehículo particular, provoca situaciones de inseguridad a la entrada y la salida. Las situaciones de caos, prisas y conflictos son comentadas reiteradamente por la Comisión de CES del centro.

La percepción de los trayectos es bastante positiva. Destaca la percepción de que el camino es "corto", "divertido" o "agradable". Destacable la elevada percepción de seguridad del camino.

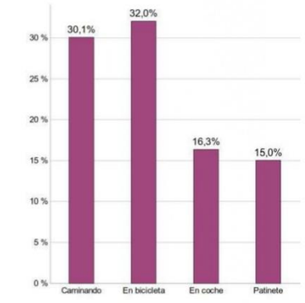


Ilustración 4: Deseo expresado de modo de desplazamiento al centro escolar

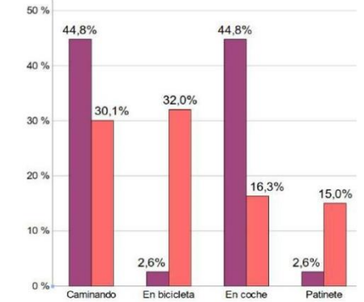


Ilustración 3: Deseo (en rojo) vs realidad (morado) del modo usado para desplazarse desde/al centro escolar

En cuanto a las preferencias, el 75% del alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de los desplazamientos activos (caminando, en bici o en patinete) y manifiestan una positiva percepción de los beneficios en los desplazamientos a pie o en bici (Ilustración 4). En la Ilustración 3, podemos ver el balance entre la realidad de cómo se desplazan y cual sería su preferencia: totalmente favorable a la movilidad activa – destacando un desplazamiento del deseo hacia la bicicleta y el patinete – y bastante renuente a seguir yendo en coche al centro.

Entre los inconvenientes más reseñables, para ir andando al colegio el tráfico (26%), el tiempo (19%) y el peso de la mochila (24%) son los más citados junto con la resistencia familiar (11%). Para la bicicleta, el tráfico y la falta de itinerarios seguros, el peso y la resistencia de los progenitores son los inconvenientes más nombrados. Destaca el bajo 1,8% que declara no saber montar en bicicleta y no poseerla.

El índice de motorización de las unidades familiares mayor al observado en otros ámbitos: el 98,2% de las familias posee un coche o más, con un 60,7% que posee dos coches.

La Comisión de CES pidió la conexión del centro con la red de carriles bici que pasan cerca pero que actualmente están conectados del centro. De la misma manera, consideran que la movilidad peatonal está afectada por problemas de continuidad que hay que solucionar.

4.5.1.2 Análisis de la población escolar del CP Río Piles

Se detecta una importante dispersión del alumnado del centro que condiciona totalmente su movilidad, tras el estudio de las encuestas de movilidad del alumnado (Ver Anexo A5) y el análisis espacial de los datos de residencia (Ver punto 4.1.2.2).

Solo el 48,8% se distribuye en un área inferior a los 2 kilómetros a pie del centro y un 18% esta en el radio de menos de un kilómetro. (ilustración 5). Por ello vamos a considerar que el dato

de tiempo de desplazamiento está contaminado por el elevado porcentaje desplazamientos en coche, como veremos a continuación.

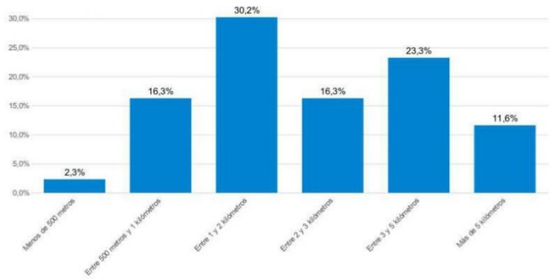


Ilustración 5: Distancia al centro escolar

Un elevado porcentaje (62,8-60,5%) se desplaza en vehículo particular, provocando situaciones de inseguridad a la entrada y la salida. Frente a esto, el porcentaje de desplazamientos activos (a pie, bicicleta o patinete) cae al 30% (ilustración 6). El 100% está llegando acompañado por un familiar (el 92% adultos y el resto hermano/a). Llama la atención que ninguno va sol@ o acompañado de amig@s y compañer@s.

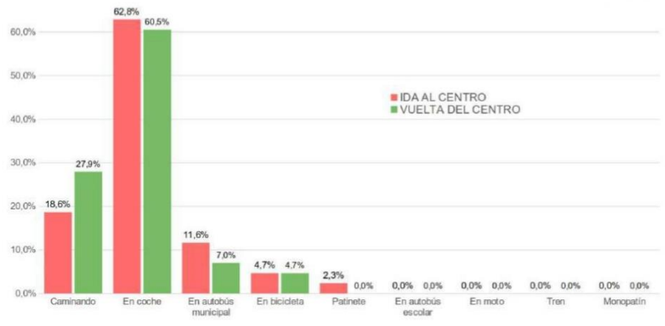


Ilustración 6: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

La percepción de los trayectos es muy positiva. Destaca la percepción de que el camino es bonito, "divertido" o "agradable". Pero llama la atención lo cercanas que son las puntuaciones que obtienen las percepciones del camino como "corto" vs "largo". Por otro lado, es destacable la elevada percepción de seguridad del camino.

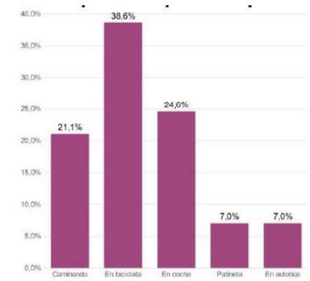


Ilustración 8: Deseo expresado de modo de desplazamiento al centro escolar

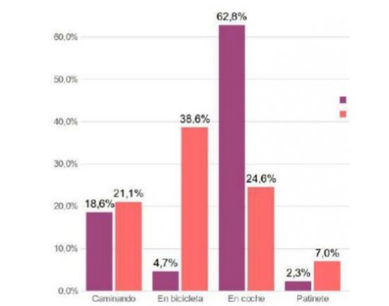


Ilustración 7: Deseo (en rojo) vs realidad (morado) del modo usado para desplazarse desde/al centro escolar

En cuanto a las preferencias, el 66% del alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de los desplazamientos activos (caminando, en bici o en patinete) y manifiestan una positiva percepción de los beneficios en los desplazamientos a pie o en bici (Ilustración 8). En la Ilustración 7, podemos ver el balance entre la realidad de cómo se desplazan y cual sería su preferencia: totalmente favorable a la movilidad activa y abiertamente contraria a seguir yendo en coche al centro.

Entre los inconvenientes más reseñables, para ir andando al colegio el tráfico (29%), el tiempo (27,5%) o la lejanía (2%) son los más citados junto con la resistencia familiar (11%). No consideran un obstáculo importante, en cambio, el peso de la mochila (2,9%), probablemente porque no han experimentado tener que cargar con ella nunca. Para la bicicleta, el tráfico (29%) y la falta de itinerarios seguros (17%) son los inconvenientes más nombrados. Solo un 4% que declara no saber montar en bicicleta y el 2,6% no poseerla.

El índice de motorización de las unidades familiares mayor al observado en otros ámbitos: el 98,2% de las familias posee un coche o más, con un 60,7% que posee dos coches.

La Comisión de CES manifestó la necesidad de llevar una conexión con la red de carriles bici que pasan cerca al centro porque el alumnado que acude al centro en bici tiene que enfrentarse a la rotonda de el Piles. También manifiestan que la movilidad peatonal está afectada por problemas de continuidad que hay que solucionar para invertir la situación de falta de autonomía de la población escolar del centro y sus desplazamientos no activos.

4.5.1.3 Análisis de la población escolar del IES El Piles

es importante reseñar que el alumnado que responde a las encuestas de movilidad del alumnado (Ver Anexo A5) son de 1° y 2° de la ESO y tienen edades comprendidas entre los 12 y los 14 años, lo que puede influir en el mantenimiento de comportamientos de movilidad personal de la enseñanza primaria.

El análisis de la información obtenida a través de estas encuestas, nos permite ver que la dispersión del alumnado del centro es aún mayor que la observada en los otros centros del Ámbito 5. Como confirma el estudio espacial de las residencias (Ver Anexo B5).

Solo un 58,5% se distribuye en un área inferior a los 2 kilómetros a pie del centro (solo un 29% esta en el radio de menos de un kilómetro (ilustración 9). Los datos de tiempo de desplazamiento están desvirtuados por el elevado porcentaje que acude al centro en coche: sólo un 13% afirma tardar más de 20 minutos.

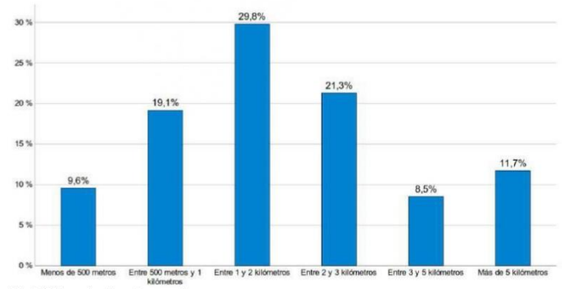


Ilustración 9: Distancia al centro escolar

En cuanto al modo de desplazamiento, se observan diferencias importantes entre la ida y la vuelta al centro. A la ida, un 69,4% llega en coche o autobús al centro frente al 30,6% que llega caminando o en bici. Para la vuelta a casa, los progenitores que recogen al alumnado en coche disminuye al 45,7% y los desplazamientos caminando o en bici aumentan respectivamente al 40% y el 8,6%. Los trayectos en autobús de vuelta disminuyen un 50% también (ilustración 10). Esto da cuenta de que hay una autonomía mayor al salir de clase y da cuenta de como la movilidad al trabajo de los padres y madres estaría condicionando la movilidad de sus hijos e hijas.

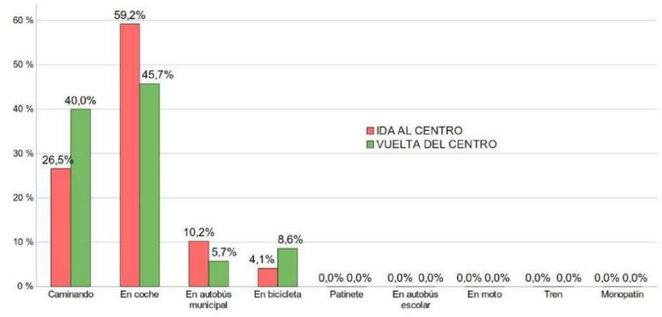


Ilustración 10: Modo desplazamiento hacia/desde el centro escolar

Y ese 59% que llega al centro en vehículo particular por las mañanas, genera altos niveles de inseguridad que afecta también al CP Río Piles. Caos, impuntualidad y estacionamiento ilegal, ruido y contaminación, prisas y conflictos, son el día a día de este centro según por la Comisión de CES.

Interesante destacar los datos sobre acompañamiento al centro (Ilustración 11). El momento evolutivo del alumnado determina una situación diferente de la que vimos en los dos otros dos centros del Ámbito 5 y resto de Ámbitos. Un porcentaje importante ya hace sus desplazamientos al centro solo, con amig@s y compañer@s o con sus hermanos y hermanas. Y el porcentaje que sigue acudiendo al centro acompañado por una persona adulta (padre o madre, principalmente) es similar al de desplazamientos en coche. Quizás esto nos indique que la perdida de autonomía está más relacionada por los comportamientos de padres y madres que por el entorno del centro.

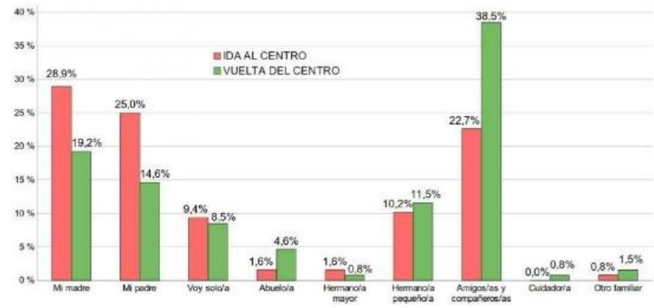


Ilustración 11: Acompañamiento hacia/desde el centro escolar al IES

La percepción de los trayectos es muy positiva. Destaca la percepción de que el camino es "bonito", "corto" o "agradable". Llama aquí la atención lo cercanas que son las puntuaciones que obtienen las percepciones del camino como "divertido" vs "aburrido", que difiere totalmente de las respuestas en los otros seis centros estudiados. Por otro lado, se repite la elevada percepción de seguridad del camino.

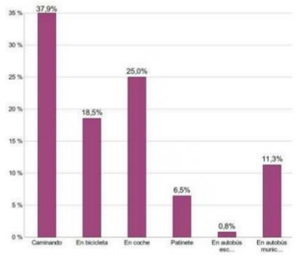


Ilustración 13: Deseo expresado de modo de desplazamiento al centro escolar

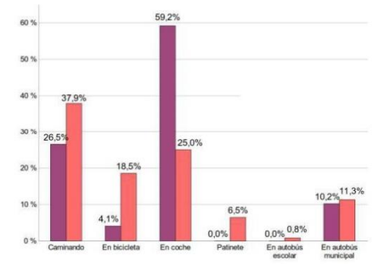


Ilustración 12: Deseo (en rojo) vs realidad (morado) del modo usado para desplazarse desde/al centro escolar

En cuanto a las preferencias, el 63% del alumnado se manifiesta mayoritariamente a favor de los desplazamientos activos (caminando, en bici o en patinete) y manifiestan una positiva percepción de los beneficios en los desplazamientos a pie o en bici (Ilustración 13). En la Ilustración 12, podemos ver el balance entre la realidad de cómo se desplazan y cual sería su preferencia: el deseo de desplazarse en coche es muchísimo menor que la realidad y los deseos se orientan totalmente hacia la movilidad activa, mientras que el autobús municipal mantiene una buena fidelidad.

Entre los inconvenientes más reseñables, para ir andando al colegio el tráfico (19%), el tiempo (16%) y el peso de la mochila (27%) son los más citados junto con la resistencia familiar (18,9%). Para la bicicleta, el tráfico y la falta de itinerarios seguros, el peso y la resistencia de los progenitores son los inconvenientes más nombrados, aunque la falta de aparcabicis seguros y no tener bicicleta (13%) son obstáculos importantes. Un 7,8% declara no saber montar en bicicleta.

El índice de motorización de las unidades familiares es llamativo: el 55% de las unidades familiares no poseen un coche. Muchas familias sin coche para la cantidad de desplazamientos en coche que se detectan.

La Comisión de CES reclamó también la conexión del centro con la red de carriles bici que pasan cerca pero que actualmente están conectados del centro. El IES Piles es muy activo en la promoción de la movilidad ciclista y ha tenido un programa de bicicescuela. De la misma manera, consideran que la movilidad peatonal está afectada por la inexistencia de ejes peatonales seguros y por el exceso de coches en el entorno del centro.

4.5.1.4 Consideraciones finales sobre la población escolar del Ámbito 5

De lo visto en los puntos anteriores, queremos destacar unas consideraciones:

- Entre el 45 y el 63% del alumnado de los tres centros acude al centro en coche. Esta cantidad de desplazamientos motorizados desborda incluso las posibilidades del

entorno inmediato de los centros para generar disfunciones en el tráfico rodado de la ciudad. En días de lluvia es aberrante.

- El ámbito desde un punto de vista paisajístico y de salud es inmejorable para la movilidad activa pero las condiciones de subordinación al tráfico rodado generan unas condiciones objetivas (tráfico denso y rápido, barreras físicas, etc.) y subjetivas (inseguridad, lejanía, …) que no la favorecen.
- La ubicación de estos centros y la permeabilidad de sus entornos para el acceso en coche, tiene un efecto llamada que atrae a familias con residencias lejanas cuya "única" solución es acceder en coche.
- Existe un porcentaje de familias cuya elección de estos centros está guiada precisamente por la movilidad en coche de padres/madres al trabajo y será muy difícil cambiar sus comportamientos.
- La movilidad de unos centros influye sobre los otros de forma clara y perversa. Por lo tanto requiere una intervención conjunta como la que se sugiere.
- Cualquier intervención tiene forzosamente que ir acompañada de medidas drásticas de refuerzo del cumplimiento de las normas. El relato de las familias es que "los agentes de la Policía Local tienen orden de no multar". Y de ese imaginario colectivo se derivan comportamientos que no se observan en otras tipologías de centros receptores de movilidad.

4.5.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO Y DIAGNÓSTICO

Los tres centros se encuentran en los barrios de El Bibio-Parque y Las Mestas en el Distrito Oeste de Gijón, ambas zonas de baja densidad de población, limítrofes con la zona periurbana de la ciudad. Los barrios de La Arena y El Coto (y cada vez más Viesques), más poblados, son el origen de buena parte de su población escolar.

El Ámbito cuenta con un servicios en proximidad (comerciales, asistenciales, educativos, etc.) y existen en sus inmediaciones varios centros atractores de movilidad importantes: Estadio El Molinón, Grupo Deportivo Covadonga, FIDMA, Museo del Pueblo de Asturias, Pabellón de los Deportes y Las Mestas.

La movilidad del entorno se ve condicionada además de una forma importante por la cercanía de importantes redes viarias estratégicas de entrada y salida de la ciudad.

4.5.2.1 Entorno Inmediato del IES El Piles y el CP Río Piles

La movilidad del alumnado de ambos centros está condicionada por la barrera del Río Piles que convierte a la Paseo del Doctor Fleming en la única vía de acceso por dos puntos: La rotonda sobre el Río Piles y el Puente Nuevo (frente al Molinón).

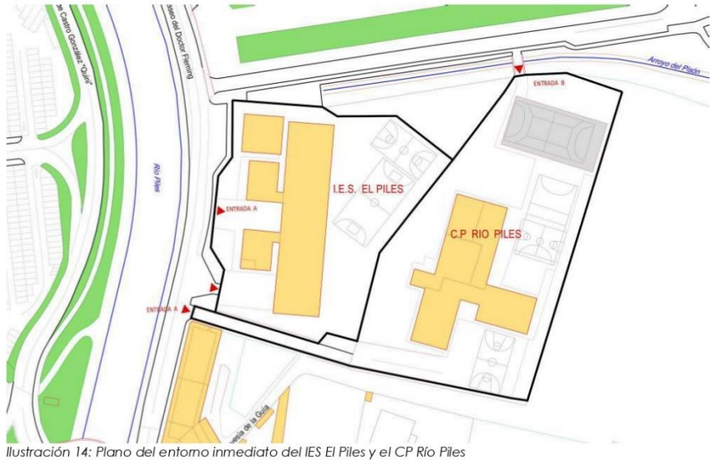


Ilustración 14: Plano del entorno inmediato del IES El Piles y el CP Río Piles

En los entornos escolares de ambos centros, con aceras estrechas y estacionamiento delante de la misma puerta, se ha realizado en 2020 una intervención táctica con pivotes plásticos para ampliar el espacio estancial frente a las entradas, principalmente en Doctor Fleming donde el espacio estaba más degradado.

No existen paradas de autobús urbano en las inmediaciones del centro aunque hay líneas principales en Carretera de Villaviciosa y La Guía.

El IES tiene una única entrada a esta calle que da acceso directo al centro, y el CP Río Piles tiene dos accesos:

- Entrada A – Portón al final de un callejón asfaltado con aceras muy estrechas que da acceso directamente al centro. Actualmente es la entrada del alumnado de Infantil, 1º y 2º por protocolos COVID-19. Es la entrada por donde acceden al centro los vehículos de servicio. La visibilidad a la entrada del callejón es reducida por los edificios de primera línea.
- Entrada B – Portón que da acceso la pista deportiva cubierta donde se concentra el alumnado. Actualmente es la entrada para el alumnado de 3º, 4º, 5º y 6º. Se accede por un puente estrecho sobre el Arroyo del Pisón por una acera estrecha y con obstáculos (farolas). Como se observa en la Ilustración 14, esta entrada está en la vía de salida del parking situado tras el Pabellón de los Deportes de La Guía.

En este entorno, se observan las siguientes deficiencias:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Doctor Fleming	Peligrosidad por tráfico pesado y altas velocidades. Linealidad y ancho del vial invitan a acelerar. La comunidad escolar de los centros reclama calmado de tráfico infructuosamente desde hace años. No se respeta la limitación de velocidad a 30 por centros escolares. Trafico de agitación al parking situado tras el Pabellón de los Deportes de La Guía.
Puente Nuevo / Doctor Fleming	Cruce muy complejo y peligroso par peatones. Necesita regulación semafórica. Elevadas velocidades. No se respetan suficientemente los pasos de peatones.
Parking tras el Pabellón de los Deportes de La Guía	Peligrosidad por tráfico pesado y autobuses. Altas velocidades en la circulación interna. No hay aceras entre líneas de aparcamiento para el tránsito peatonal ni pasos de peatones. Caos de escolares y coches cruzándose en las horas de entrada cuando llueve No se respeta la limitación de velocidad a 30 por centros escolares señalizada. Aparcamiento ilegal en la vía de salida cerca de la entrada al centro (familias y espera centro de vacunación).
Parking delantero del Pabellón de La Guía	Vial excesivamente ancho. No mucho tráfico (solo parking de servicio, policía, etc.). Sin regulación semafórica.
Rotonda de La Guía	Intenso tráfico y altas velocidades. Por su ubicación estratégica a/desde vías rápidas de entrada y salida de la ciudad el tráfico no es calmado y transmite sensación de peligrosidad a peatones. En la salida hacia Dr. Fleming hay doble carril antes del paso peatonal, con lo que se entra altas velocidades. El paso de peatones de Dr. Fleming tiene poco el espacio de espera para peatones. Regulación semafórica con botón peatonal.

Avda. de Enrique Castro 'Quini'	Sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Sin aceras en parte del vial frente a los centros. Viales con poco uso tras cierre de la Avenida de El Molinón (antes del Puente Nuevo) permitirían mejorar accesibilidad peatonal y ciclista.
Alameda de Manuel Preciado	Itinerario peatonal sin continuidad por prioridad vehicular. Sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Tráfico de agitación complicado y peligroso interno del parking de El Molinón

4.5.2.2 Entorno Inmediato del CP Clarín

El entorno del centro ha vivido una reciente remodelación que ha reordenado el espacio y ganado en limpieza y seguridad. El vial que conduce a la urbanización en la parte posterior se ha reubicado en plataforma única y – donde antes había un espacio de estacionamiento desordenado que generaba situaciones constantes de peligro para el alumnado – ahora hay un espacio estancial y de juego.

Ilustración 15: Entorno del CP Clarín tras la reciente remodelación

La accesibilidad peatonal al centro esta condicionada por la Carretera de Villaviciosa Y Ezcurdia, ambas con alta densidad de tráfico y velocidades excesivas. Por otro lado, en la propia acera del centro existe una parada con alguna de las principales líneas de Gijón Bus.

En este entorno, se observan las siguientes deficiencias:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Carretera de Villaviciciosa	Peligrosidad por tráfico pesado y altas velocidades. Linealidad y ancho del vial invitan a acelerar. La comunidad escolar de los centros reclama calmado de tráfico infructuosamente desde hace años.

	No hay limitación de velocidad a 30 por centros escolares. Espacio de aparcamiento retranqueado reservado para transporte escolar funciona como ZTE caótico. Aparcamiento en segunda fila para dejar alumnado. Carril bici sobre acera sin conexiones.
Carretera de Villaviciosa / Ezcurdia	Cruce muy complejo y peligroso para peatones. Urge simplificarlo de dirigiendo cruces a Rotonda de La Guía. Regulación semafórica no adaptada al tránsito escolar. Elevadas velocidades en los giros. No se respetan los pasos de peatones.
Ezcurdia	Tráfico denso y rápido con muchas líneas de autobuses. No hay aceras entre líneas de aparcamiento para el tránsito peatonal ni pasos de peatones. No se respetan los pasos de peatones.
Parking del RGCC	Tráfico de agitación que pasa frente al centro y altera la zona
Calle Jesús Revuelta Diego	Tráfico de agitación por estacionamiento. Carril bici proyectado en cartografía urbanística de la ciudad no se continuó. Salida hacia Ezcurdia compleja que se puede redirigir a Rotonda de La Guía
Calle Las Mestas	Actualmente en plataforma única en el nuevo entorno del centro. Sin regulación semafórica.
Calle Óscar Muñiz	Espacio peatonal degradado pendiente de dignificación por falta de desarrollo de las AUA-104A y AUA-104B. Acera este, estrecha y con obstáculos. Acera oeste, estrecha y discontinuada a mitad de la calle. Vial muy ancho y no se respetan pasos de peatones. Tráfico de agitación complicado y peligroso interno del parking de El Molinón

4.5.2.2 Análisis de zonificación del Ámbito 5

Para el tratamiento de los datos de residencia del alumnado los centros – y dada la amplitud del Ámbito 5 – se ha seguido una estrategia diferente de la que se adoptó en los otros ámbitos del presente proyecto.

En primer lugar se han analizado los datos de residencia del alumnado de cada uno de los centros por separado (Ver Anexo B5) y generado una primera batería de itinerarios individualizados para cada centro.

A continuación hemos superpuesto los mapas de distribución de todo el alumnado en un solo plano sobre el radio de 20 minutos del CP Clarín. Entonces, se ha organizado la concentración del alumnado susceptible de acudir caminando a los centros en cuatro zonas (A a D). Estas zonas nos van a servir para diseñar las soluciones finales de caminos escolares conjuntos, por las vías que mejor cumplan los mínimos de seguridad y confort, a partir de aquellos primeros itinerarios.

A continuación, hemos discriminado otras zonas (V a Z) que a buen seguro van a ser emisoras de movilidad motorizada para tratar de estimar cuales pueden ser sus recorridos y así ubicar Zonas de Transito Escolar (ZTE) que descongestionen los entornos de los centros o, al menos, ayuden a gestionar mejor estos flujos. Y esto siendo conscientes de que hay un volumen

importante de desplazamientos en coche a los centros desde el interior de la zona de 20 minutos planteada.

En esta ilustración se puede observar esta zonificación anteriormente descrita:

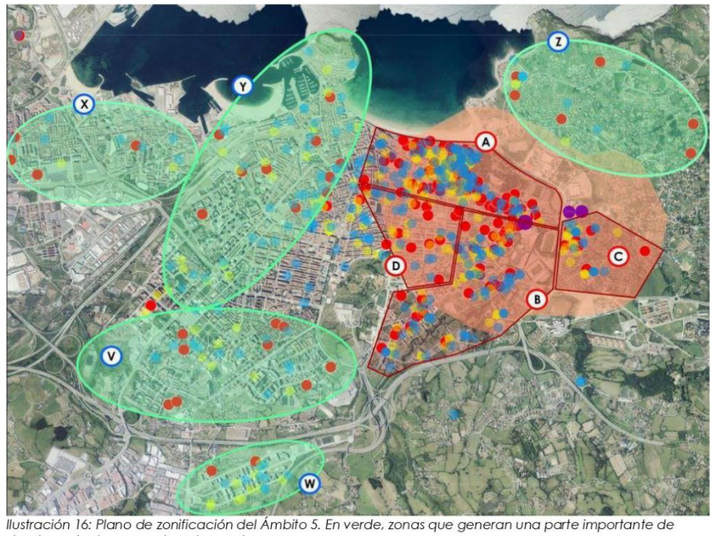


Ilustración 16: Plano de zonificación del Ámbito 5. En verde, zonas que generan una parte importante de desplazamientos en coche a los centros

Dada la amplitud del Ámbito 5, a continuación se describen brevemente las deficiencias observadas que suponen fuentes de riesgo potencial para la seguridad del alumnado, siguiendo esta zonificación. Los problemas enumerados son producto de las declaraciones por las Comisiones Escolares, la dirección del centro y la observación física del entorno por el equipo redactor.

Zona A:

En esta zona se concentra una gran parte de la población escolar del centro. Estarían en un radio de unos 30-35 minutos del centro más lejano (CP Río Piles) y 20 minutos al CP Clarín.

En esta zona también están ubicados los centros educativos nombrados en el Ámbito 2 (ver punto 4.2.2).

Los ejes estructurantes de la movilidad hacia los centros desde esta zona serían las calles Carretera de la Costa - Carretera de Villaviciosa, Ezcurdia, Emilio Tuya - Avenida de Torcuato Fdez. Miranda y Manso. El Paseo del Muro y la Avenida de Castilla se perfilan como ejes de captación para las aproximaciones finales. Todas estas vías zona son vías con alta densidad de tráfico y por tanto requerirían un análisis e intervención importantes.

En el siguiente cuadro se describen las observaciones más relevantes:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Rufo G. Rendueles	0
Avda de Castilla	0
Avda de Torcuato Fdez. Miranda	0
Manso	Baja intensidad de tráfico. Cruces sin regulación semafórica. Estacionamiento en doble fila y en cruces resta visibilidad.
Emilio Tuya	Alto volumen de tráfico, creciente hacia Avda. Castilla. Escasa regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Estacionamiento en doble fila y en cruces resta visibilidad.
Ezcurdia	Algunos cruces sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Velocidades adecuadas y sin aparcamiento irregular Aceras estrechas.

A reseñar que esta zona tiene vías ciclistas interiores y ciclocarriles.

Zona B:

En esta zona se concentra otra parte importante de la población escolar del centro. Estarían en un radio de unos 30-35 minutos del centro más lejano (CP Río Piles). Fuera de este radio la zona B incluye el Barrio de Viesques.

En esta zona se ubican otros centros educativos como La Asunción, CP Begoña, Colegio Las Dominicas, otros equipamientos sociales y deportivos y zonas verdes.

Es una zona compleja por su trama urbana irregular que alterna bloque abierto con vivienda unifamiliar y muchas parcelas dotacionales. Los ejes estructurantes de la movilidad hacia los centros desde esta zona serían las calles Carretera de Villaviciosa, Margarita Salas-Orbón, Poeta Ángel González, Gloria Fuertes, la Avenida del Mar Cantábrico y la Senda del Parque Fluvial.

La zona tiene cariles bici aunque su conexión para la movilidad ciclista depende mucho de la Senda del Parque Fluvial.

Hay que tener en cuenta que se trata de una zona en crecimiento con varias unidades de actuación pendientes, lo que presumiblemente hará crecer los problemas detectados.

En el cuadro se describen las deficiencias más relevantes constatadas:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Orbón - Margarita Salas	Aceras practicables y en buen estado. Acceso a parkings de edificios invade aceras.
Margarita Salas / Fernando el Santo	Tráfico de agitación a espacio de aparcamiento sin salida. Paso de peatones sin semáforo.
Poeta Ángel González	Altas velocidades. Calle demasiado lineal y con calzada muy ancha.

	Pasos de peatones sin semáforos. Cruces peligrosos.
Gloria Fuertes	Carriles muy anchos y muy lineal. Pocos pasos de peatones y solo uno con regulación semafórica. Velocidades elevadas y no se respetan pasos de peatones.
Avenida del Mar Cantábrico	Carriles muy anchos y muy lineal. Pocos pasos de peatones y todos sin regulación semafórica. Velocidades muy elevadas y no se respetan pasos de peatones.
Corín Tellado	Idem Gloria Fuertes

En el ámbito hay oportunidades para desarrollar ejes peatonales con una intervención poco importante como el que se muestra en la ilustración siguiente o la senda del Canal del Molino (Corín Tellado).

Ilustración 17: Detalle de posible itinerario peatonal para vertebrar el ámbito

Zona C:

Esta zona tiene una tipología periurbana de baja densidad con zonas verdes y buenos itinerarios peatonales.

El eje estructurante de la movilidad peatonal es la Avenida del Jardín Botánico. En la frontera tenemos por contra una de las vías de alta densidad más rápidas del Ámbito: la Avenida de Justo del Castillo y Quintana.

A reseñar que esta zona carece de vías ciclistas exclusivas. Pasa cerca la Senda del Peñafrancia, de uso compartido, sin valor para la movilidad escolar dentro del ámbito.

A continuación se describen las deficiencias constatadas más relevantes:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Avenida del Jardín Botánico	Tráfico calmado y de volumen reducido. Algunos cruces sin regulación semafórica y no se respetan pasos de peatones. Velocidades adecuadas y sin aparcamiento irregular Aceras estrechas en algunos tramos y con algunos obstáculos.
Avenida de Justo del Castillo y Quintana	Vía rápida de entrada/salida de la ciudad con dos carriles por sentido y altas velocidades. Solo dos pasos peatonales en toda la zona.
Dionisio de la Huerta / Avda. del Jardín Botánico	Cruce complejo sin regulación semafórica. Tráfico hacia/desde el parking del espacio comercial y de servicios anejo.
Ideal Rosales	Calle calmada que da acceso a Itinerarios peatonales en el interior de las urbanizaciones.
Calle del Prof. Pérez Pimentel	Velocidades elevadas. Volumen variable de tráfico según días. Carga y descarga ilegal en aceras de la Plaza de La Guía. Cruces con regulación semafórica. Aceras amplias con arbolado.

Zona D:

En esta zona habita una cantidad importante de alumnos y alumnas del Ámbito (principalmente del IES Río Piles) pero con baja densidad ya que es una zona enorme. Tiene una trama reticular. Ya hay una intervención en la zona por CES del Ámbito 2 (Ver punto 4.2.3.2).

No hay un el eje estructurante único claro de la movilidad de la zona. El espacio para la actuación sería Gral. Suárez Valdés por tres razones:

- Tiene una buena conexión con los CES de la zona A
- Facilita el acceso acompañado del alumnado al itinerario sin subir ni bajar cuestas.
- Mejora la accesibilidad peatonal al CMI de El Coto y la piscina municipal.

Esta zona tiene un carril bici en Gral. Suárez Valdés que conecta el barrio con la red ciclista local en dirección norte, sur, este y oeste.

Se describen las observaciones más relevantes en el siguiente cuadro:

LOCALIZACIÓN	DEFICIENCIA
Leopoldo Alas	Caminabilidad mejorada con la intervención del CES4 del Ámbito 2.
General Suarez Valdés	Tráfico más calmado tras la reducción a un carril y la introducción del carril bici. Cruces con y sin semáforo.
Anselmo Solar	Es una cicatriz en la zona que desconecta El Coto del Bibio para la movilidad peatonal. Alta velocidad. Pasos de peatones escasos y sin semáforo. Gasolinera genera maniobras peligrosas.
Pablo Iglesias	Alto volumen de tráfico, creciente hacia Avda. Castilla.

	Regulación semafórica inapropiada para tránsito escolar. Estacionamiento en doble fila y en cruces resta visibilidad. Altísimas velocidades provocadas por existencia de 3-4 carriles y linealidad de la calle.
Resto calles paralelas sur-norte	Ver punto 4.2.2
Resto calles paralelas oeste-este	Ver punto 4.2.2

4.5.3 PROPUESTA

4.5.3.1 Entorno Escolar Seguro del CP Clarín

La accesibilidad peatonal al centro esta condicionada por la Carretera de Villaviciosa Y Ezcurdia, ambas con alta densidad de tráfico, velocidades excesivas y cruces complejos y peligrosos. Por otro lado, en la propia acera del centro existe una parada con alguna de las principales líneas de Gijón Bus lo que favorece el uso del transporte público al centro.

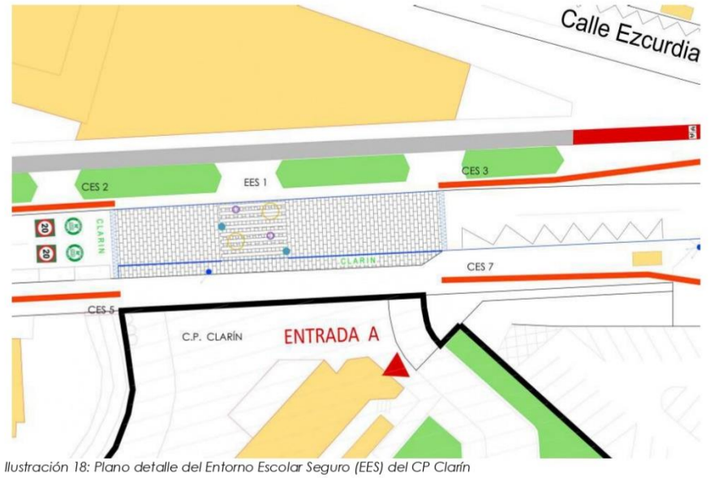


Ilustración 18: Plano detalle del Entorno Escolar Seguro (EES) del CP Clarín

El entorno del centro ha vivido una reciente remodelación que ha reordenado el espacio y ganado en limpieza y seguridad. El vial que conduce a la urbanización en la parte posterior se ha reubicado en plataforma única y – donde antes había un espacio de estacionamiento desordenado y caótico que generaba situaciones constantes de peligro para el alumnado – ahora hay un espacio estancial y de juego.

La intervención que se propone para este EES es pequeña y básicamente trata de generar una unidad estética con el resto de los centros para aumentar la seguridad del entorno:

- No se interviene la plataforma del centro por la que afluirá el alumnado por los itinerarios de los CES2, CES3, CES5 y CES7.
- En calzada se eleva hasta el nivel de la acera y se instala un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con os elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y rebalancear la apropiación del espacio. Se ubica un gran paso peatonal CESX-PE

- El retranqueo de la plataforma que se ha reservado para transporte escolar se elimina pues se ha constatado que está siendo usado por coches para dejar a alumnos a pie de colegio y que genera caos e inseguridad en el entorno.

4.5.3.2 Entorno Escolar Seguro del CP Río Piles

La movilidad del alumnado del centro está condicionada por la barrera del Río Piles que convierte a la Paseo del Doctor Fleming en la única vía de acceso por dos puntos: La rotonda sobre el Río Piles y el Puente Nuevo (frente al Molinón). Otro condicionante es el parking trasero del Pabellón de los Deportes de La Guía que genera tráfico de agitación en una de sus entradas

En el entorno actual del centro, con aceras estrechas y estacionamiento delante de la misma puerta, se ha realizado en 2020 una intervención táctica con pilones plásticos para ampliar el espacio estancial frente a las entradas, principalmente en Doctor Fleming donde el espacio estaba más degradado.

Al EES llega el nuevo carril bici propuesto para los centros (Ver punto 4.5.3.5).

No existen paradas de autobús urbano en las inmediaciones del centro aunque hay líneas principales en Carretera de Villaviciosa y La Guía.

El CP Río Piles tiene dos accesos:

- Entrada A – Portón al final de un callejón de servicio asfaltado con aceras muy estrechas que da acceso directamente al centro. Actualmente es la entrada del alumnado de Infantil, 1º y 2º por protocolos COVID-19. Es la entrada por donde acceden al centro los vehículos de servicio. La visibilidad a la entrada del callejón es reducida por los edificios de primera línea.
- Entrada B – Portón que da acceso la pista deportiva cubierta donde se concentra el alumnado. Actualmente es la entrada para el alumnado de 3º, 4º, 5º y 6º. Se accede por un puente estrecho sobre el Arroyo del Pisón y una acera estrecha y con obstáculos (farolas). Esta entrada está en la vía de salida del parking situado tras el Pabellón de los Deportes de La Guía.

A - Actuación EES en Doctor Fleming

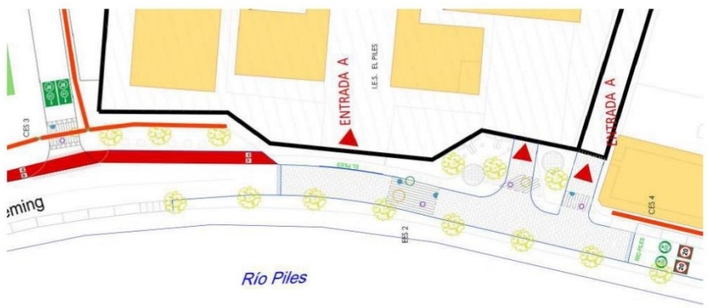


Ilustración 19: Plano detalle del EES de la Entrada A del CP Río Piles (y IES El Piles)

Por un lado, la intervención propuesta consiste en el estrechamiento del vial para calmar el tráfico y ampliar la acera sur por la orilla del río en la que se planta nuevo arbolado.
Por otro se amplia la plataforma del centro a costa del vial y el actual embudo de entrada al parking del IES en la zona de recepción por la que afluirá el alumnado por los itinerarios de los CES3 y CES4. Al ampliar la acera se mejor la visibilidad en la esquina con la línea de viviendas al este de esta entrada.
En calzada se eleva la plataforma y se instala un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con os elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y rebalancear la apropiación del espacio. Este mismo pavimento de usa para encauzar el acceso de vehículos de servicio y del profesorado ambos centros.

Para dar más amplitud y limpieza al espacio se soterran los contenedores de RSU. Se instalan bancos, sillas y se crean espacios para el juego infantil (se hace reserva de espacio pero no se definen los elementos de juego a instalar). Además se plantan unos árboles en el nuevo espacio.

Se completa la intervención con la instalación del vallado de protección, aparcabicicletas y la señalización y encauzado de accesos a vados dentro de la actual acera.

B - Actuación EES en vía del parking del Palacio de Deportes

Se crea una plataforma segura ampliada con pacificación de la vía de servicio en la zona inmediata al acceso. Se cierra con el vallado de protección.

Ilustración 20: Plano detalle del EES de la Entrada B del CP Río Piles

Se logra elevando la calzada al nivel acera con un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con los elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y generar una reapropiación del espacio.

Para calmar el tráfico se modifican las curvaturas de los viales de salida del parking y se amplían las aceras que usa el alumnado que camina hacia el centro desde el parking. Para lograr una seguridad total en esta zona se recomienda una intervención más profunda en el parking que abra espacios peatonales internos, ahora inexistentes.

Se completa la actuación con la instalación de una de las Zonas de Transito Escolar (ZTE) propuestas para el ámbito. Se destinan todas las plazas de aparcamiento actuales y se desplazan los contenedores.

4.5.3.3 Entorno Escolar Seguro del IES El Piles

Como sucede con el CP Río Piles, la movilidad del alumnado de este centro está condicionada por la barrera del Río Piles que convierte a la Paseo del Doctor Fleming en la única vía de acceso por dos puntos: La rotonda sobre el Río Piles y el Puente Nuevo (frente al Molinón).

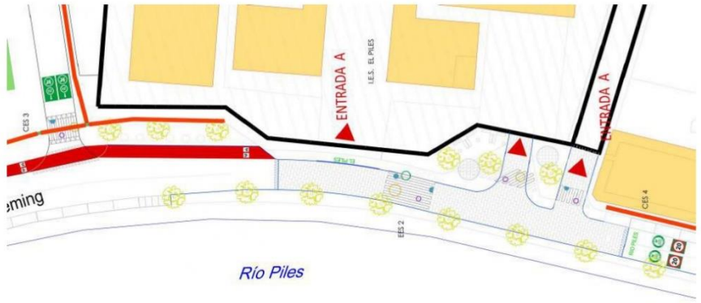


Ilustración 21: Plano detalle del EES del IES El Piles (común con la Entrada A del CP Río Piles)

En su entorno, con aceras estrechas, contenedores y estacionamiento delante de la misma puerta, se ha realizado en 2020 una intervención táctica con pivotes plásticos para ampliar el espacio estancial en Doctor Fleming donde el espacio resultando en un espacio desordenado y sucio.

Al EES llega el nuevo carril bici propuesto para los centros (Ver punto 4.5.3.5).

No existen paradas de autobús urbano en las inmediaciones del centro aunque hay líneas principales en Carretera de Villaviciosa y La Guía aunque el acceso mejorado por el CES3 puede influir en la elección del TP como modo de elección para el alumnado.

El IES tiene una única entrada a esta calle que da acceso directo al centro.

La intervención propuesta, que es común con la del CP Río Piles en varios puntos, se concreta en:

- estrechamiento del vial para calmar el tráfico y ampliar la acera sur por la orilla del rio en la que se planta nuevo arbolado.
- Ampliación la plataforma del centro a costa del vial, incorporando el espacio de la esquina oeste y reduciendo el actual embudo de entrada al parking del IES en la zona de recepción por la que afluirá el alumnado por los itinerarios de los CES3 y CES4.
- En calzada se eleva la plataforma y se instala un pavimento no asfáltico similar a la acera para marcar la diferencia con el resto de la calzada (junto con os elementos de señalización horizontal CESX-E, CESX-C y CESX-ZC) y rebalancear la apropiación del

espacio. Este mismo pavimento de usa para encauzar el acceso de vehículos de servicio y del profesorado al centro.

Para dar más amplitud y limpieza al espacio se soterran los contenedores de RSU y se plantan unos árboles en el nuevo espacio.

Se completa la intervención con la instalación del vallado de protección, aparcabicicletas y la señalización y encauzado de accesos a vados dentro de la actual acera.

4.5.3.4 Caminos Escolares Seguros

El Ámbito 5 por la extraordinaria dispersión del alumnado de los tres centros no es ideal para configurar CES. Por otro lado, el entorno y su trama urbana facilita el trazado de itinerarios sencillos, tranquilos, saludables y de gran valor paisajístico (Ver punto 4.1.2).

Para dar respuesta a las necesidades del alumnado (Ver punto 4.1.2) se han diseñado los siguientes CES:

CES 1	Itinerario para el alumnado residente en el norte de la zona A. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Manso con Aguado. El camino discurre por Manso hacia el Parque de Isabel La Católica y Torcuato Fernández Miranda hasta la conexión con el CES3 que les lleva al CP Clarín, CP Río Piles y el IES El Piles.
CES 2	Itinerario para el alumnado residente al sur de la zona A. El punto de encuentro inicial se sitúa en el Parque de la Fábrica de Gas. El camino discurre por Ezcurdia hasta Avda. De Castilla y desde allí llega por la acera norte de Carretera de la Costa y Carretera de Villaviciosa hasta el EES del CP Clarín. Combinado con el CES3 llegarán a los otros dos centros.
CES 3	Este itinerario une la plataforma del CP Clarín y con el entorno del CP Río Piles y el IES El Piles, haciendo de conector para el CES1, CES2, CES4, CES5 y CES7. Parte de la plataforma del CP Clarín y cruzando la Carretera de Villaviciosa y Ezcurdia, sigue por la Calle Óscar Muñiz hasta la Avenida de Torcuato Fernández Miranda, Alameda de Manuel Preciado, Puente Nuevo y Doctor Fleming desde donde llegarán al EES del IES El Piles y el EES del CP Río Piles que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro. En el desarrollo de este CES3 se han introducen algunas transformaciones clave para la movilidad peatonal y ciclista de la zona. Este itinerario además es útil para la EEI Las Mestas.
CES 4	Itinerario para el alumnado residente en la zona sur de la zona C. El punto de encuentro se sitúa en el cruce de Avda. del Jardín Botánico con Dionisio de la Huerta. Por la acera oeste de la Avda. del Jardín Botánico llega a la Plaza de La Guía y cruza Prof. Pérez Pimentel. Caminando por Doctor Fleming llegan hasta el EES. Un segundo ramal, cruzando Doctor Fleming y Enrique Castro "Quini" lleva al EES del CP Clarín
CES 5	Itinerario diseñado para el alumnado residente en la parte norte de la zona B El punto de encuentro inicial se sitúa en Calle Poeta Angel González, a donde el alumnado de la zona B acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Por Margarita Salas y Orbón caminarán hasta llegar directamente al EES del CP Clarín. Usando el CES3 accederán a los EES de los otros centros.
CES 6	Itinerario para el alumnado residente en la zona D. El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Gral. Suárez Valdés con Avelino Glez. Mallada. Por la acera oeste de esta calle baja hasta encontrarse con el CES2 en Avenida de la Costa, tras cruzar Pablo Iglesias. Desde allí, la combinación de CES2, CES3 y CES1 les conducirá a los EES de los tres centros.
CES 7	Itinerario no convencional diseñado para el alumnado residente en la parte más alejada de la zona B con soluciones de pedibus o bicibus. El punto de encuentro inicial se sitúa en el Parque Fluvial del Piles (a la altura de la Calle Concejo de Caravia) y discurre por la Senda Peatonal del Río Piles a Viesques hasta el puente de Las Mestas donde, por la acera oeste de la Calle Jesús Revuelta Diego, llegan al EES del CP Clarín. Desde allí, la combinación de CES3 y CES1 les conducirá a los EES de los otros dos centros.

En el plano se observan todos los caminos escolares definidos en este ámbito y a continuación se desarrollará el análisis técnico pormenorizado de cada uno de los CES.

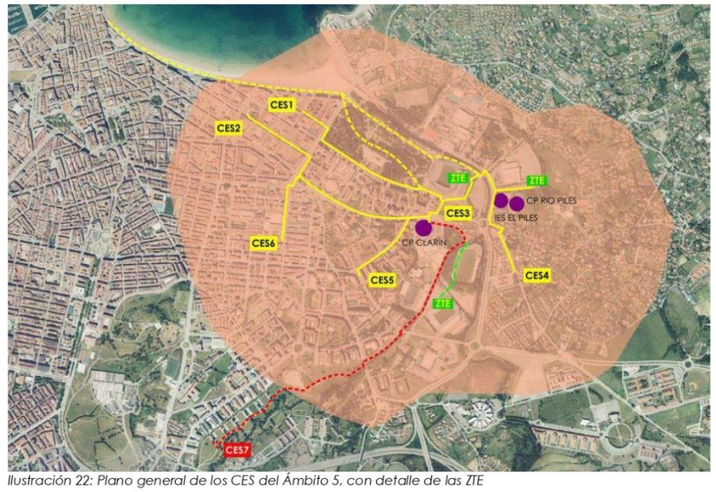


Ilustración 22: Plano general de los CES del Ámbito 5, con detalle de las ZTE

El Paseo del Muro, el interior del Parque de Isabel la Católica o el nuevo paseo peatonal de la Avenida del Molinón (punteadas en la ilustración anterior) pueden ser itinerarios alternativos o complementarios al CES1 o CES2 en función de las líneas de deseo del alumnado y sus familias.

Además, se considera el Paseo del Muro como un eje de captación y aproximación al CES1 para otros elementos del alumnado residente en otras zonas fuera del área de los 20-30 minutos.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES1

Itinerario para el alumnado residente en el norte de la zona A.

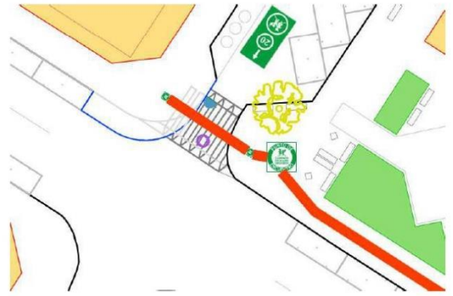
El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de la Manso con Aguado donde se habilita un pequeño espacio estancial para facilitar los momentos de espera y encuentro. El camino discurre por la acera norte de Manso hacia el Parque de Isabel La Católica, Torcuato Fernández Miranda, Alameda de Manuel Preciado, Puente Nuevo y Doctor Fleming

Una vez en Doctor Fleming caminarán al EES del IES El Piles y el EES del CP Río Piles que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro. La llegada al CP Clarín se hace con la conexión del CES3.

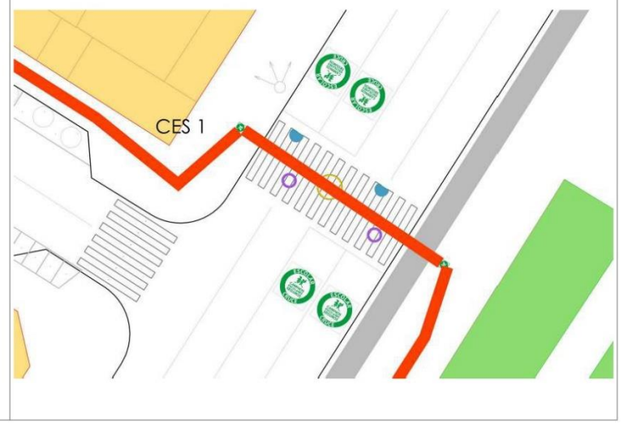
Ilustración 23: Plano general CES1 y CES2 (Ver planos del Ámbito 1, Sección 4.1.4)

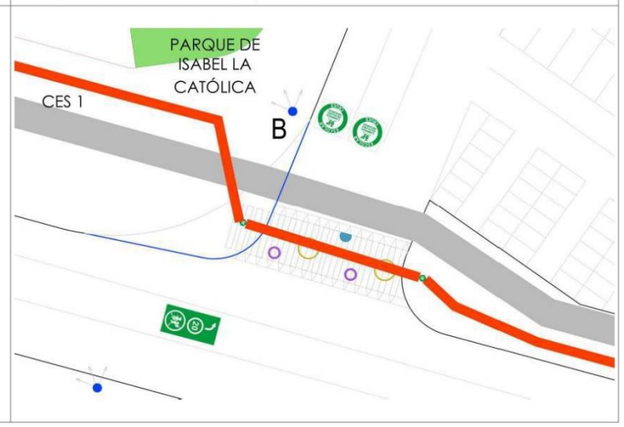
En el trayecto del CES1 se ubica una de las tres Zonas de Transito Escolar (ZTE) del ámbito (Ver punto 4.5.3.6)

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

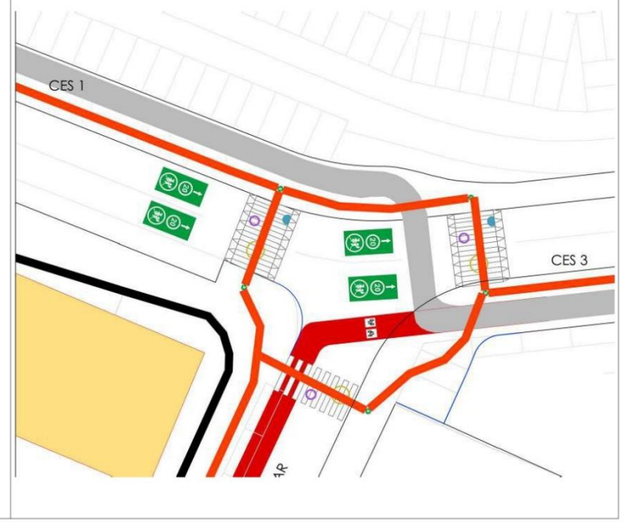
IDENTIF.	Punto De Encuentro CES1
UBICACIÓN	Manso / Aguado
OBJETIVO	Creación de punto inicial. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro.
SOLUCIÓN	Marcado del Punto de encuentro. Instalación de mobiliario y arbolado para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado. Asegurar el cruce de Aguado hasta el punto de encuentro con paso de peatones elevado.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F Mobiliario urbano: 6 bancos y dos sillas. Arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce U
UBICACIÓN	Manso / Marqués de Urquijo
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado del paso de peatones para asegurar la continuidad del CES. Ampliación de acera en la salida y recepción del paso. Se hace con dos plazas de aparcamiento que se incorporan a plataforma de acera. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce V
UBICACIÓN	Manso / Avenida de Castilla
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones para asegurar la continuidad del CES (no se eleva). Ampliación de la fase verde peatonal en el semáforo para ajustar a necesidades del alumnado. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce M
UBICACIÓN	Torcuato Fernández Miranda / Luis Adaro Ruíz Falcó
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado del paso de peatones para asegurar la continuidad del CES. Ampliación de acera en la salida del paso. Se hace reformando el actual trazado de la acera, innecesario para los actuales giros. que se incorporan a plataforma de acera. Instalación de nuevo semáforo a demanda con verde peatonal exclusivo (antes del giro en ámbar desde Torcuato Fernández Miranda). Habilitar duración del verde peatonal adaptada al transito escolar. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5 - 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: 2 CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: 2 CESX-C / CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención cruce N
UBICACIÓN	Torcuato Fernández Miranda / Calle Sporting
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado del paso de peatones para asegurar la continuidad del CES. Pintado del carril bici en el nuevo paso elevado. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: 2 CESX-F / CESX-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES1 – Intervención llegada a la conexión con CES3
UBICACIÓN	Torcuato Fernández Miranda / Calle Óscar Suárez
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Minimizar pasos por calzada al alumnado para conectar itinerarios CES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Nuevo paso de peatones elevado. Elevación del otro en Torcuato Fdez. Miranda y marcado para reforzar la continuidad del CES. Marcado del paso en plataforma única de Óscar Muñiz. Ampliación de plataformas en Óscar Muñiz (este) con 3 plazas del parking. Señalización de cruces con el CES. Marcado de pasos peatonales con prioridad en los carriles bici. Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: 2 CESX-PE + CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: 4 CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES2

Itinerario para el alumnado residente al sur de la zona A.

Ilustración 24: Plano general CES1 y CES2 (Ver planos del Ámbito 1, Sección 4.1.4)

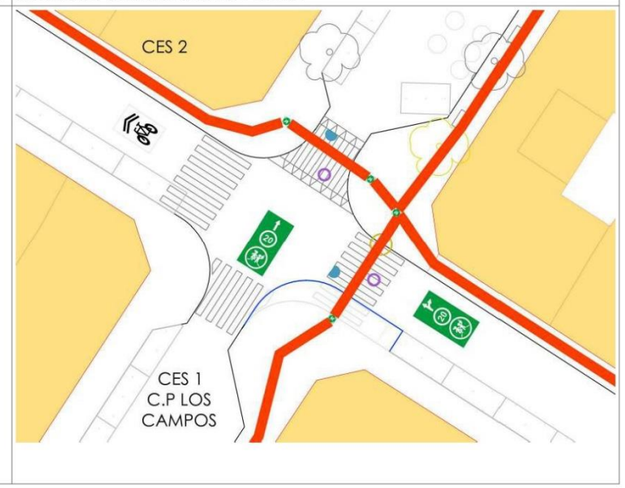
El punto de encuentro inicial se sitúa en el Parque de la Fábrica de Gas. El camino discurre por Ezcurdia hasta Avda. de Castilla y desde allí llega por la acera norte de Carretera de la Costa y Carretera de Villaviciosa hasta el EES del CP Clarín. Combinado con el CES3 llegarán a los otros dos centros.

Se detalla un ramal para incorporarse al CES1 para dar opción a la elección de itinerario (anticipación de líneas de deseo).

Para acceder a este CES, el alumnado puede aprovechar los CES del CP Los Campos (Ámbito 2, ver apartado 4.2).

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES2
UBICACIÓN	Parque de la Fábrica de Gas
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Dignificar el espacio y su usabilidad. Asegurar el acceso seguro al itinerario seguro hasta el acceso al centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la acera de Ezcurdia de este parque al que el alumnado residente en esta zona puede acceder solo o acompañado por los CES del Ámbito 2. En el punto de encuentro se instalarán bancos y sillas para crear una zona estancial de espera y descanso para familiares y alumnado.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: 5 bancos, 5 sillas
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce Q (conexión con CES 1 del Ámbito 2)
UBICACIÓN	Ezcurdia / Aguado
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-FR / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

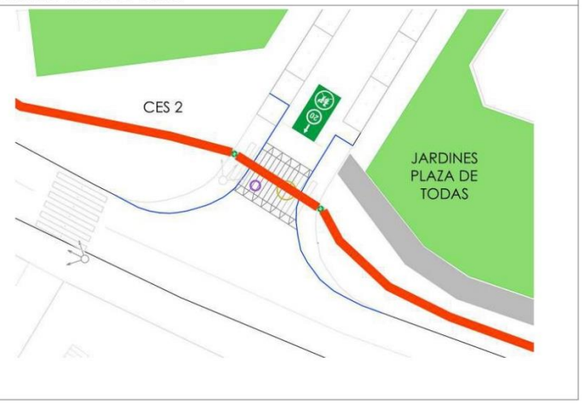
IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce R
UBICACIÓN	Ezcurdia / Aquilino Hurlé
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce S
UBICACIÓN	Ezcurdia / Piles (idem Ezcurdia / Marqués de Urquijo)
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce W
UBICACIÓN	Ezcurdia / Avenida de Castilla
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se marcan los pasos de peatones para reforzar la continuidad del CES (no se elevan). Nueva regulación semafórica: fase verde exclusiva para el cruce de Avenida de Castilla. Se regula fase verde peatonal ampliada para el alumnado. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 3-4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: 2 CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: 6 CESX-C / CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce Y
UBICACIÓN	Carretera de la Costa / Orlando Pelayo
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce Z
UBICACIÓN	Carretera de la Costa / Pintor Marola
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Nueva regulación semafórica: introducir fase verde peatonal exclusiva antes de permitir el giro desde Pablo Iglesias a Pintor Marola. Se amplía la acera de salida del cruce con 1 plaza de estacionamiento. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 3-4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F / CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce AA
UBICACIÓN	Carretera de Villaviciosa / Pintor Carrero Miranda
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se amplían las aceras del cruce con 2 plazas de estacionamiento. Para aumentar visibilidad y reducir tiempo de paso por calzada. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce AB
UBICACIÓN	Carretera de Villaviciosa / Gregorio Marañón
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Nueva regulación semafórica: introducir fase verde peatonal exclusiva antes de permitir el giro desde Ctra. de Villaviciosa. Se amplía la acera de llegada del cruce con 1 plaza de estacionamiento. Se eleva el carril bici al nivel del paso de peatones Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 3-4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C / CESX-F / CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención cruce AC
UBICACIÓN	Carretera de Villaviciosa / Pintor Antonio Suárez
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Se eleva el paso de peatones hasta la altura de la acera y se marca para reforzar la continuidad del CES. Se amplía la aceras del cruce con dos plazas de estacionamiento. Se eleva el carril bici al nivel del paso de peatones. Se señalizan los cruces con el itinerario CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES2 – Intervención llegada al EES
UBICACIÓN	Ctra. de Avilés y Ctra. de Avilés/Solar
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruces de acceso a la plataforma EES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Descrita en el punto 4.5.3.1
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Descritos en el punto 4.5.3.1
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES3

Este itinerario une la plataforma del CP Clarín y con el entorno del CP Río Piles y el IES El Piles, haciendo de conector para el CES1, CES2, CES4, CES5 y CES7.

Parte de la plataforma del CP Clarín y cruzando la Carretera de Villaviciosa y Ezcurdia, sigue por la Calle Óscar Muñiz hasta la Avenida de Torcuato Fernández Miranda, Alameda de Manuel Preciado, Puente Nuevo y Doctor Fleming desde donde llegarán al EES del IES El Piles y el EES del CP Río Piles que distribuirá a cada uno a su entrada de referencia al centro.

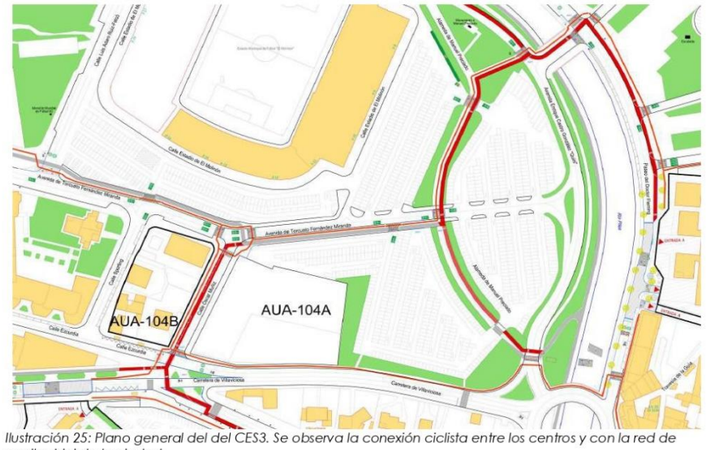


Ilustración 25: Plano general del del CES3. Se observa la conexión ciclista entre los centros y con la red de carriles bici de la ciudad

En el desarrollo de este CES3 se han introducen algunas transformaciones clave en el entorno para la movilidad peatonal y ciclista de la zona:

- Remodelación de Óscar Muñiz con plataforma única, nuevas aceras y un vial en dirección norte.
- Se introduce un carril bici en Óscar Muñiz que conecta con el carril preexistente de El Molinón y el de Carretera de Villaviciosa que se continúa hacia Las Mestas como estaba proyectado pero no desarrollado (ver punto 4.5.3.5).
- Nueva ordenación del tráfico en el cruce de Carretera de Villaviciosa con Ezcurdia que se simplifica y pacifica, redirigiendo giros hacia la rotonda de La Guía, dada su proximidad.
- Nueva ordenación del tráfico en el Puente nuevo con la eliminación de un carril para dar acceso ciclista a la otra margen del Río Piles.
- Nueva ordenación del tráfico en el parking del Molinón eliminando una salida del parking para facilitar la continuidad peatonal y ciclista.

El tratamiento propuesto de Óscar Muñiz está afectado por dos unidades de actuación AUA104-A y AUA104-B (señaladas en el plano) de cuyo desarrollo depende la concreción de la infraestructura.

Este itinerario crea un eje peatonal seguro entre el entorno del Molinón y el entorno de Las Mestas y el acceso peatonal a las líneas de transporte público de Carretera de Villaviciosa y Ezcurdia para todos los centros atractores de movilidad de la zona (Estadio El Molinón, Grupo Deportivo Covadonga, FIDMA, Museo del Pueblo de Asturias, Pabellón de los Deportes, Las Mestas, etc.). El CES3 es de gran utilidad para la movilidad peatonal del EEI Las Mestas.

En los dos planos de detalle que siguen se amplía la ilustración anterior:

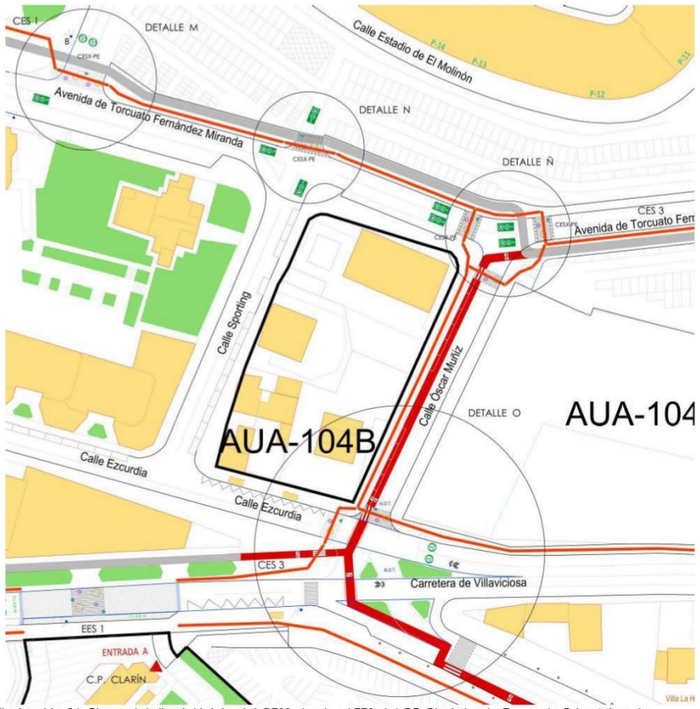
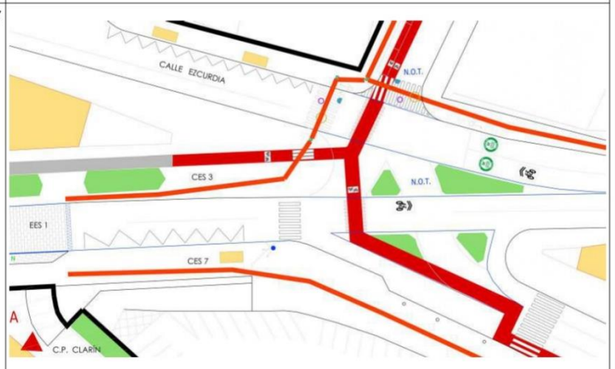


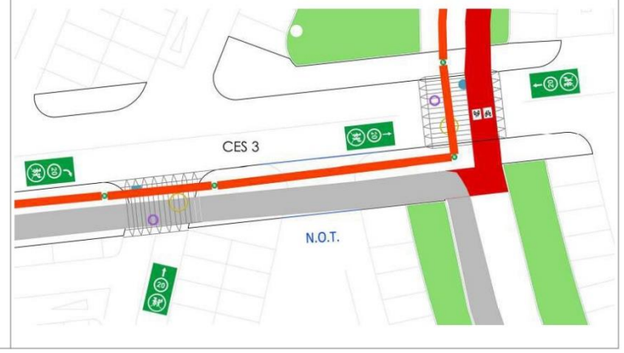
Ilustración 26: Plano detalle del inicio del CES3 desde el EES del CP Clarín hasta Torcuato Fdez Miranda

Ilustración 27: Plano detalle del final del CES3 en los EES del entorno del Piles, desde Torcuato Fdez Miranda

Y a continuación, en las siguientes fichas se analizan detalladamente los puntos claves de la propuesta para este CES3.

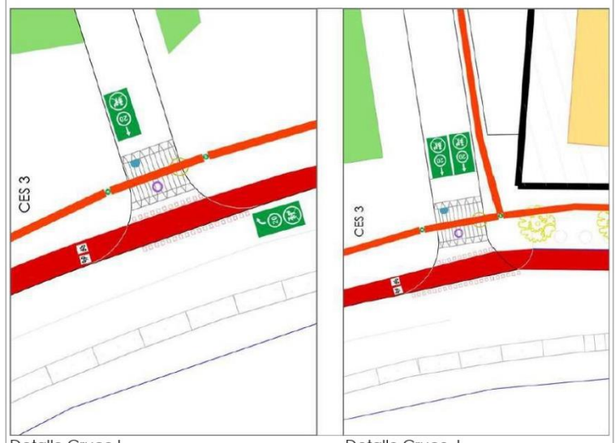
IDENTIF.	Punto de inicio del CES3
UBICACIÓN	Carretera de Villaviciosa / Ezcurdia / Óscar Muñiz
OBJETIVO	Creación de punto de conexión de CES2, CES5, CES6 y CES7 con los EES del entorno del Piles. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el acceso al centro.
SOLUCIÓN	El punto de inicio se ubica en esquina desde la que el alumnado que proviene de los CES2, CES5, CES6 o CES7 puede tomar este itinerario desde la plataforma del EES del CP Clarín. Nueva ordenación del tráfico: se eliminan los giros desde Carretera de Villaviciosa y Jesús Revuelta hacia Ezcurdia (redirigidos a la rotonda del Piles, dada su proximidad). Conexión de las vías ciclistas en el espacio liberado de las actuales isletas. Nueva Regulación semafórica: ampliación de la fase verde peatonal. Marcado de continuidad del CES y señalización de cruces.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva Regulación semafórica en Ezcurdia Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C Nueva ordenación del tráfico
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce Ñ
UBICACIÓN	Óscar Muñiz / Torcuato Fernández Miranda
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Minimizar pasos por calzada al alumnado para conectar itinerarios CES. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Nuevo paso de peatones elevado. Elevación del otro en Torcuato Fdez. Miranda y marcado para reforzar la continuidad del CES. Marcado del paso en plataforma única de Óscar Muñiz. Ampliación de plataformas en Óscar Muñiz (este) con 3 plazas del parking. Señalización de cruces con el CES. Marcado de pasos peatonales con prioridad en los carriles bici. Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: 2 CESX-PE + CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: 4 CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce LL
UBICACIÓN	Torcuato Fernández Miranda / parking / Alameda de Manuel Preciado
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado de los pasos de peatones para asegurar la continuidad del CES. Paso de carril bici también elevado en la plataforma del paso elevado hacia Alameda de Manuel Preciado Eliminación de una salida del parking para reducir riesgos para el alumnado. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces con CES
SEGURIDAD	Nivel 4 - 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva ordenación del tráfico del parking Paso peatones: 2 CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R / 3 CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce L
UBICACIÓN	Parking / Alameda de Manuel Preciado
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado de los paso de peatones para asegurar la continuidad del CES. Paso de carril bici también elevado en la plataforma del paso elevado hacia Alameda de Manuel Preciado Eliminación de una salida del parking para reducir riesgos para el alumnado. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: 2 CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Intervención cruce K
UBICACIÓN	Alameda de Manuel Preciado / Enrique Castro "Quini" / Dr. Fleming
OBJETIVO	Incremento de seguridad en los cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado de los paso de peatones para asegurar la continuidad del CES. Paso de carril bici también elevado en la plataforma del paso elevado en Enrique Castro "Quini". Nuevo paso elevado en Doctor Fleming Nueva ordenación del tráfico: Se elimina un vial en el Puente Nuevo y en Enrique Castro "Quini" para dar espacio al carril bici. Instalación de semáforo en Enrique Castro "Quini" Instalación de semáforo en Doctor Fleming con fase verde peatonal exclusiva. Ampliación de acera en la salida del paso sobre Doctor Fleming para reducir tiempo de paso de los escolares. Se hace con dos plazas de aparcamiento que se incorporan a plataforma de acera. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5 - 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica. Nueva ordenación del tráfico. Paso peatones: 4 CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C / CESX-F / CES-L
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES3 – Llegada a los EES del IES El Piles y CP Río Piles
UBICACIÓN	Doctor Fleming
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación y marcado de los paso de peatones para asegurar la continuidad del CES. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-R / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	 Detalle Cruce I Detalle Cruce J

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES4

Itinerario para el alumnado residente en la zona sur de la zona C.

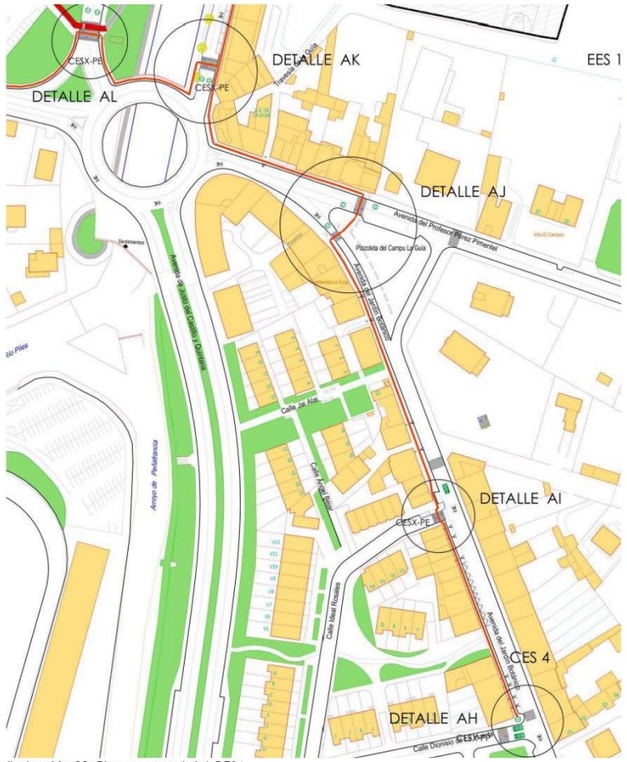


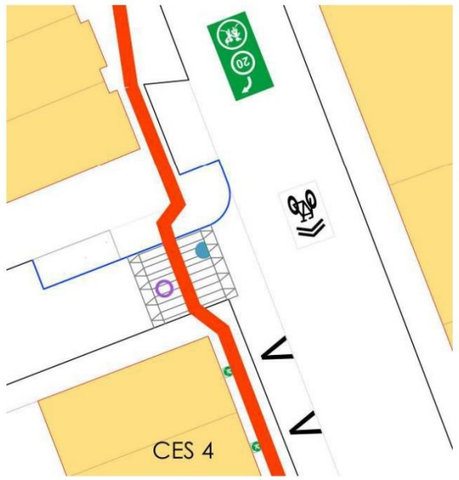
Ilustración 28: Plano general del CES4

El punto de encuentro se sitúa en el cruce de Avda. del Jardín Botánico con Dionisio de la Huerta. Por la acera oeste de la Avda. del Jardín Botánico llega a la Plaza de La Guía y cruza Prof. Pérez Pimentel. Caminando por Doctor Fleming llegan hasta el EES.

Un segundo ramal, cruzando Doctor Fleming y Enrique Castro "Quini" lleva al EES del CP Clarín

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

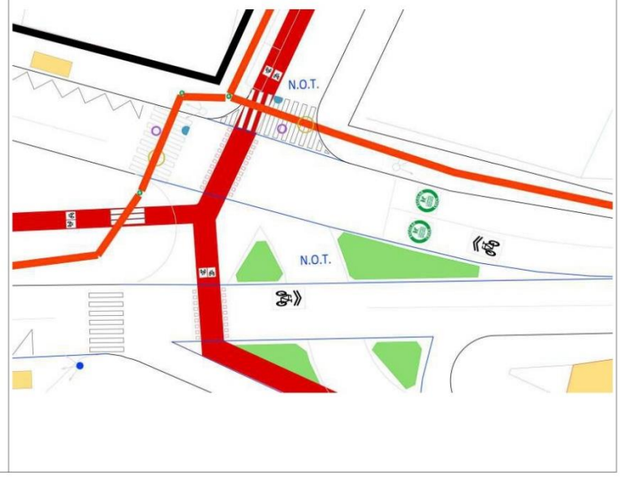
IDENTIF.	Punto De Encuentro CES4
UBICACIÓN	Avda. del Jardín Botánico / Dionisio de la Huerta
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al Punto de encuentro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina noreste del cruce como captador del alumnado residente en la zona D. Pintado del paso de peatones para asegurar el acceso al punto de encuentro. Marcado de Vados Señalización de giros e intersecciones con CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Marcado de vados: CESX-S Señalizador de cruce: CESX-F Señal punto de encuentro: CESX-MP
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruce AI
UBICACIÓN	Avda. del Jardín Botánico / Calle Ideal Rosales
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES Marcado de Vados
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Marcado de vados: CESX-S Señalizador de cruce: CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruce AJ
UBICACIÓN	Avda. del Jardín Botánico / Plaza de La Guía / Prof. Pérez Pimentel
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Marcado de pasos de peatones (no se eleva a nivel acera). Marcado de continuidad del CES Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención llegada al EES e inicio del ramal hacia CP Clarín
UBICACIÓN	Doctor Fleming / Rotonda / Avda. Enrique Castro "Quini"
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera para mayor seguridad y calmado del tráfico Nueva regulación semafórica: ampliar duración de fase verde peatonal. Ampliación de la acera de la orilla del Río Piles reformando la actual forma de la vía (calmado de tráfico, paso más corto para escolares y dignificación de espacio peatonal) Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Pasos peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A, CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención cruce AL (ramal CP Clarín)
UBICACIÓN	Rotonda / Avda. Enrique Castro "Quini"
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Se eleva también el carril bici. Nueva regulación semafórica: ampliar duración de fase verde peatonal. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES4 – Intervención llegada al EES del CP Clarín
UBICACIÓN	Ezcurdia / Óscar Muñiz
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES
SOLUCIÓN	Marcado del paso de peatones en plataforma única (ver intervención en Oscar Muñiz en CES3) Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Pasos peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES5

Itinerario diseñado para el alumnado residente en la parte norte de la zona B.

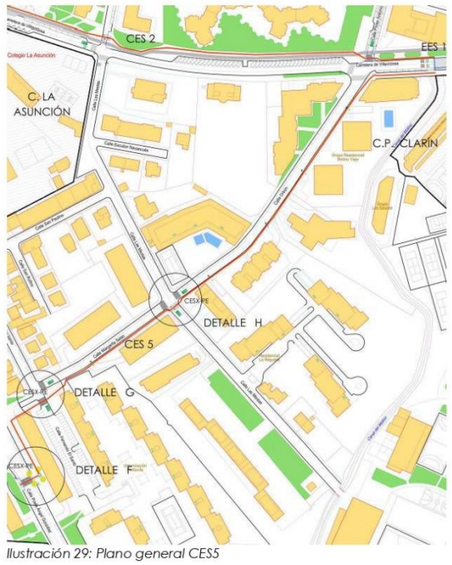


Ilustración 29: Plano general CES5

El punto de encuentro inicial se sitúa en Calle Poeta Angel González, a donde el alumnado de la zona B acudirá solo o acompañado para tomar el CES. Por Margarita Salas y Orbón caminarán hasta llegar directamente al EES del CP Clarín. Usando el CES3 accederán a los EES de los otros centros.

En las siguientes fichas se analiza pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta.

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES5
UBICACIÓN	Poeta Ángel González
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro. Acceso seguro al punto de encuentro
SOLUCIÓN	Creación de un espacio estancial para el encuentro y descanso en la acera este de la calle en una acera amplia. Instalación de un nuevo semáforo. Elevación de paso de peatones de acceso al P.E. a nivel calzada y ampliación de aceras en la recepción del paso para reducir tiempo de paso. Señalización de giros e intersecciones con CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica. Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce: CESX-C Señal punto de encuentro: CESX-MP Mobiliario urbano: 4 bancos, dos sillas. Arbolado.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce G
UBICACIÓN	Margarita Salas / Fernando el Santo
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces con CES
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F / CESX-R
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES5 – Intervención cruce H
UBICACIÓN	Margarita Salas / Las Mestas
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruces con CES
SEGURIDAD	Nivel 3
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-L / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES6

Itinerario para el alumnado residente en la zona D, en el barrio de El Coto.

El punto de encuentro inicial se sitúa en el cruce de Gral. Suárez Valdés con Avelino Glez. Mallada. El alumnado de El Coto acudirá solo o acompañado para tomar el CES en el Punto de Encuentro. Por la acera oeste de esta calle baja hasta encontrarse con el CES2 en Avenida de la Costa, tras cruzar Pablo Iglesias. Desde allí, la combinación de CES2, CES3 y CES1 les conducirá a los EES de los tres centros.

Ilustración 30: Plano general del CES6

Este CES crea un itinerario peatonal seguro además para el IES Calderón de la Barca, CS El Coto, Bibiloteca Municipal de El Coto, Piscina Municipal de El Coto y el Centro Municipal Integrado de El Coto, además de la sede de la AAVV Ceares Coto Viesques.

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los puntos claves de la propuesta:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES6
UBICACIÓN	Gral. Suárez Valdés / Avelino Glez. Mallada
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso. Asegurar el acceso al itinerario seguro hasta el EES del centro
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en la esquina noroeste del cruce en un espacio estancial amplio y con arbolado. Instalación de mobiliario urbano para facilitar los momentos de encuentro y espera.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización CES: CESX-A Mobiliario urbano: 4 bancos y 2 sillas.
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES6 – Intervención cruce
UBICACIÓN	Gral. Suárez Valdés / Calderón de la Barca
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Retirada de obstáculos y plazas de aparcamiento limpiar el cruce. La primera plaza de aparcamiento se incorpora a plataforma de acera (o se mantiene vacía tácticamente con aparcamientos de bicis). Se estrecha la calzada para disminuir el tiempo de cruce del paso de peatones Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES al frente.
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES6 – Intervención cruce
UBICACIÓN	Gral. Suárez Valdés / Pablo Iglesias
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Calmado de tráfico.
SOLUCIÓN	Marcado de los pasos de peatones para asegurar la continuidad del CES (no se elevan). Ampliación de acera en la salida y recepción del paso sobre P. Iglesias para reducir tiempo de paso de los escolares. Se hace con plazas de aparcamiento que se incorporan a plataforma de acera. Regulación semafórica: ampliación de fase verde peatonal en ambos pasos. Nueva fase verde peatonal exclusiva en Gral. Suárez Valdés antes del giro en ámbar desde P. Iglesias. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5 - 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: 2 CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C / CESX-F
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES6 – Intervención llegada al CES2
UBICACIÓN	Gral. Suárez Valdés / Carretera de la Costa
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Conexión con el CES2
SOLUCIÓN	Marcado de los pasos de peatones para asegurar la continuidad del CES (no se elevan). Regulación semafórica: ampliación de fase verde peatonal. Marcado de continuidad del CES. Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PP Señalización CES: CESX-A Señalizador de cruce CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL CES7

Itinerario no convencional diseñado para el alumnado residente en la parte más alejada de la zona B con soluciones de pedibus o bicibus.

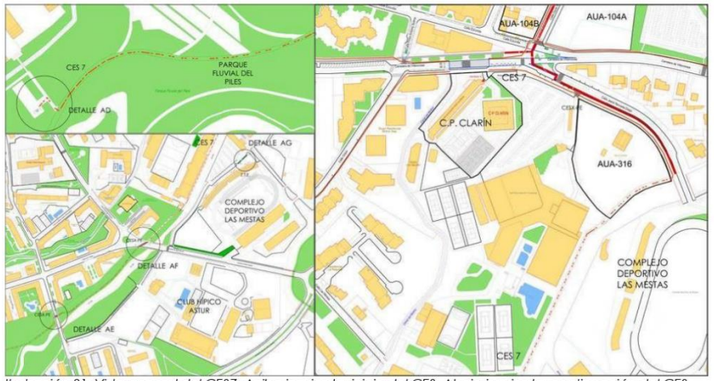


Ilustración 31: Vista general del CES7. Arriba izquierda, inicio del CES. Abajo izquierda, continuación del CES. Derecha, final del CES y conexión con CES3

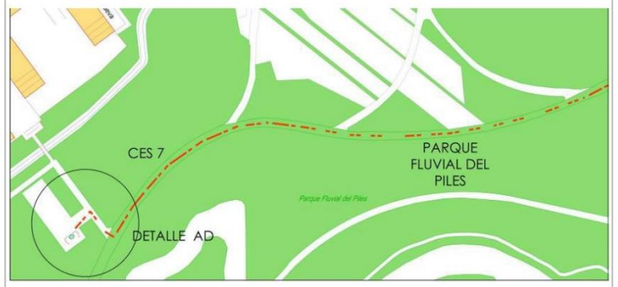
El punto de encuentro inicial se sitúa en el Parque Fluvial del Piles (a la altura de la Calle Concejo de Caravia) y discurre por la Senda Peatonal del Río Piles a Viesques hasta el puente de Las Mestas donde, por la acera oeste de la Calle Jesús Revuelta Diego, llegan al EES del CP Clarín.

Desde allí, la combinación de CES3 y CES1 les conducirá a los EES de los otros dos centros.

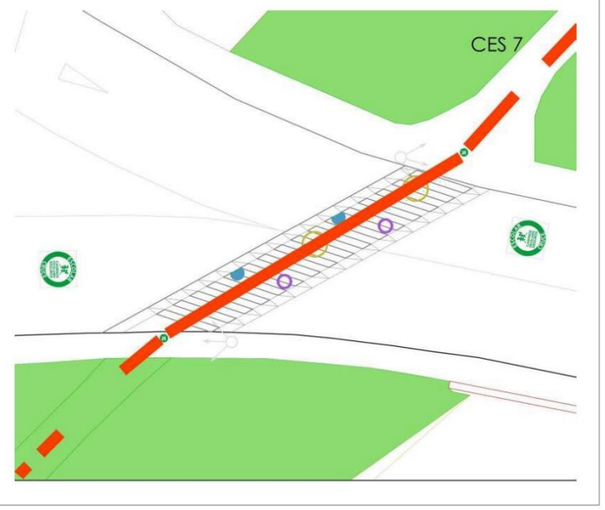
También podría dar servicio a alumnos y alumnas de otras zonas que fueran acompañados por sus progenitores hasta la rotonda de Gloria Fuertes para que se incorporaran esos pedibus o bicibus.

El nivel de intervención que requiere esta propuesta es menor que otros CES urbanos. Se intervienen dos cruces unicamente porque el resto del recorrido ya se realiza por espacios peatonales protegidos sin interacción con el tráfico rodado. En cuento a la señalización de continuidad del CES debe hacerse con señales verticales por la naturaleza del terreno.

En las siguientes fichas se analizan pormenorizadamente los tres puntos claves de la propuesta:

IDENTIF.	Punto De Encuentro CES7
UBICACIÓN	Parque Fluvial del Piles
OBJETIVO	Creación de punto inicial de fácil acceso.
SOLUCIÓN	El punto de encuentro se ubica en el Parque Fluvial del Piles a la altura de la Calle Concejo de Caravia. Marcado del punto Señalización vertical del CES (alternativa al CESX-A)
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señal punto de encuentro: CESX-MP Señalización vertical del CES
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES7 – Intervención cruce AE
UBICACIÓN	Senda Parque Fluvial del Piles / Anselmo Solar
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Marcado de continuidad del CES. Señalización vertical del CES Señalización de cruce con CES
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Paso peatones: CESX-PE Señalización vertical del CES (alternativa al CESX-A) Señalizador de cruce CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES7 – Intervención cruce AF
UBICACIÓN	Senda Parque Fluvial del Piles / Albert Einstein
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro.
SOLUCIÓN	Elevación del paso de peatones a nivel acera. Nueva regulación semafórica: fase verde peatonal exclusiva y suficiente para el tránsito escolar Señalización vertical del CES (alternativa al CESX-A) Señalización de cruce con CES al frente
SEGURIDAD	Nivel 4
ELEMENTOS DE PROYECTO	Nueva regulación semafórica Paso peatones: CESX-PE Señalización CES Señalizador de cruce CESX-C
IMÁGENES Y PLANOS	

IDENTIF.	CES7 – Llegada al EES del CP Clarín y conexión con CES3
UBICACIÓN	Dionisio Huerta / Carretera de Villaviciosa
OBJETIVO	Incremento de seguridad en el cruce. Asegurar continuidad del itinerario seguro. Llegada a EES
SOLUCIÓN	Se accede directamente sin cruces con tráfico motorizado Marcado de continuidad del CES.
SEGURIDAD	Nivel 5
ELEMENTOS DE PROYECTO	Señalización CES: CESX-A
IMÁGENES Y PLANOS	

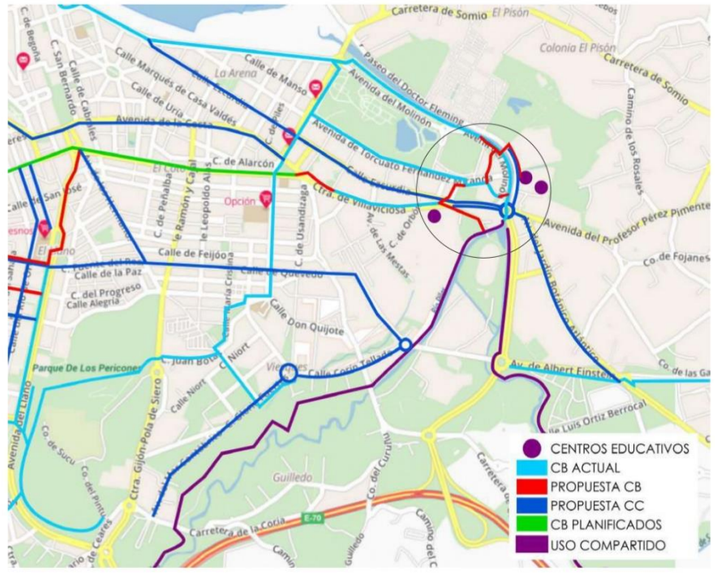
4.5.3.5 Propuesta de mejora de la movilidad ciclista del centro.

Las Comisiones de Caminos Escolares de los tres centros (y particularmente el IES El Piles) destacaron el potencial para incrementar la cuota modal de la bicicleta en los desplazamientos al Ámbito 1. El gran problema detectado es la desconexión final de las grandes vías ciclistas en la aproximación final a los centros educativos.

Por un lado, al CP Clarín llega el carril bici que viene de la Plaza de Toros – una infraestructura inconexa sin utilidad actual para la movilidad – pero no hay conexión con las grandes vías ciclistas tan cercanas.

Por el otro, el carril bici que recorre toda la franja litoral de Gijón desde la Playa de Poniente hasta el Piles, les pasa por delante sin más alternativa que ciclar la rotonda. Un desafío demasiado arriesgado para el alumnado, máxime en las horas de entrada y salida en las que esta rotonda tiene un volumen de tráfico elevadísimo.

La propuesta que hacemos para el Ámbito 1 se refleja en el siguiente plano:



Sobre infraestructuras ciclistas segregadas, se hacen las siguientes propuestas:

- **Conexión del carril bici de Carretera de Villaviciosa con el carril bici planificado de Pablo Iglesias** (no se realiza propuesta de trazado a expensas del existente en el proyecto de remodelación de Pablo Iglesias).

- **Conexión del carril bici de Torcuato Fernández Miranda** con el carril bici de Carretera de Villaviciosa por la Calle Óscar Muñiz.

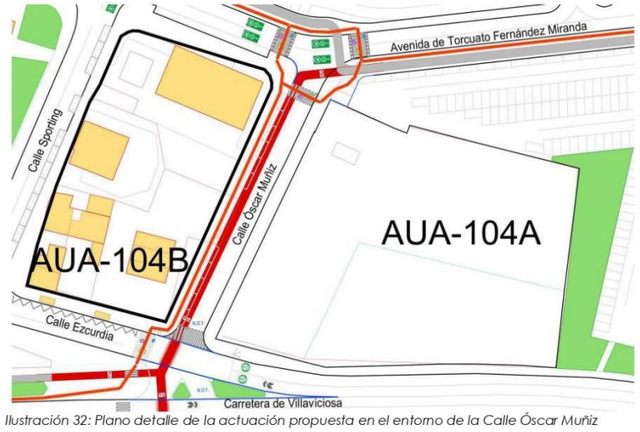


Ilustración 32: Plano detalle de la actuación propuesta en el entorno de la Calle Óscar Muñiz

El trazado propuesto está afectado por dos unidades de actuación AUA104-A y AUA104-B (señaladas en el plano) de cuyo desarrollo depende la infraestructura (Ver Descripción Técnica del CES3 en punto 5.4.3.4).

- **Realización del carril bici** (proyectado y nunca ejecutado) que llegaría hasta Las Mestas.

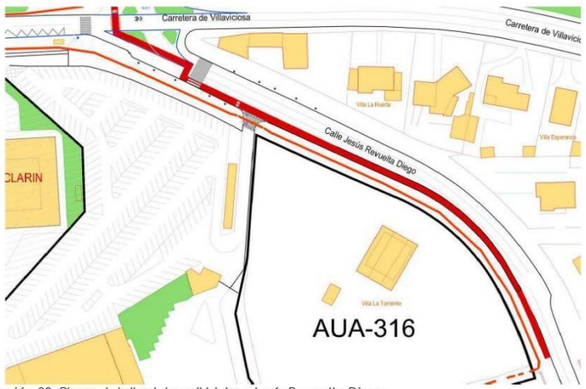


Ilustración 33: Plano detalle del carril bici en Jesús Revuelta Diego

- **Conexión del carril bici litoral** con el entorno seguro del IES Piles y CP Río Piles por el Puente Nuevo habilitando una conexión a la altura de El Molinón donde actualmente nace la acera.

Ilustración 34: Plano detalle de la conexión del carril bici actual con el Puente Nuevo por Avda. Enrique Castro "Quini"

- **Conexión del carril bici de Torcuato Fdez. Miranda** con el entorno seguro del IES Piles y CP Río Piles por el Puente Nuevo habilitando una conexión por la Alameda de Manuel Preciado similar a la que va en dirección rotonda del Piles.

Ilustración 35: Plano detalle del nuevo carril bici por la Alameda de Manuel Preciado dirección Puente Nuevo

- **Solución de la conexión del carril bici litoral Alameda de Manuel Preciado (sur).** Se pinta el paso ciclista (en el semáforo de Avenida Enrique Castro "Quini" cercano a la rotonda del Piles) y se soluciona el acceso claro y seguro al ramal de entrada al carril

bici litoral. Para ello, se modifica ligeramente el actual trazado del carril bici en el tramo hacia el sur de la Alameda con el objetivo de mejorar la interacción con el tránsito peatonal por la alameda y el paso.

Ilustración 36: Plano detalle del nuevo trazado del carril bici de la Alameda de Manuel Preciado dirección rotonda de La Guía y conexión con carril bici litoral

Se completa la propuesta con una serie de ciclocarriles que completarían la intervención ciclista en la zona y que servirían para pacificar alguno de los puntos más conflictivos:

- El eje Fuente del Real - Quevedo - Poeta Ángel González con la conexión por Hermanos Felgueroso.
- El eje Avenida del Mar Cantábrico - Corín Tellado hasta las inmediaciones de Albert Einstein.
- La calle Ezcurdia desde la rotonda del Piles hasta el Paseo del Muro y desde el CP Clarín hacia dicha rotonda, en el otro sentido.
- La Avenida del Jardín Botánico Atlántico desde la rotonda del Piles hasta Albert Einstein.
- Doctor Fleming desde la rotonda del Piles hasta el Puente Nuevo.

En cuanto a otras infraestructuras, la propuesta es:

- Nuevos aparcamientos de bici en espacio liberados para dar visibilidad al paso del CES en cruces.
- Aparcamientos de bicicletas en las plataformas de EES.
- Más aparcamientos de bicicletas en el interior del centro escolar para dar una seguridad añadida contra los robos al alumnado que acude cotidianamente al centro en bici.
- Multiplicar la cantidad de aparcabicis e instalar nuevos aparcabicis cubiertos en los centros atractores de la zona citados: Estadio El Molinón, Grupo Deportivo Covadonga, FIDMA, Museo del Pueblo de Asturias, Pabellón de los Deportes y Las Mestas.

4.5.3.6 Zona de Transito Escolar (ZTE) del CP Clarín

Dado el elevado porcentaje de desplazamientos en coche por motivos de estudios del alumnado del Ámbito 1 (Ver puntos 4.5.1.1 a 4.5.1.4) se considera necesario reordenar esta movilidad y alejar los flujos de coches del entorno de los centros.

En base a la observación de las zonas potencialmente emisoras de estos desplazamientos (Ver punto 4.5.2.2 e ilustración 16) y a las demandas de los Comisiones de Caminos Escolares Seguros de los centros, se realiza una triple propuesta de ZTEs que pueden seer usadas para el acceso a uno o varios centros, ya que todos están comunicados entre si.

A continuación se analizan los puntos claves de cada propuesta de ZTE:

A – ZTE del Complejo Deportivo Las Mestas

Esta zona se propone a partir de la idea surgida de las comisiones de caminos escolares de los centros citada por la dirección del CP Piles. El objetivo de esta ZTE sería proporcionar a padres y madres un punto de desembarco alternativo (para el alumnado de cualquiera de los centros) que aleje el tráfico rodado, reduzca la congestión y proporcione un camino autónomo más largo que el actual y también seguro, para los y las estudiantes.

Ilustración 37: Detalle de la ZTE de Las Mestas

Se habilita una ZTE con siete plazas de rápida rotación (esta estimación para las necesidades actuales del centro se puede reconsiderar) en el frente del pabellón lo más cal norte posible.

Desde allí, caminarían por el interior del complejo deportivo hacia el punte sobre el Rio Piles hasta la calle Jesús Revuelta Diego donde acceden al EES del CP Clarín. Una vez allí, caminando por el CES3 llegarían a los otros dos centros.

B – ZTE de Manuel Preciado

Esta zona se propone para dar servicio a los tres centros por igual a partir de la idea surgida de las comisiones de caminos escolares de los centros citada por la dirección del CP Piles. El objetivo sería alejar punto de desembarco del alumnado y proporcionarles un camino autónomo más largo que el actual y también seguro.

La ZTE se ubicaría en el interior del parking de El Molinón cercano a la Alameda de Preciado por donde se incorporarían al CES3 y caminarían en ambas direcciones hacia los EES de sus respectivos centros.

Ilustración 38: Detalle de la ZTE de Manuel Preciado

Esta ZTE está más cercana a todos los centros que la anterior y por tanto generaría tiempos de desplazamiento de unos 5 minutos máximo por un itinerario seguro y agradable en cualquier época del año.

Se habilita una ZTE con ocho plazas de rápida rotación (esta estimación para las necesidades actuales del centro se puede reconsiderar) y se eliminan cuatro plazas del actual alineación de aparcamientos para hacer hueco al desplazamiento del vial.

C – ZTE del Pabellón de los Deportes de La Guía

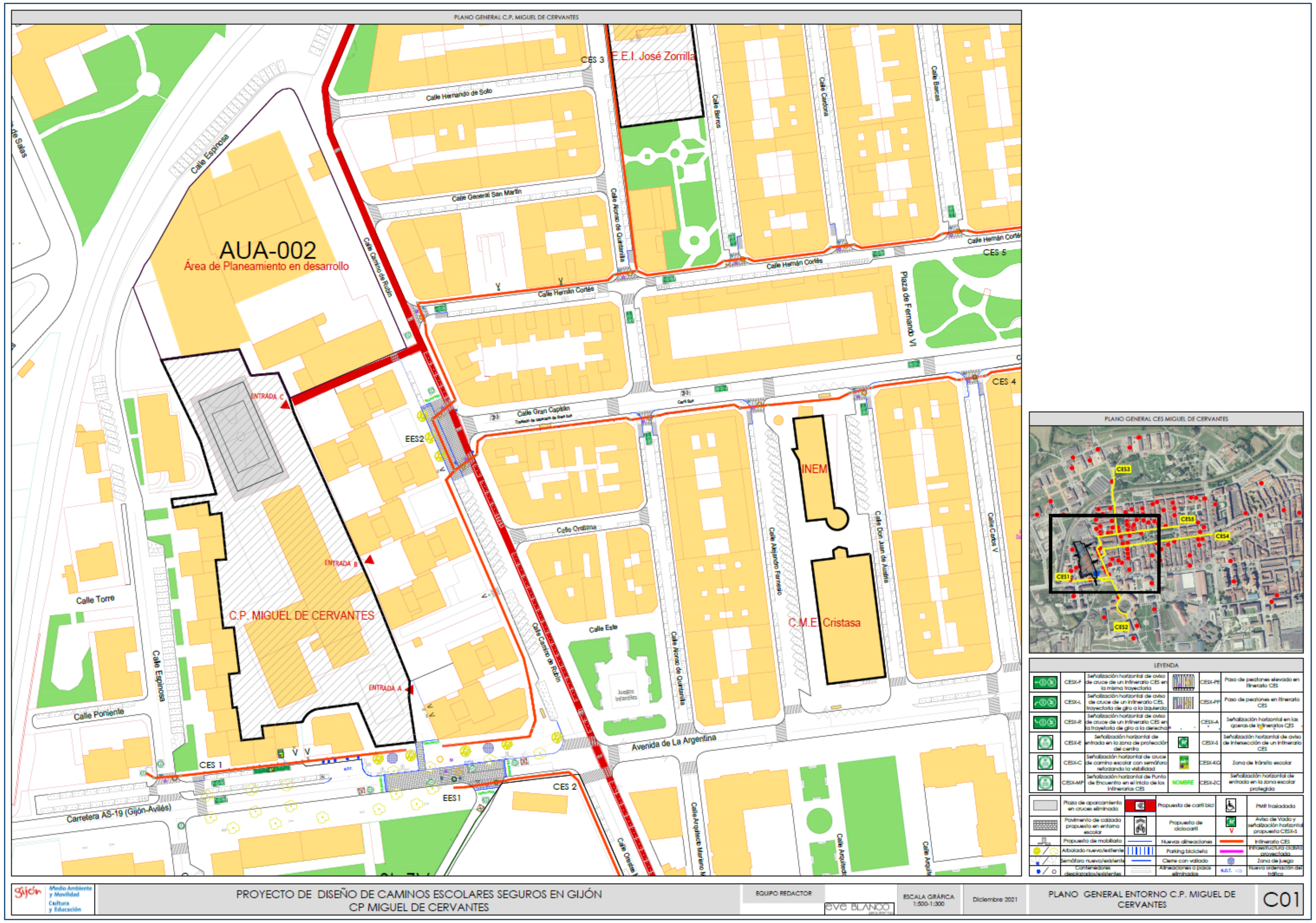
La ZTE propuesta se ubicaría en la vía de salida del parking, justo antes del EES de la entrada B del CP Rio Piles.

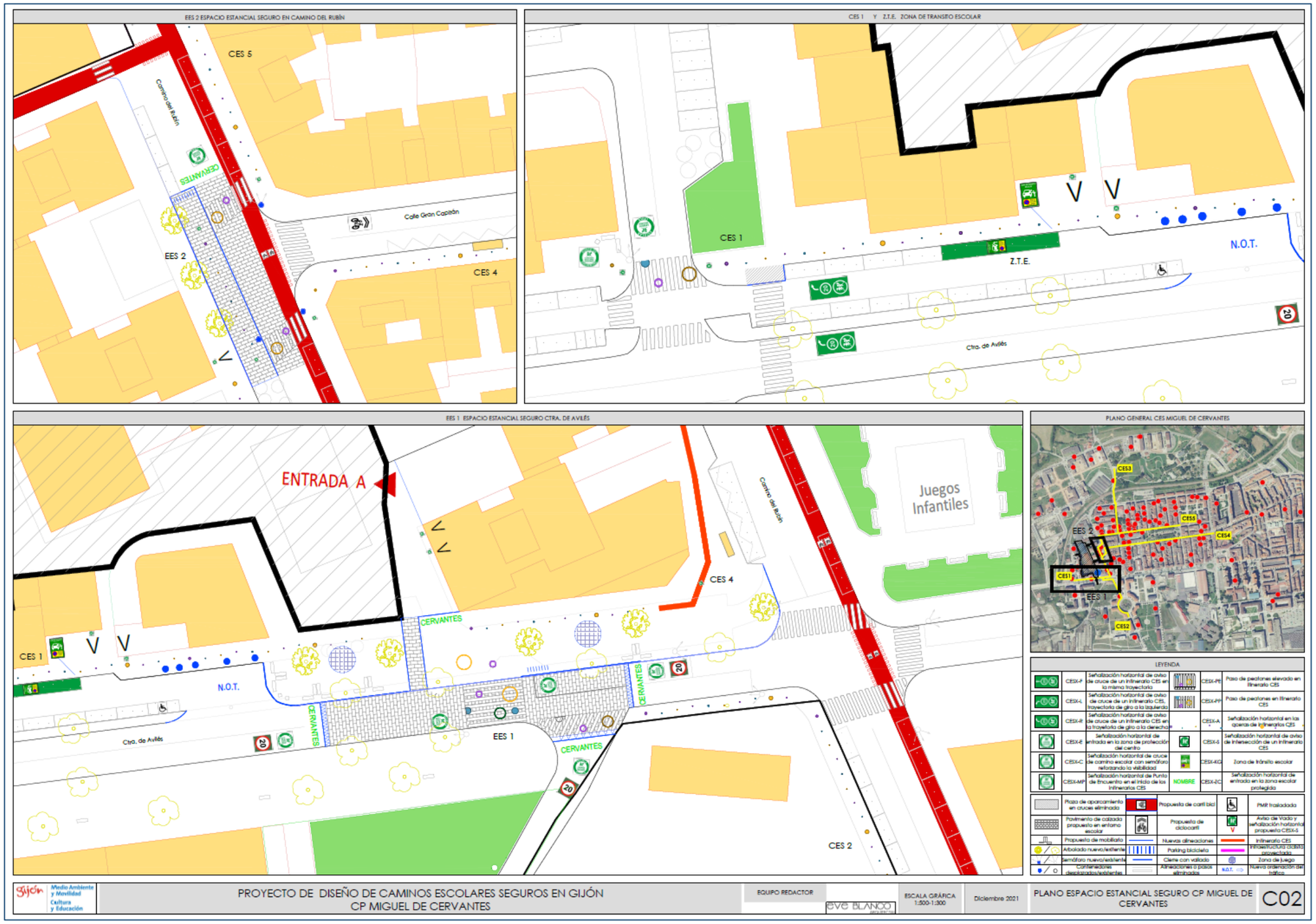
Para ello se reubican los contenedores de RSU y se reserva todo el espacio actual para plazas de rápida rotación.

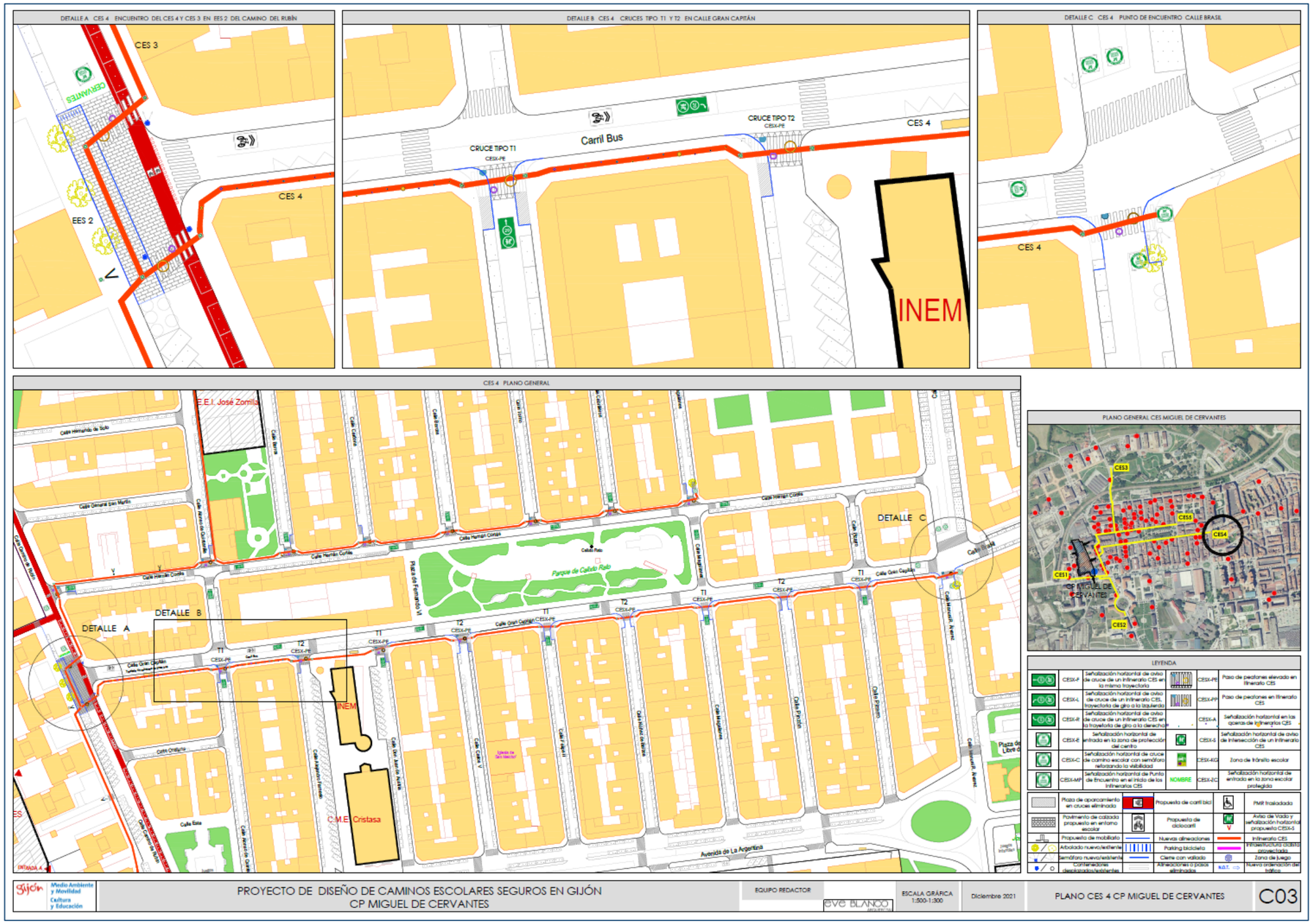
Esta ZTE no es una alternativa a uso del parking (que seguirá siendo mayoritario) sino una propuesta para reordenar ese espacio actual de aparcamiento y evitar el estacionamiento irregular en la vía de acceso al EES actual, mejorando su usabilidad. Por tanto, se recomienda una intervención adicional para "humanizar" el parking con caminos peatonales que no dejen a las personas usuarias entre los coches al bajarse de ellos.

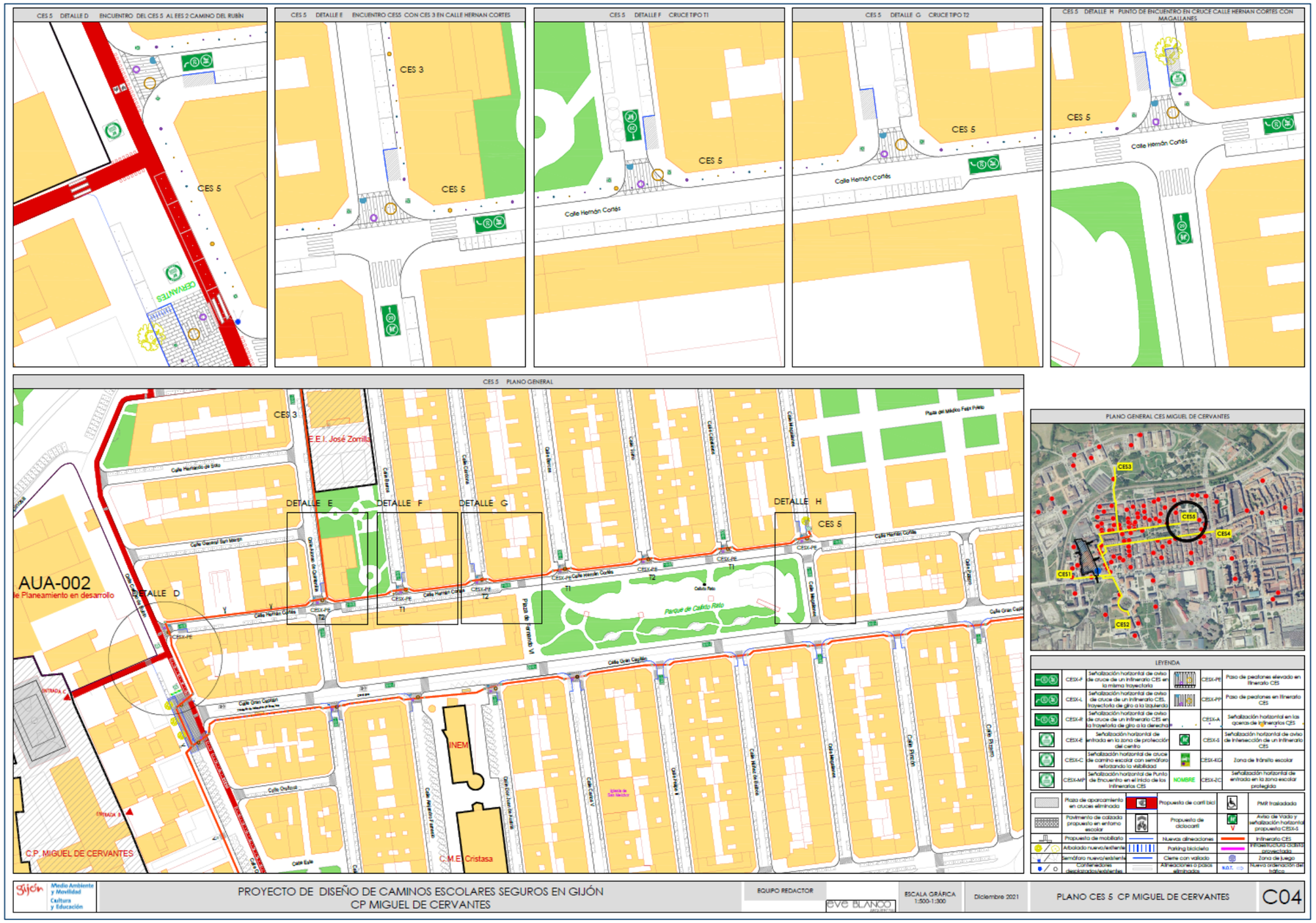
Ilustración 39: Detalle de la ZTE del Palacio de los Deportes de La Guía

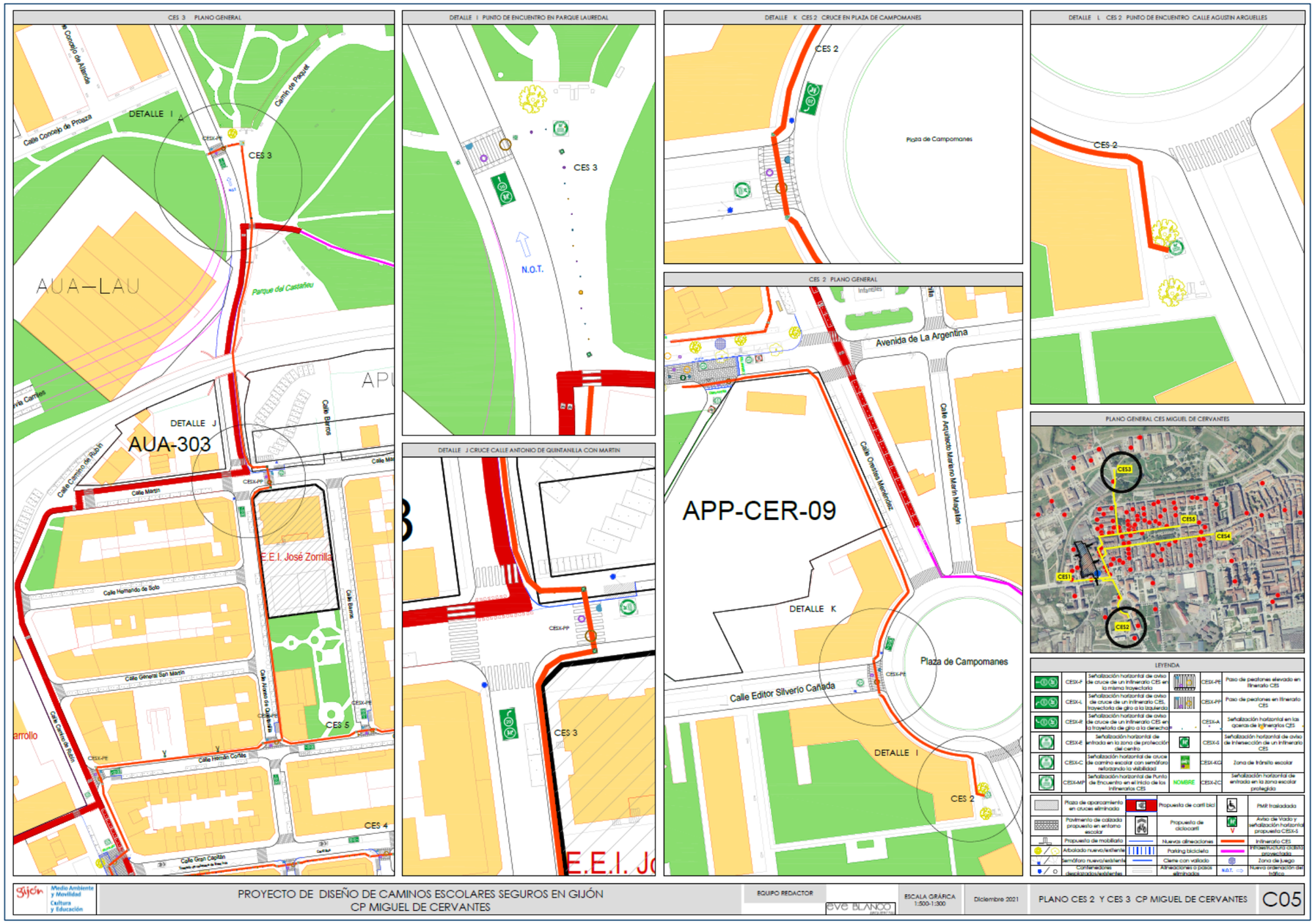
PLANOS


PLANO GENERAL C.P. MIGUEL DE CERVANTES
AUA-002
Área de Planeamiento en desarrollo
E.E.I. José Zorrilla
C.P. MIGUEL DE CERVANTES
INEM
C.M.E. Cristasa
ENTRADA A
ENTRADA B
ENTRADA C
CES 1
CES 2
CES 3
CES 4
CES 5
EES1
EES2
Calle Torre
Calle Poniente
Calle Esperanza
Calle Cristina
Calle Este
Calle Gran Capitán
Calle Hernán Cortés
Calle General San Martín
Calle Hernando de Soto
Plaza de Fernando VI
Avenida de La Argentina
Carretera AS-19 (Gijón-Avilés)
PLANO GENERAL CES MIGUEL DE CERVANTES
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP MIGUEL DE CERVANTES
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA
Diciembre 2021
PLANO GENERAL ENTORNO C.P. MIGUEL DE CERVANTES
C01

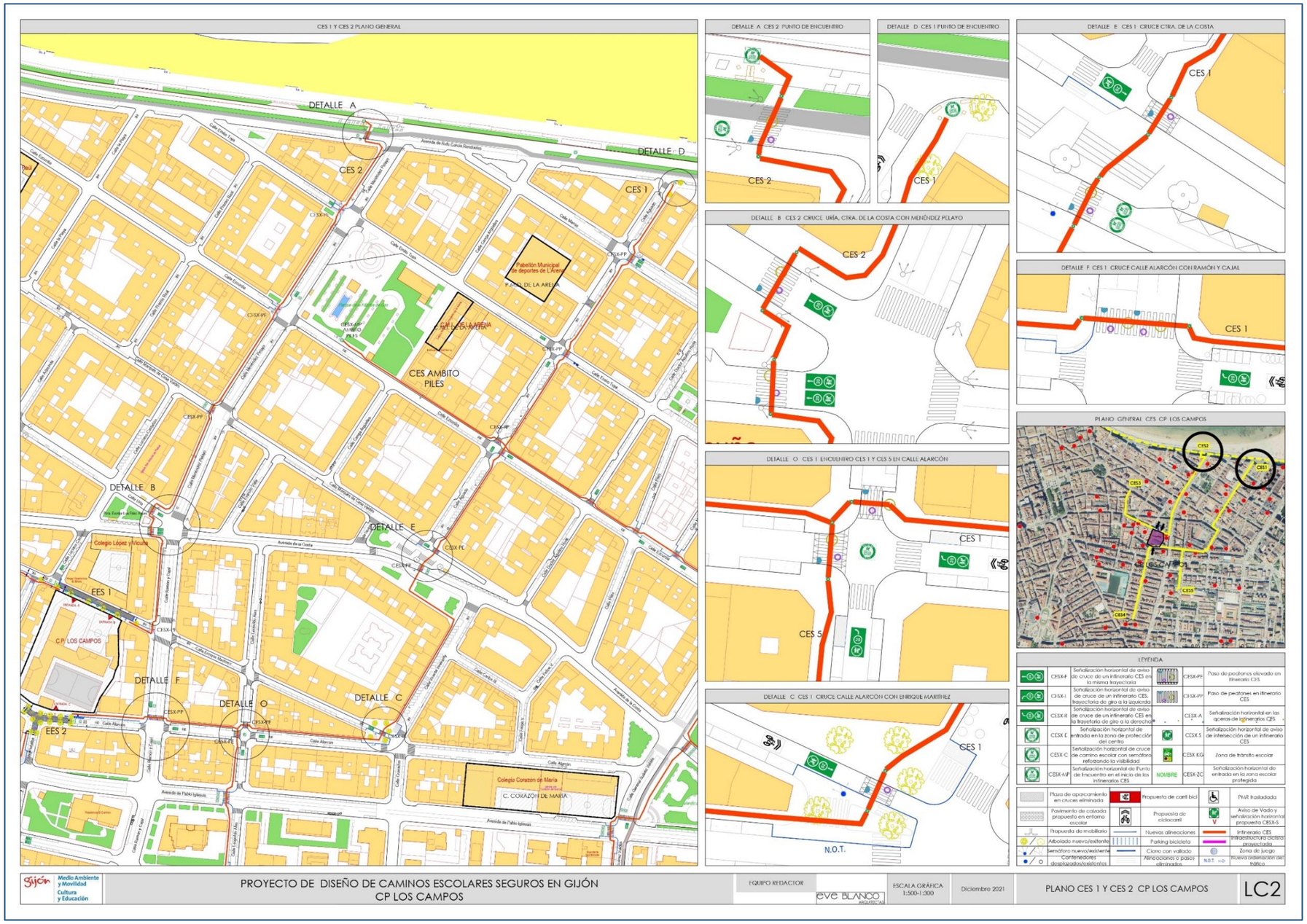

EES 2 ESPACIO ESTANCIAL SEGURO EN CAMINO DEL RUBÍN
CES 5
Camino del Rubín
CERVANTES
Calle Gran Capitán
EES 2
CES 4
CES 1 Y Z.T.E. ZONA DE TRANSITO ESCOLAR
CES 1
Z.T.E.
N.O.T.
Ctra. de Avilés
EES 1 ESPACIO ESTANCIAL SEGURO CTRA. DE AVILÉS
ENTRADA A
Camino del Rubín
Juegos Infantiles
CES 4
CERVANTES
CES 1
N.O.T.
Ctra. de Avilés
EES 1
CES 2
PLANO GENERAL CES MIGUEL DE CERVANTES
CES3
CES5
CES4
EES 2
CES1
EES 1
CES2
LEYENDA
CES-P Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
CES-PE Paso de peatones elevado en itinerario CES
CES-L Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
CES-PR Paso de peatones en itinerario CES
CES-R Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha
CES-A Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
CES-E Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
CES-S Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
CES-C Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
CES-KG Zona de tránsito escolar
CES-MP Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
NOMBRE CES-ZC Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesto CES-S
Propuesta de mobiliario
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones a pasos eliminados
N.O.T.
Nueva ordenación del tráfico
Gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP MIGUEL DE CERVANTES
EQUIPO REDACTOR
eve BLANCO
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO ESPACIO ESTANCIAL SEGURO CP MIGUEL DE CERVANTES
C02

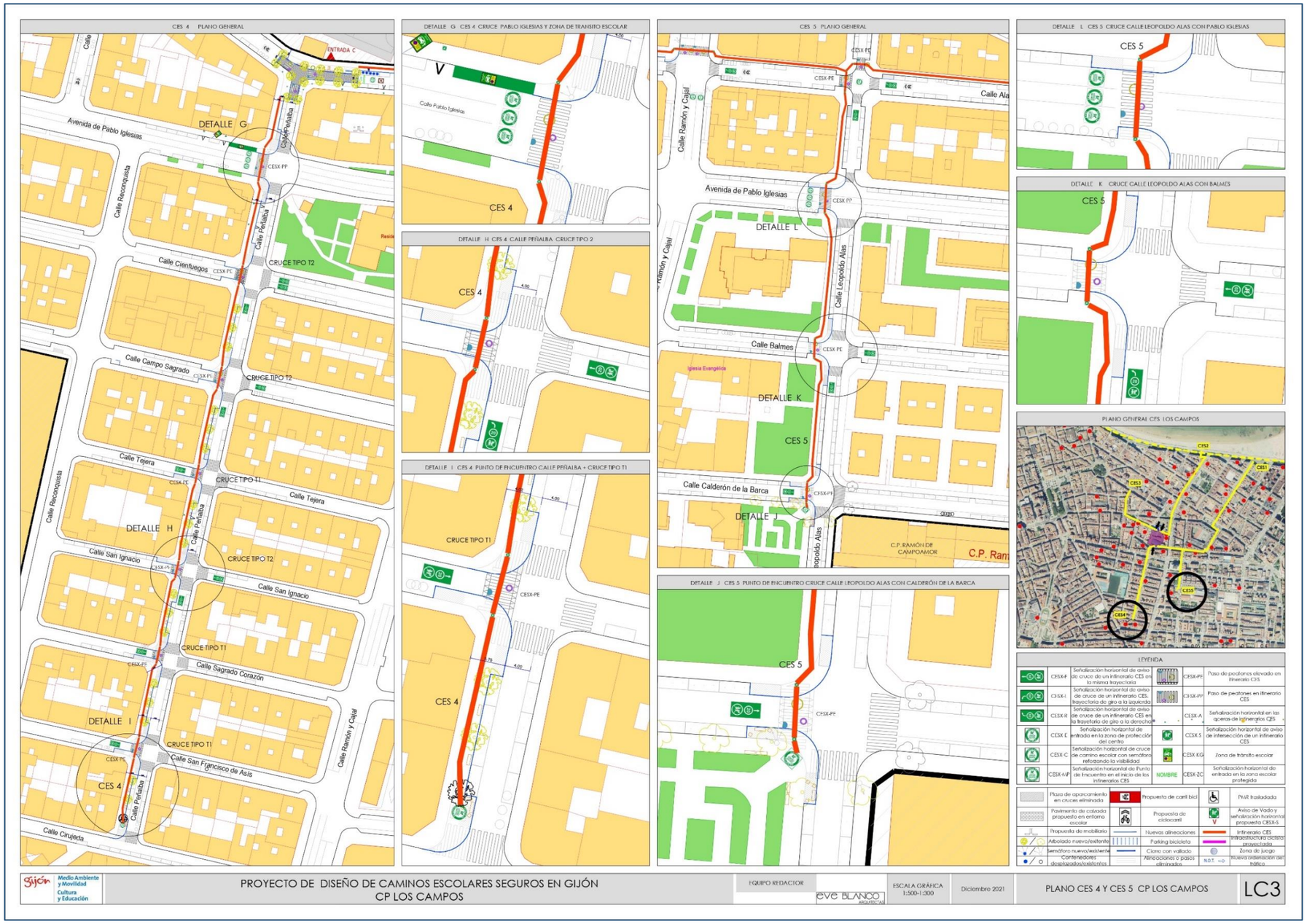

DETALLE A CES 4 ENCUENTRO DEL CES 4 Y CES 3 EN EES 2 DEL CAMINO DEL RUBÍN
CES 3
CERVANTES
EES 2
CES 4
DETALLE B CES 4 CRUCES TIPO T1 Y T2 EN CALLE GRAN CAPITÁN
CRUCE TIPO T1
CESX-PE
Carril Bus
CRUCE TIPO T2
CESX-PE
CES 4
INEM
DETALLE C CES 4 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE BRASIL
CES 4
CES 4 PLANO GENERAL
E.E.I. José Zorrilla
DETALLE A
DETALLE B
DETALLE C
Parque de Calixto Rato
Plaza de Fernando VI
Calle Hernán Cortés
Calle Gran Capitán
Calle Brasil
Calle Pinzón
Calle Pizarro
Calle Magallanes
Calle Fulgencio
Calle Don Juan de Austria
Calle Cabo Ortegal
Calle Este
Avenida de La Argentina
INEM
C.M.E. Cristasa
PLANO GENERAL CES MIGUEL DE CERVANTES
CES3
CES5
CES4
CES1
CES2
CP MIGUEL DE CERVANTES
LEYENDA
CESX-P Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
CESX-L Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
CESX-R Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha
CESX-E Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
CESX-C Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
CESX-MP Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los Itinerarios CES
CESX-PE Paso de peatones elevado en itinerario CES
CESX-PP Paso de peatones en itinerario CES
CESX-A Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
CESX-S Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
CESX-KG Zona de tránsito escolar
NOMBRE CESX-ZC Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Propuesta de mobiliario
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones o pasos eliminados
N.O.T.
Nueva ordenación del tráfico
gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP MIGUEL DE CERVANTES
EQUIPO REDACTOR
eve BLANCO
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 4 CP MIGUEL DE CERVANTES
C03

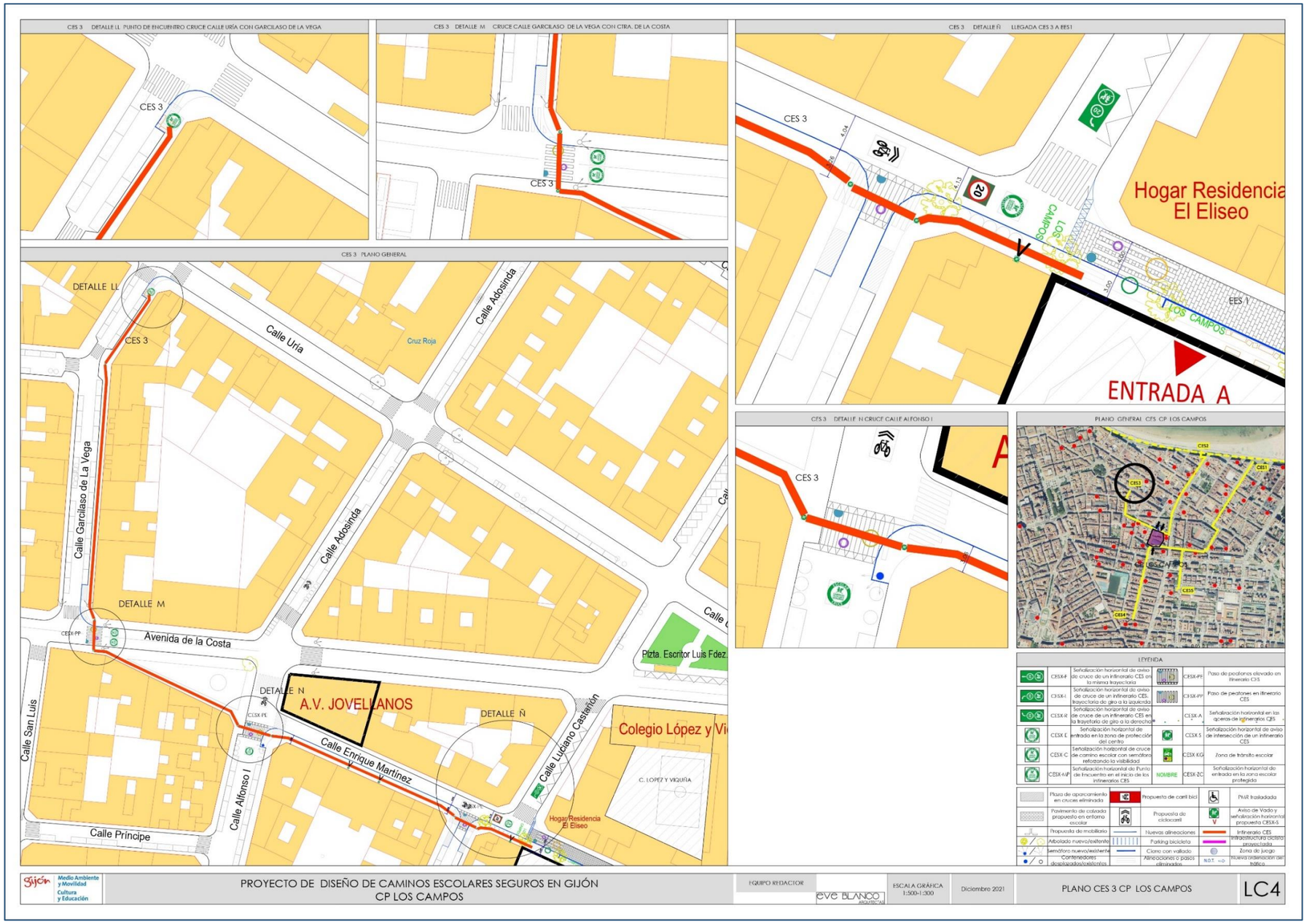

CES 5 DETALLE D ENCUENTRO DEL CES 5 AL EES 2 CAMINO DEL RUBÍN
CES 5
CERVANTES
CES 5 DETALLE E ENCUENTRO CES5 CON CES 3 EN CALLE HERNAN CORTES
CES 3
CES 5
CES 5 DETALLE F CRUCE TIPO T1
CES 5
Calle Hernán Cortés
CES 5 DETALLE G CRUCE TIPO T2
CES 5
Calle Hernán Cortés
CES 5 DETALLE H PUNTO DE ENCUENTRO EN CRUCE CALLE HERNAN CORTES CON MAGALLANES
CES 5
Calle Hernán Cortés
CES 5 PLANO GENERAL
CES 3
E.E.I. José Zorrilla
Calle Hortensio de Entio
Calle Central San Martín
DETALLE E
DETALLE F
DETALLE G
DETALLE H
CES 5
Calle Hernán Cortés
Parque de Calleja Reto
Plaza del Médico Feijo Prieto
AUA-002
de Planeamiento en desarrollo
DETALLE D
ENTRADA 1
ENTRADA 2
Calle Gran Capitán
Calle Orufosa
INEM
C.M.E. Cristasa
C.P. MIGUEL DE CERVANTES
PLANO GENERAL CES MIGUEL DE CERVANTES
CES3
CES5
CES4
CES1
CES2
LEYENDA
CES5-PE Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
CES5-PE Paso de peatones elevado en itinerario CES
CES5-I Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
CES5-PI Paso de peatones en itinerario CES
CES5-D Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha
CES5-A Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
CES5-E Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
CES5-S Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
CES5-C Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
CES5-ZC Zona de tránsito escolar
CES5-MP Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
NOMBRE CES5-ZC Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminado
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesto CES5-5
Propuesta de movilidad
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones a pasos eliminados
N.D.T.
Nueva ordenación de tráfico
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP MIGUEL DE CERVANTES
EQUIPO REDACTOR
eve BLANCO
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 5 CP MIGUEL DE CERVANTES
C04

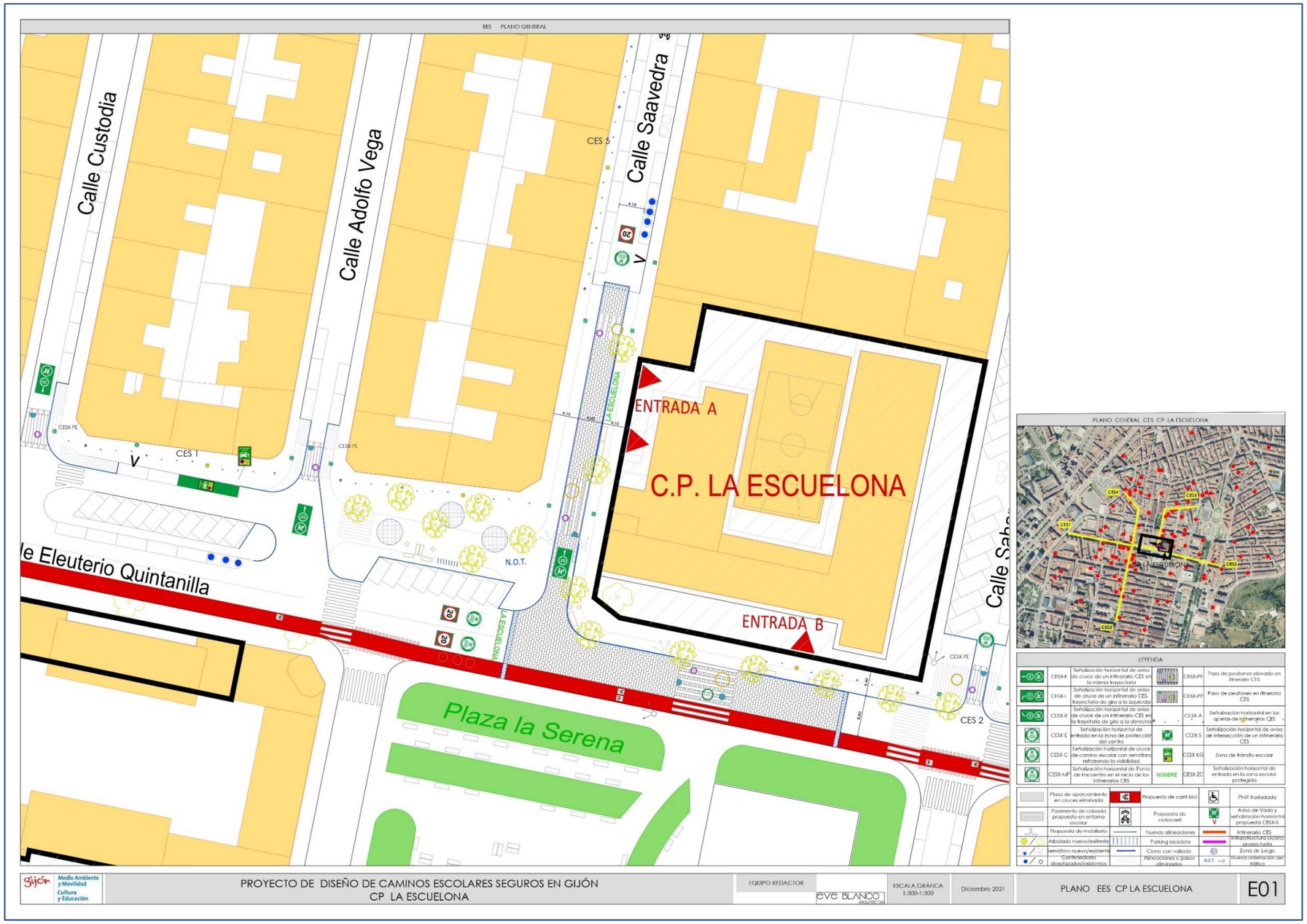

CES 3 PLANO GENERAL
DETALLE I
Calle Concejo de Proaza
Camín de Piquet
CES 3
AUA—LAU
Parque del Castañéu
DETALLE J
AUA-303
Calle Martín
Calle Hernando de Soto
E.E.I. José Zorrilla
Calle General San Martín
Calle Hernán Cortés
CES 5
CES 4
DETALLE I PUNTO DE ENCUENTRO EN PARQUE LAUREDAL
CES 3
N.O.T.
DETALLE J CRUCE CALLE ANTONIO DE QUINTANILLA CON MARTÍN
CES 3
DETALLE K CES 2 CRUCE EN PLAZA DE CAMPOMANES
CES 2
Plaza de Campomanes
CES 2 PLANO GENERAL
Avenida de La Argentina
Calle Arquitecto Marino Marín Magallán
APP-CER-09
DETALLE K
Plaza de Campomanes
Calle Editor Silverio Cañada
DETALLE I
CES 2
DETALLE L CES 2 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE AGUSTIN ARGUELLES
CES 2
PLANO GENERAL CES MIGUEL DE CERVANTES
CES3
CES5
CES4
CES1
CES2
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP MIGUEL DE CERVANTES
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 2 Y CES 3 CP MIGUEL DE CERVANTES
C05

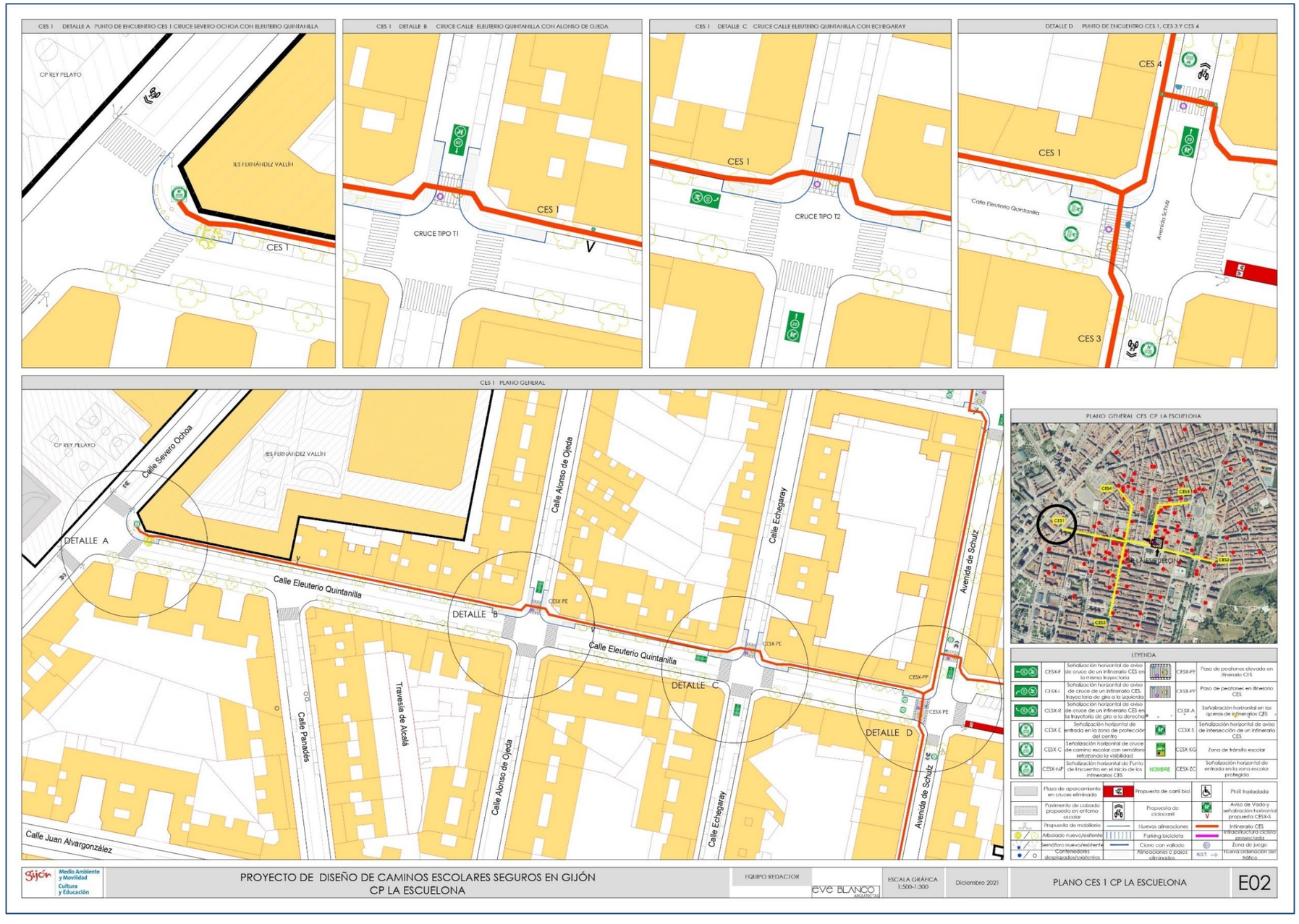
EES 1 y EES 2 PLANO GENERAL
Hogar Residencia
El Eliseo
CES 3
CES 2
EES 1
ENTRADA A
ENTRADA B
ENTRADA C
C.P. LOS CAMPOS
Calle La Felguera
Calle Alarcón
CES 1
CES 4
EES 2
C3SX-PP
PLANO GENERAL CES CP LOS CAMPOS
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LOS CAMPOS
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA
1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO EES 1 Y EES 2 CP LOS CAMPOS
LC1


CES 1 Y CES 2 PLANO GENERAL
DETALLE A
DETALLE D
DETALLE B
DETALLE E
DETALLE F
DETALLE O
DETALLE C
CES 2
CES 1
CES AMBITO PILES
EES 1
EES 2
C.P. LOS CAMPOS
Colegio López y Vicuña
Colegio Corazón de María
C. CORAZÓN DE MARIA
Pabellón Municipal de deportes de L'Arena
PLAYA DE LA ARENA
DETALLE A CES 2 PUNTO DE ENCUENTRO
DETALLE D CES 1 PUNTO DE ENCUENTRO
DETALLE E CES 1 CRUCE CTRA. DE LA COSTA
DETALLE B CES 2 CRUCE URÍA, CTRA. DE LA COSTA CON MENÉNDEZ PELAYO
DETALLE F CES 1 CRUCE CALLE ALARCÓN CON RAMÓN Y CAJAL
DETALLE O CES 1 ENCUENTRO CES 1 Y CES 5 EN CALLE ALARCÓN
CES 5
PLANO GENERAL CES CP LOS CAMPOS
CES2
CES1
CES3
CES5
CES4
DETALLE C CES 1 CRUCE CALLE ALARCÓN CON ENRIQUE MARTÍNEZ
N.O.T.
LEYENDA
CESX-F
CESX-I
CESX-K
CESX-E
CESX-C
CESX-A/P
CESX-PF
CESX-PP
CESX-A
CESX-S
CESX-KG
CESX-ZC
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de mobiliario
Arbolado nuevo/existente
Semáforo nuevo/existente
Contenedores desplazados/existentes
Propuesta de carril bici
Propuesta de ciclocarril
Nuevas alineaciones
Parking bicicleta
Cierre con vallado
Alineaciones o pasos eliminados
PMR trasladada
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Infraestructura ciclista proyectada
Zona de juego
Nueva ordenación del tráfico
Paso de peatones elevado en itinerario CES
Paso de peatones en itinerario CES
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha*
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
Gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LOS CAMPOS
EQUIPO REDACTOR
EVE BLANCO ARQUITECTAS
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 1 Y CES 2 CP LOS CAMPOS
LC2

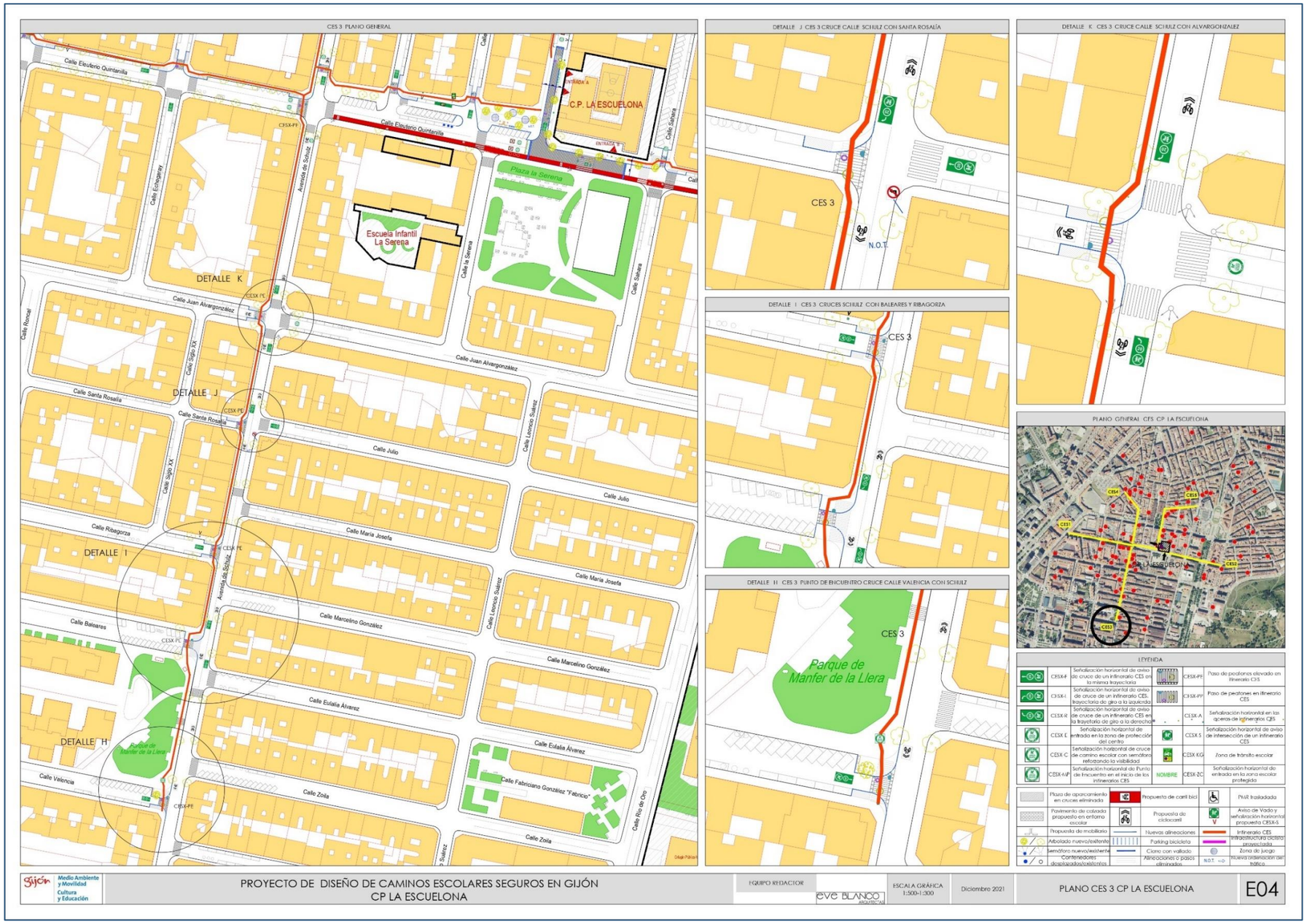

CES 4 PLANO GENERAL
ENTRADA C
DETALLE G
Avenida de Pablo Iglesias
Calle Peñalba
Calle Reconquista
CESX PP
CRUCE TIPO T2
Calle Cienfuegos
CESX PE
Calle Campo Sagrado
CRUCE TIPO T2
Calle Tejera
CRUCE TIPO T1
DETALLE H
Calle San Ignacio
CRUCE TIPO T2
CRUCE TIPO T1
Calle Sagrado Corazón
DETALLE I
CRUCE TIPO T1
Calle San Francisco de Asís
CES 4
Calle Cirujeda
Calle Ramón y Cajal
DETALLE G CES 4 CRUCE PABLO IGLESIAS Y ZONA DE TRANSITO ESCOLAR
Calle Pablo Iglesias
CES 4
DETALLE H CES 4 CALLE PEÑALBA CRUCE TIPO 2
CES 4
DETALLE I CES 4 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE PEÑALBA + CRUCE TIPO T1
CRUCE TIPO T1
CESX-PE
CES 4
CES 5 PLANO GENERAL
CESX PE
Calle Ramón y Cajal
Avenida de Pablo Iglesias
DETALLE L
Calle Leopoldo Alas
Calle Balmes
Iglesia Evangélica
DETALLE K
CES 5
Calle Calderón de la Barca
DETALLE J
C.P. RAMÓN DE CAMPOAMOR
DETALLE J CES 5 PUNTO DE ENCUENTRO CRUCE CALLE LEOPOLDO ALAS CON CALDERÓN DE LA BARCA
CES 5
CESX-PE
DETALLE L CES 5 CRUCE CALLE LEOPOLDO ALAS CON PABLO IGLESIAS
CES 5
DETALLE K CRUCE CALLE LEOPOLDO ALAS CON BALMES
CES 5
PLANO GENERAL CEIS LOS CAMPOS
CES2
CES1
CES3
CES5
CES4
LEYENDA
CESX-P
CESX-I
CESX-R
CESX E
CESX C
CESX-AP
CESX-PE
CESX-PP
CESX-A
CESX S
CESX-XG
CESX-ZC
NOMBRE
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
Paso de peatones elevado en itinerario CES
Paso de peatones en itinerario CES
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
Zona de tránsito escolar
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Propuesta de mobiliario
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/eliminados
Alineaciones o pasos eliminados
N.O.T. +/-
Nuevas ordenación del tráfico
Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LOS CAMPOS
EQUIPO REDACTOR
EVE BLANCO ARQUITECTAS
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:200
Diciembre 2021
PLANO CES 4 Y CES 5 CP LOS CAMPOS
LC3

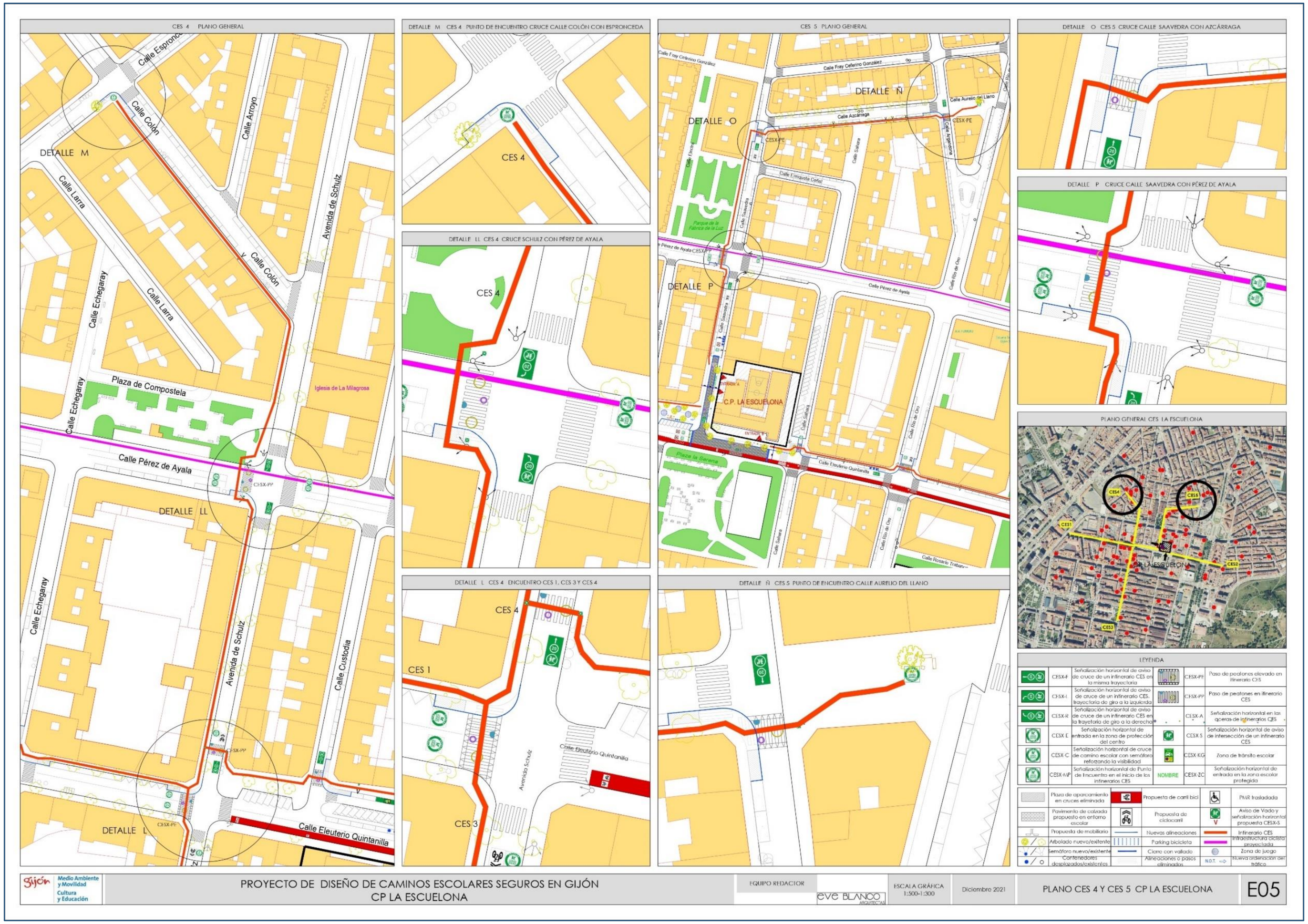

CES 3 DETALLE LL PUNTO DE ENCUENTRO CRUCE CALLE URÍA CON GARCILASO DE LA VEGA
CES 3
CES 3 DETALLE M CRUCE CALLE GARCILASO DE LA VEGA CON CTRA. DE LA COSTA
CES 3
CES 3 DETALLE Ñ LLEGADA CES 3 A EES1
CES 3
Hogar Residencia El Eliseo
LOS CAMPOS
EES Y
LOS CAMPOS
ENTRADA A
CES 3 PLANO GENERAL
DETALLE LL
CES 3
Calle Uria
Cruz Roja
Calle Adosinda
Calle Garcilaso de La Vega
DETALLE M
CES PF
Avenida de la Costa
Calle Adosinda
DETALLE N
A.V. JOVELLANOS
DETALLE Ñ
Calle Enrique Martinez
Calle Luciano Castañón
Colegio López y Vi
C. LOPEZ Y VIGUÑA
Hogar/Residencia El Eliseo
Calle San Luis
Calle Alfonso I
Calle Príncipe
Plzta. Escritor Luis Fdez.
CES 3 DETALLE N CRUCE CALLE ALFONSO I
CES 3
PLANO GENERAL CES CP LOS CAMPOS
CES2
CES1
CES3
CES5
CES4
LEYENDA
CESX-F
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
CESX-PE
Paso de peatones elevado en itinerario CES
CESX-I
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
CESX-PF
Paso de peatones en itinerario CES
CESX-R
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha
CESX-A
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
CESX-E
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
CESX-S
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
CESX-C
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
CESX-KG
Zona de tránsito escolar
CESX-MP
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
NOMBRE
CESX-ZC
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Propuesta de movilidad
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/colocados
Alineaciones o pasos eliminados
Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LOS CAMPOS
EQUIPO REDACTOR
EVE BLANCO ARQUITECTA
ESCALA GRÁFICA
1:500-1:200
Diciembre 2021
PLANO CES 3 CP LOS CAMPOS
LC4

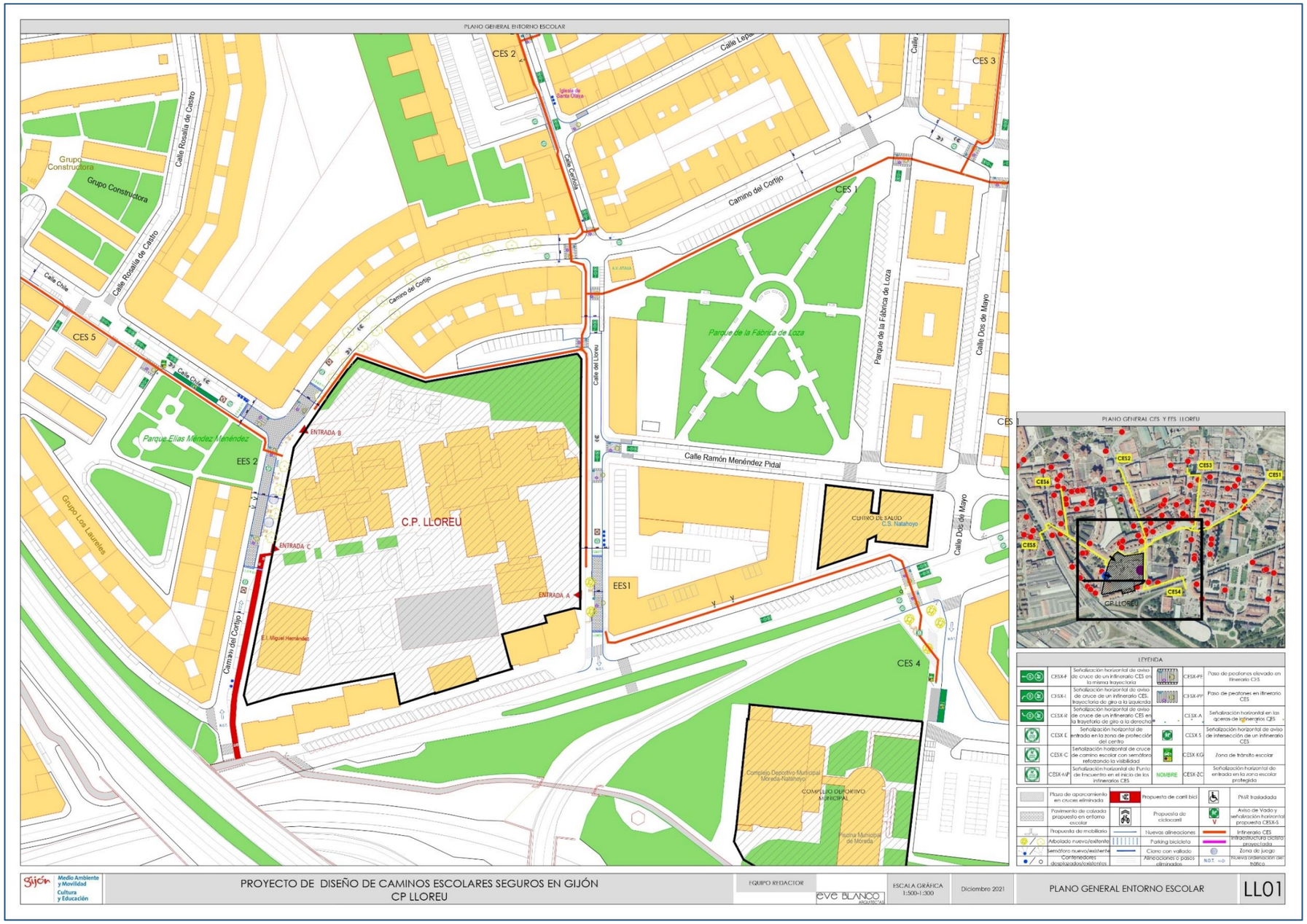

EES PLANO GENERAL
Calle Custodia
Calle Adolfo Vega
Calle Saavedra
CES 5
CES 1
CES 2
CESX-PE
ENTRADA A
ENTRADA B
C.P. LA ESCUELONA
LA ESCUELONA
N.O.T.
Plaza la Serena
PLANO GENERAL CES CP LA ESCUELONA
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LA ESCUELONA
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO EES CP LA ESCUELONA
E01

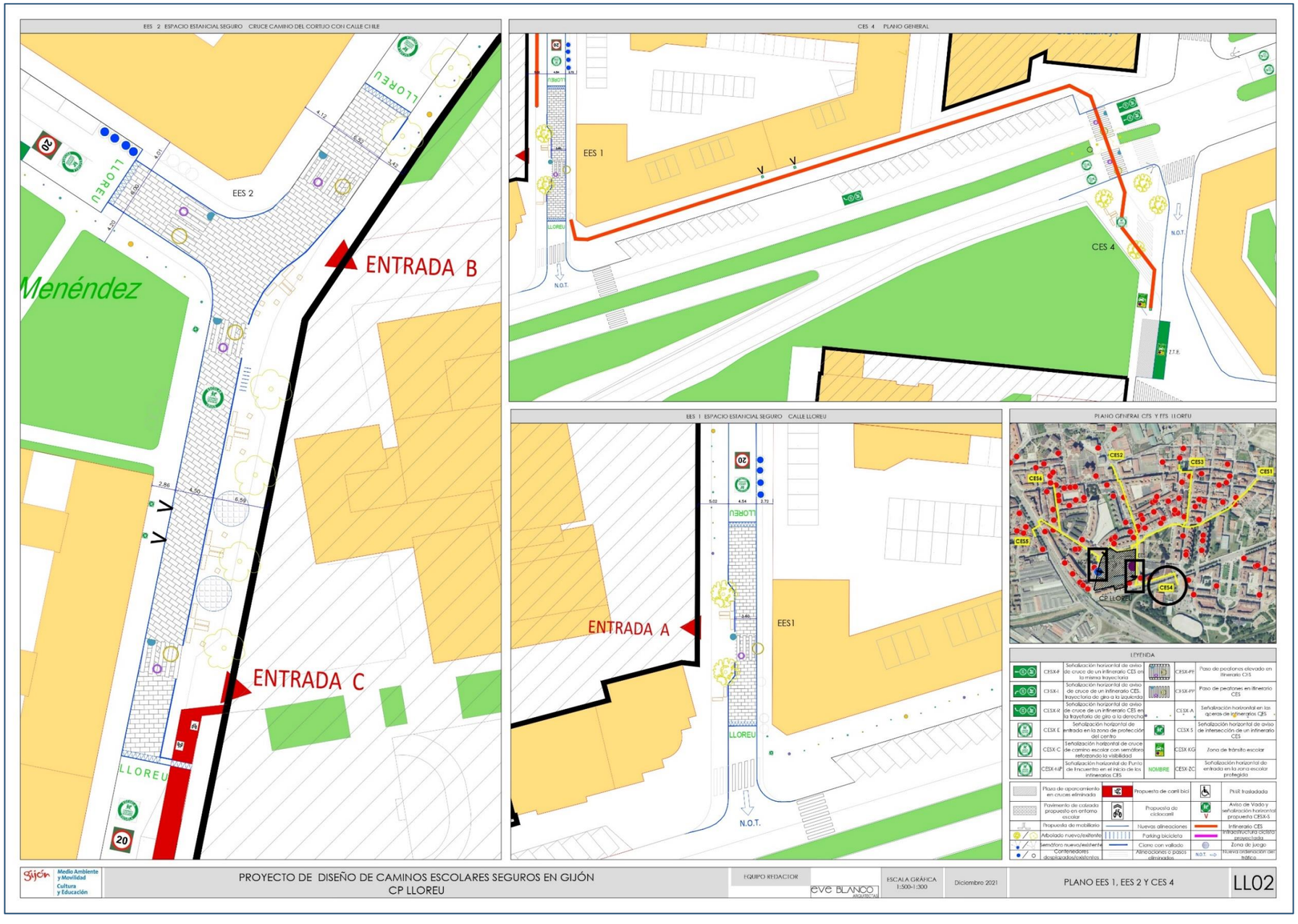

CES 1 DETALLE A PUNTO DE ENCUENTRO CES 1 CRUCE SEVERO OCHOA CON ELEUTERIO QUINTANILLA
CP REY PELAYO
IES FERNÁNDEZ VALLÍN
CES 1
CES 1 DETALLE B CRUCE CALLE ELEUTERIO QUINTANILLA CON ALONSO DE OJEDA
CRUCE TIPO T1
CES 1 DETALLE C CRUCE CALLE ELEUTERIO QUINTANILLA CON ECHEGARAY
CRUCE TIPO T2
DETALLE D PUNTO DE ENCUENTRO CES 1, CES 3 Y CES 4
CES 4
CES 3
Calle Eleuterio Quintanilla
Avenida Schulz
CES 1 PLANO GENERAL
Calle Severo Ochoa
Calle Alonso de Ojeda
Calle Echegaray
Avenida de Schulz
Calle Panadés
Travesía de Alcalá
Calle Juan Alvargonzález
DETALLE A
DETALLE B
DETALLE C
DETALLE D
PLANO GENERAL CES CP LA ESCUELONA
LEYENDA
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Propuesta de mobiliario
Nuevas alineaciones
Infinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Claro con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones o pasos eliminados
Nueva ordenación del tráfico
Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LA ESCUELONA
EQUIPO REDACTOR
eve BLANCO
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 1 CP LA ESCUELONA
E02

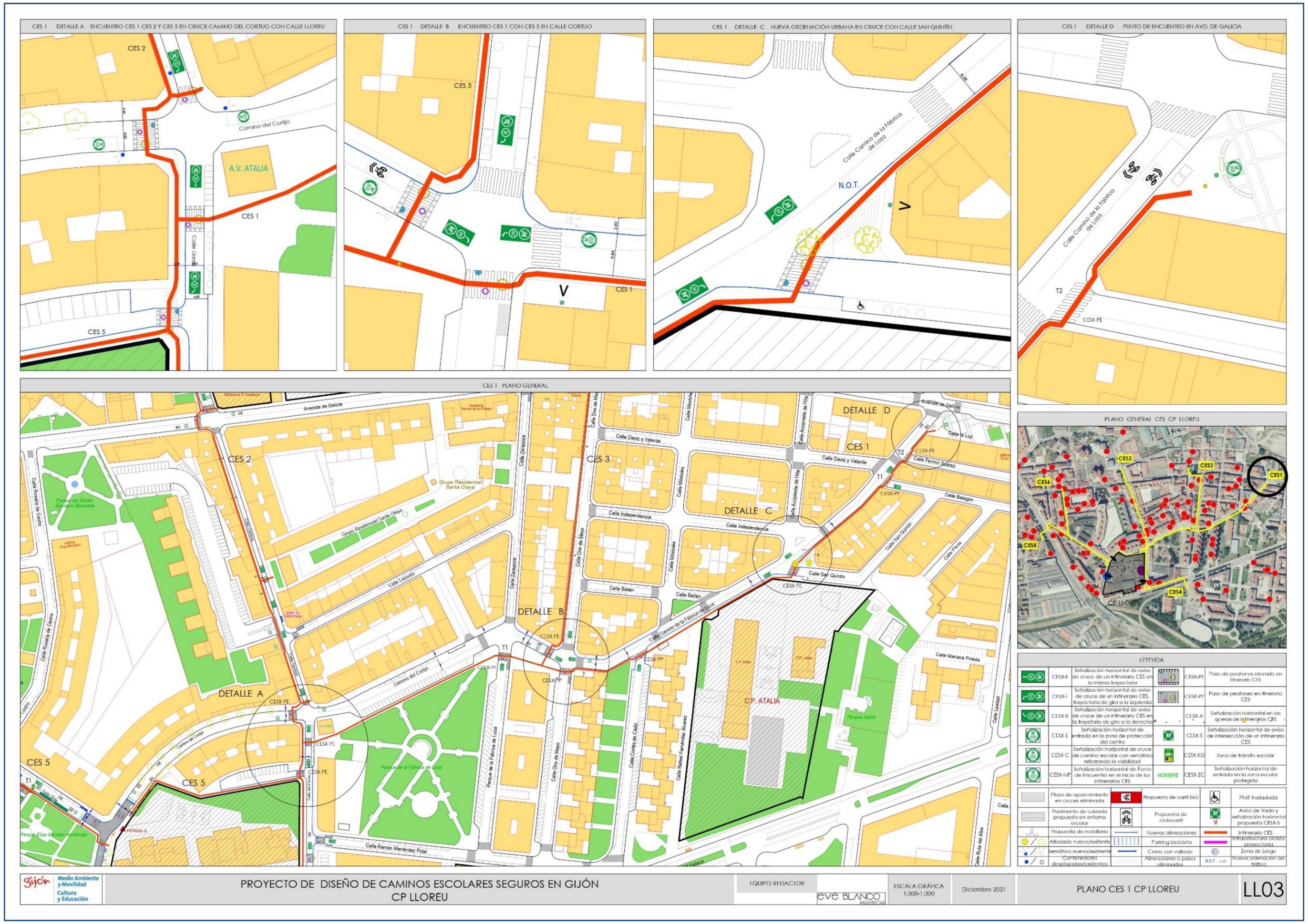
CES 2 DETALLE E CRUCE CALLE ELEUTERIO QUINTANILLA CON CALLE SAHARA
CES 2 DETALLE F CRUCE CALLE ELEUTERIO QUINTANILLA CON RÍO DE ORO
CES 2 DETALLE G CRUCE CALLE ELEUTERIO QUINTANILLA CON AVD. DEL LLANO
CES 2 DETALLE H PUNTO DE ENCUENTRO
CES 2
Calle Eleuterio Quintanilla
Calle Poeta Alfonso Camín
CES 2 PLANO GENERAL
P. LA ESCUELONA
ENTRADA B
Calle Sahara
Calle Río de Oro
Calle Eleuterio Quintanilla
Calle Rosario Trabanco
Calle Poeta Alfonso Camín
DETALLE E
DETALLE F
DETALLE G
DETALLE H
PLANO GENERAL CES CP LA ESCUELONA
LEYENDA
Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LA ESCUELONA
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 2 CP LA ESCUELONA
E03

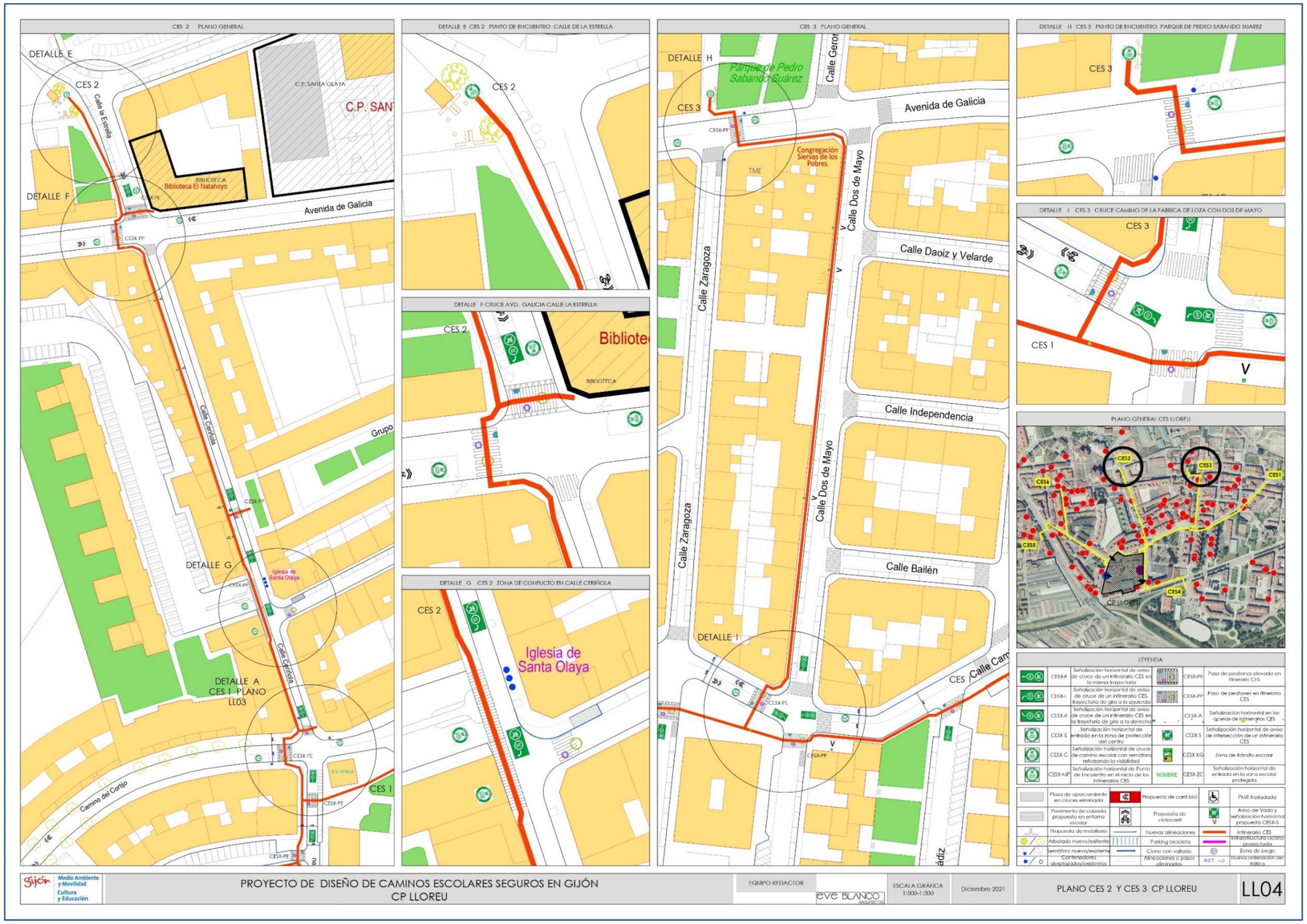

CES 3 PLANO GENERAL
C.P. LA ESCUELONA
Escuela Infantil La Serena
Plaza la Serena
DETALLE K
DETALLE J
DETALLE I
DETALLE H
Calle Eleuterio Quintanilla
Calle Echegaray
Avenida de Schulz
Calle Juan Alvargonzalez
Calle Roncal
Calle Siglo XX
Calle Santa Rosalía
Calle Julio
Calle María Josefa
Calle Ribagorza
Calle Baleares
Calle Marcelino González
Calle Eulalia Álvarez
Calle Fabriciano González "Fabricio"
Calle Valencia
Calle Zoila
Calle Leoncio Suárez
Calle Río de Oro
Calle Salinera
CESX-PE
DETALLE J CES 3 CRUCE CALLE SCHULZ CON SANTA ROSALÍA
CES 3
N.O.T.
DETALLE K CES 3 CRUCE CALLE SCHULZ CON ALVARGONZALEZ
DETALLE I CES 3 CRUCES SCHULZ CON BALEARES Y RIBAGORZA
DETALLE H CES 3 PUNTO DE ENCUENTRO CRUCE CALLE VALENCIA CON SCHULZ
Parque de Manfer de la Llera
PLANO GENERAL CES CP LA ESCUELONA
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LA ESCUELONA
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 3 CP LA ESCUELONA
E04

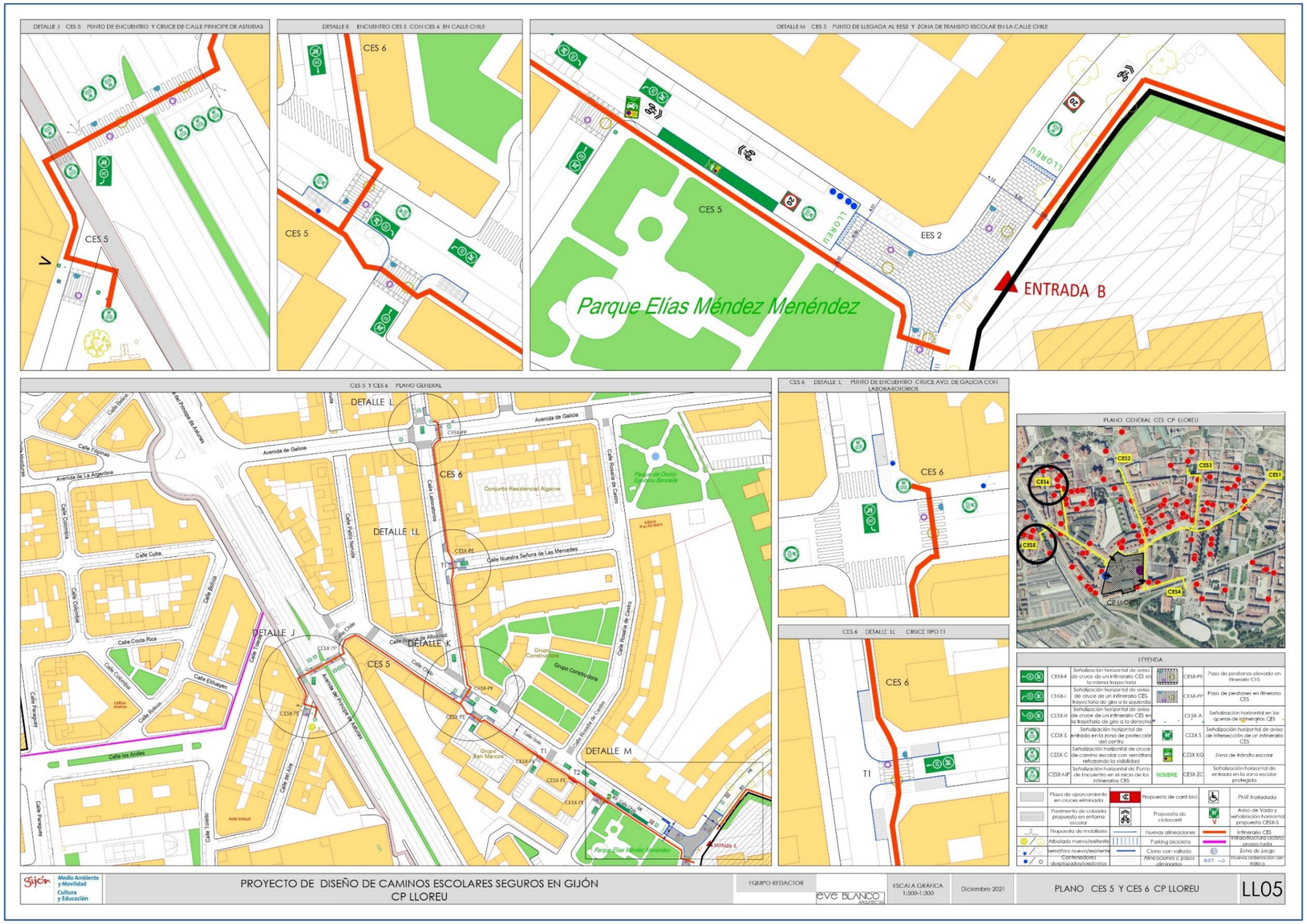

CES 4 PLANO GENERAL
DETALLE M CES 4 PUNTO DE ENCUENTRO CRUCE CALLE COLÓN CON ESPRONCEDA
CES 5 PLANO GENERAL
DETALLE O CES 5 CRUCE CALLE SAAVEDRA CON AZCÁRRAGA
DETALLE P CRUCE CALLE SAAVEDRA CON PÉREZ DE AYALA
DETALLE LL CES 4 CRUCE SCHULZ CON PÉREZ DE AYALA
DETALLE L CES 4 ENCUENTRO CES 1, CES 3 Y CES 4
DETALLE Ñ CES 5 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE AURELIO DEL LLANO
PLANO GENERAL CES LA ESCUELONA
LEYENDA
Calle Colón
Calle Larra
Calle Arroyo
Avenida de Schulz
Calle Echegaray
Plaza de Compostela
Iglesia de La Milagrosa
Calle Pérez de Ayala
Calle Custodia
Calle Eleuterio Quintanilla
DETALLE M
DETALLE LL
DETALLE L
DETALLE O
DETALLE Ñ
DETALLE P
C.P. LA ESCUELONA
CES 1
CES 3
CES 4
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LA ESCUELONA
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 4 Y CES 5 CP LA ESCUELONA
E05

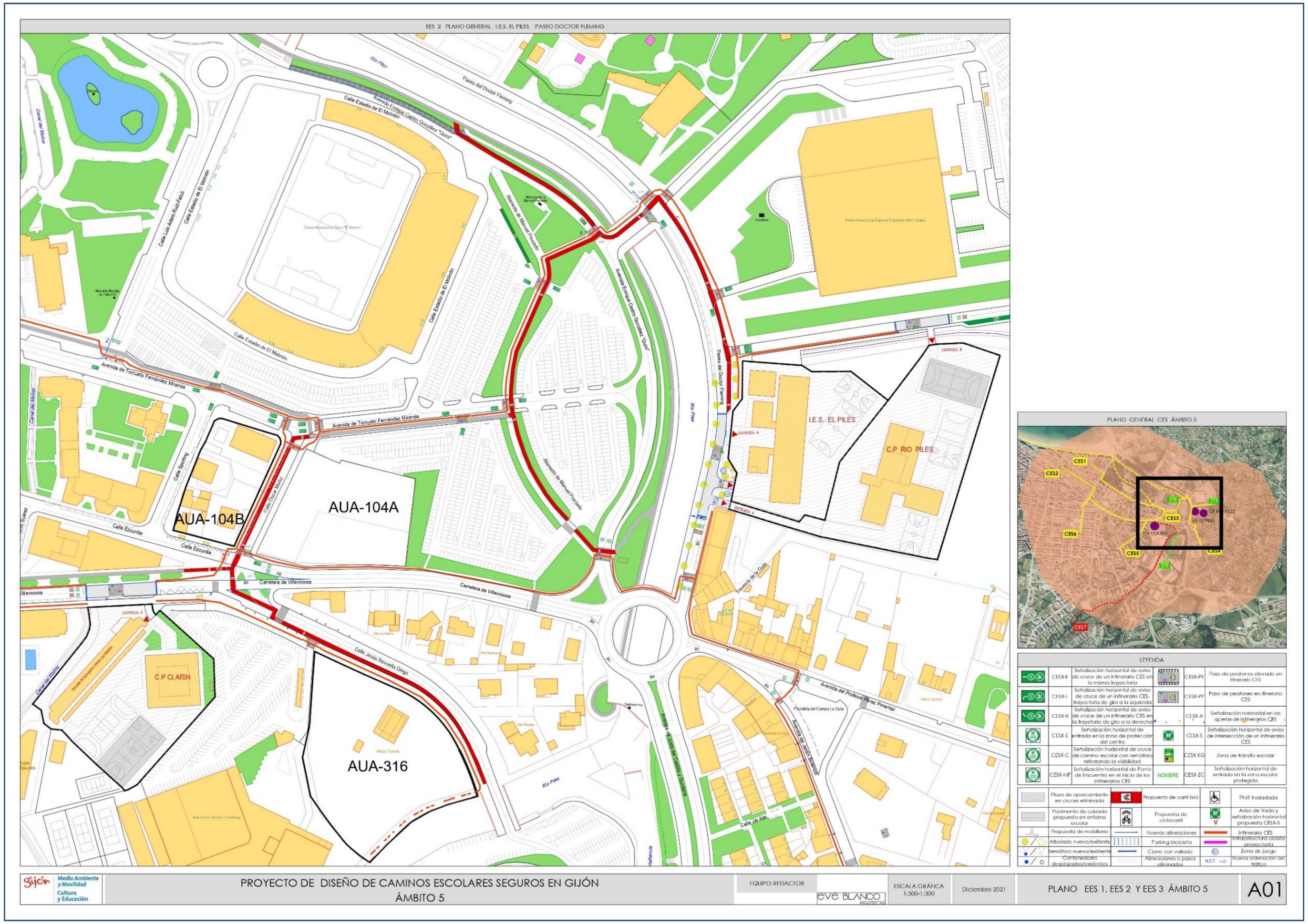

PLANO GENERAL ENTORNO ESCOLAR
CES 2
CES 3
CES 1
CES 5
CES 4
EES 2
EES1
C.P. LLOREU
Parque de la Fábrica de Loza
Parque Elías Méndez Menéndez
Grupo Constructora
Calle Rosalía de Castro
Calle Chile
Camino del Cortijo
Calle del Lloreu
Calle Ramón Menéndez Pidal
Calle Dos de Mayo
Parque de la Fábrica de Loza
Grupo Los Laureles
E.I. Miguel Hernández
ENTRADA A
ENTRADA B
ENTRADA C
CENTRO DE SALUD
C.S. Natahoyo
Complejo Deportivo Municipal Morada-Natahoyo
COMPLEJO DEPORTIVO MUNICIPAL
Piscina Municipal de Morada
Iglesia de Santa Olaya
PLANO GENERAL CES Y EES LLOREU
CES2
CES3
CES1
CES5
CES4
C.P. LLOREU
LEYENDA
CESX-F
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
CESX-PE
Paso de peatones elevado en itinerario CES
CESX-I
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
CESX-PP
Paso de peatones en itinerario CES
CESX-R
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha*
CESX-A
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
CESX-E
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
CESX-S
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
CESX-C
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
CESX-KG
Zona de tránsito escolar
CESX-MP
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
NOMBRE
CESX-ZC
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Propuesta de mobiliario
Nuevas alineaciones
Itinerario CES infraestructura ciclista proyectada
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones o pasos eliminados
N.O.T.
Nueva ordenación del tráfico
Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LLOREU
EQUIPO REDACTOR
eva BLANCO ARQUITECTAS
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:200
Diciembre 2021
PLANO GENERAL ENTORNO ESCOLAR
LL01

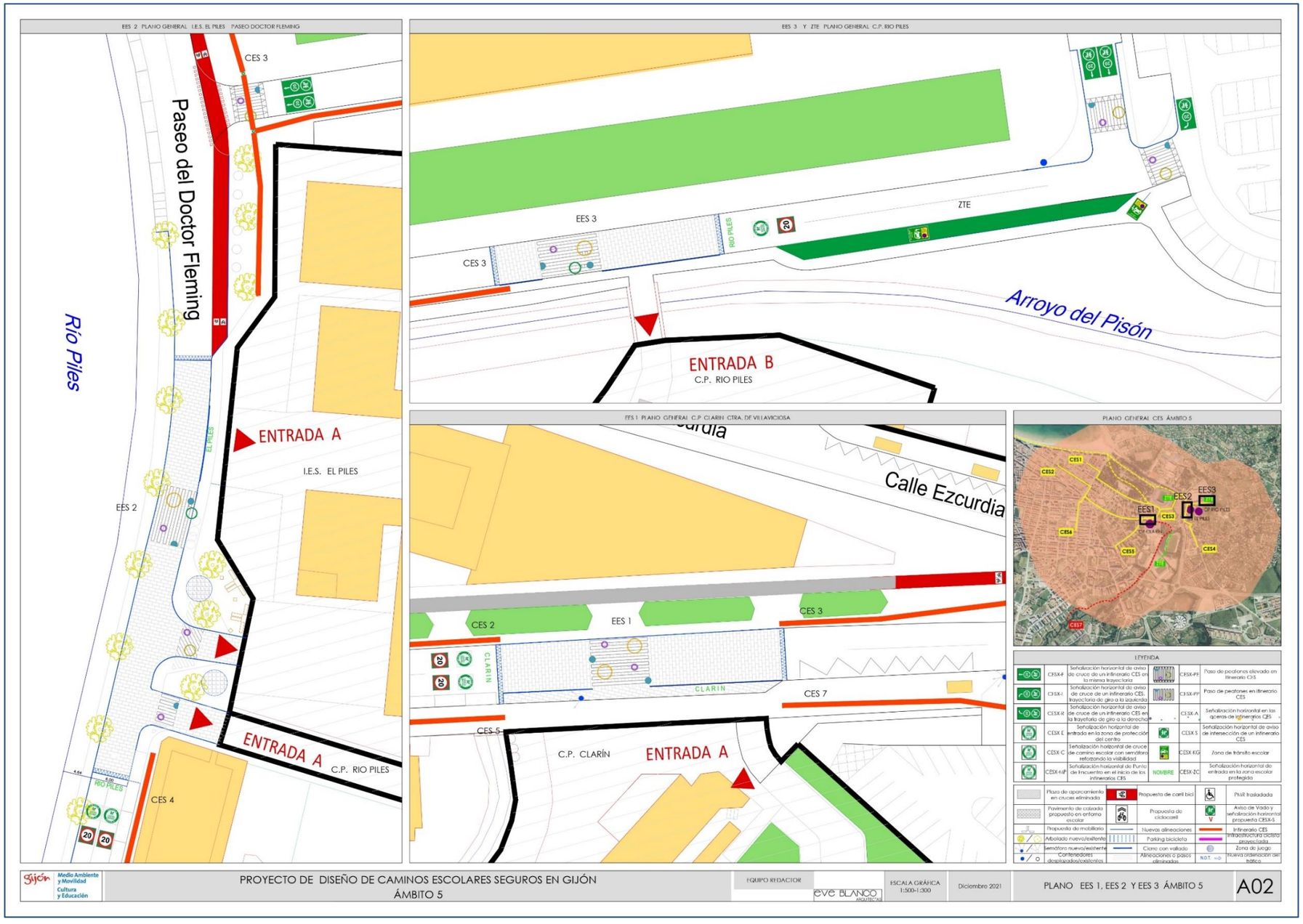

EES 2 ESPACIO ESTANCIAL SEGURO CRUCE CAMINO DEL CORTIJO CON CALLE CHILE
LLOREU
EES 2
ENTRADA B
Menéndez
ENTRADA C
CES 4 PLANO GENERAL
EES 1
CES 4
N.O.T.
EES 1 ESPACIO ESTANCIAL SEGURO CALLE LLOREU
ENTRADA A
EES1
PLANO GENERAL CES Y EES LLOREU
CES2
CES3
CES1
CES4
CES5
CP LLOREU
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LLOREU
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO EES 1, EES 2 Y CES 4
LL02

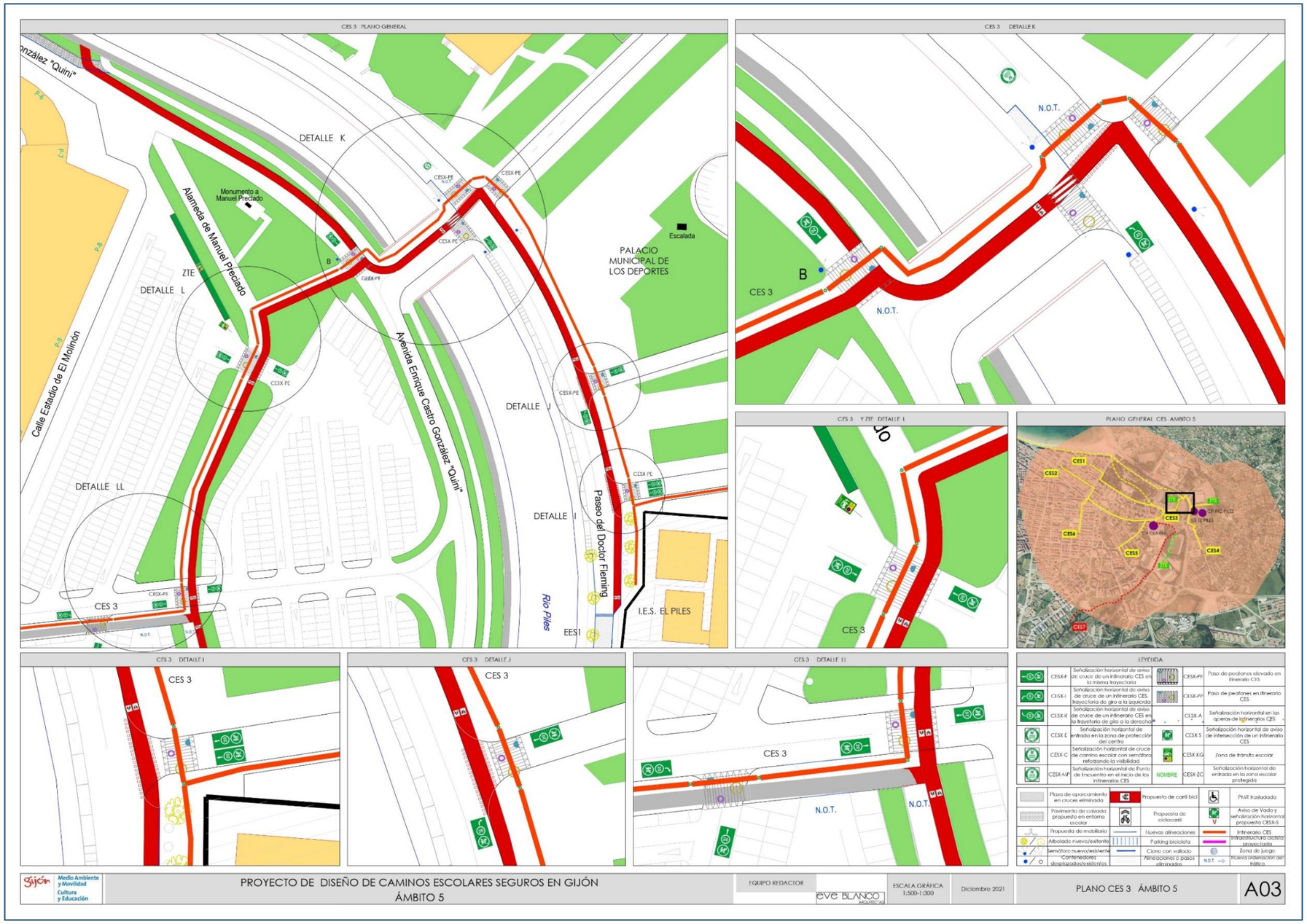

CES 1 DETALLE A ENCUENTRO CES 1 CES 2 Y CES 5 EN CRUCE CAMINO DEL CORTIJO CON CALLE LLOREU
CES 1 DETALLE B ENCUENTRO CES 1 CON CES 3 EN CALLE CORTIJO
CES 1 DETALLE C NUEVA ORDENACIÓN URBANA EN CRUCE CON CALLE SAN QUINTÍN
CES 1 DETALLE D PUNTO DE ENCUENTRO EN AVD. DE GALICIA
CES 1 PLANO GENERAL
PLANO GENERAL CES CP LLOREU
LEYENDA
A.V. ATALIA
C.P. ATALIA
CES 1
CES 2
CES 3
CES 5
DETALLE A
DETALLE B
DETALLE C
DETALLE D
N.O.T.
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LLOREU
Diciembre 2021
PLANO CES 1 CP LLOREU
LL03

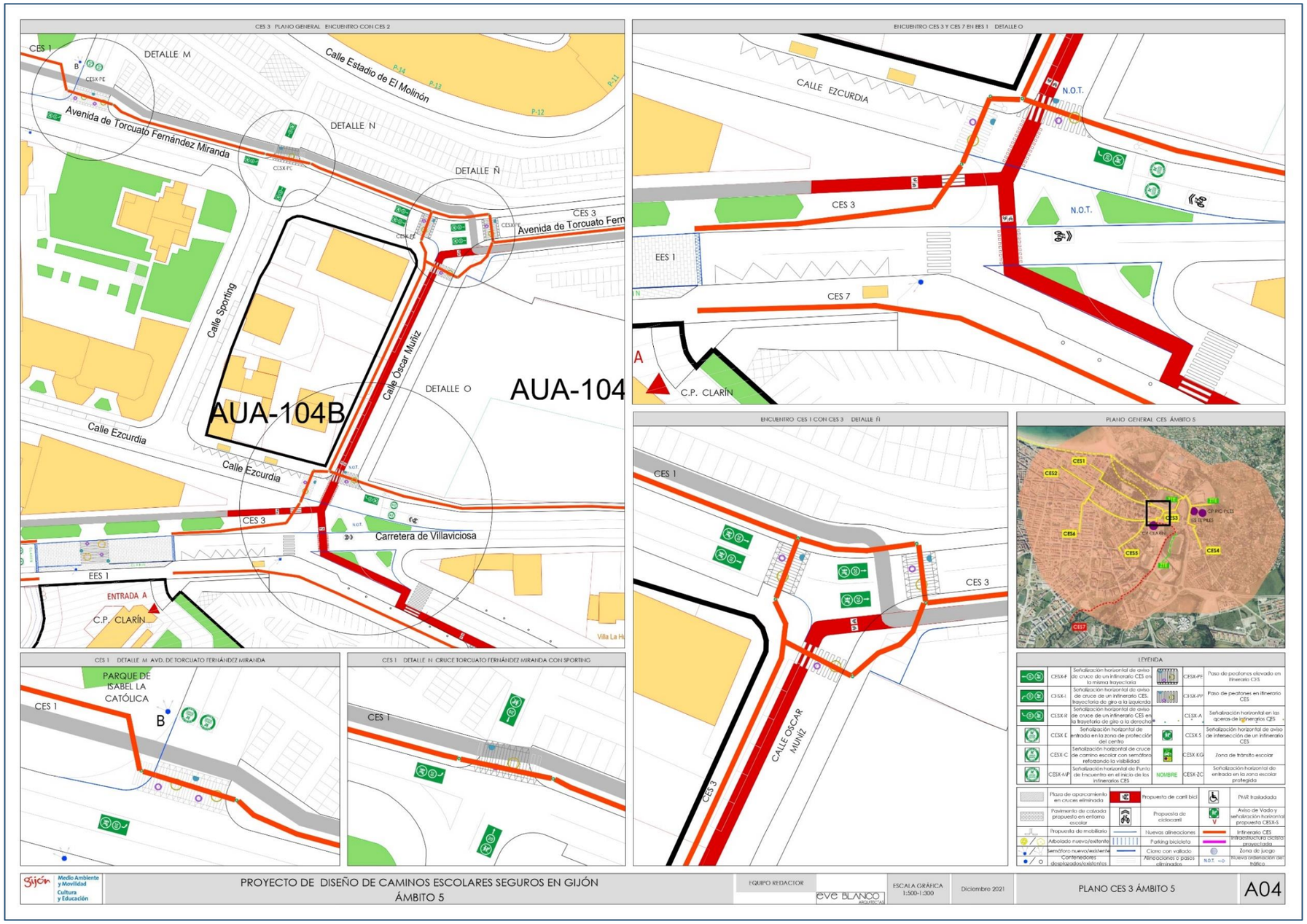

CES 2 PLANO GENERAL
DETALLE E
DETALLE F
DETALLE G
DETALLE A
CES 1 PLANO
LL03
CES 2
CES 1
Calle la Estrella
Calle Cerriñola
Avenida de Galicia
Camino del Cortijo
C.P. SANTA OLAYA
BIBLIOTECA
Biblioteca El Natahoyo
Iglesia de Santa Olaya
DETALLE E CES 2 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE DE LA ESTRELLA
DETALLE F CRUCE AVD. GALICIA CALLE LA ESTRELLA
DETALLE G CES 2 ZONA DE CONFLICTO EN CALLE CERIÑOLA
CES 3 PLANO GENERAL
DETALLE H
DETALLE I
CES 3
Parque de Pedro Sabando Suárez
Calle Gerona
Avenida de Galicia
Congregación Siervas de los Pobres
TME
Calle Dos de Mayo
Calle Daoiz y Velarde
Calle Zaragoza
Calle Independencia
Calle Bailén
DETALLE II CES 3 PUNTO DE ENCUENTRO PARQUE DE PEDRO SABANDO SUAREZ
DETALLE I CES 3 CRUCE CAMINO DE LA FABRICA DE LOZA CON DOS DE MAYO
PLANO GENERAL CES LLOREU
CES1
CES2
CES3
CES4
CES5
CP LLOREU
LEYENDA
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha*
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
Paso de peatones elevado en itinerario CES
Paso de peatones en itinerario CES
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
Zona de tránsito escolar
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-5
Propuesta de movilidad
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones o pasos eliminados
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LLOREU
EQUIPO REDACTOR
EVE BLANCO ARQUITECTAS
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 2 Y CES 3 CP LLOREU
LL04

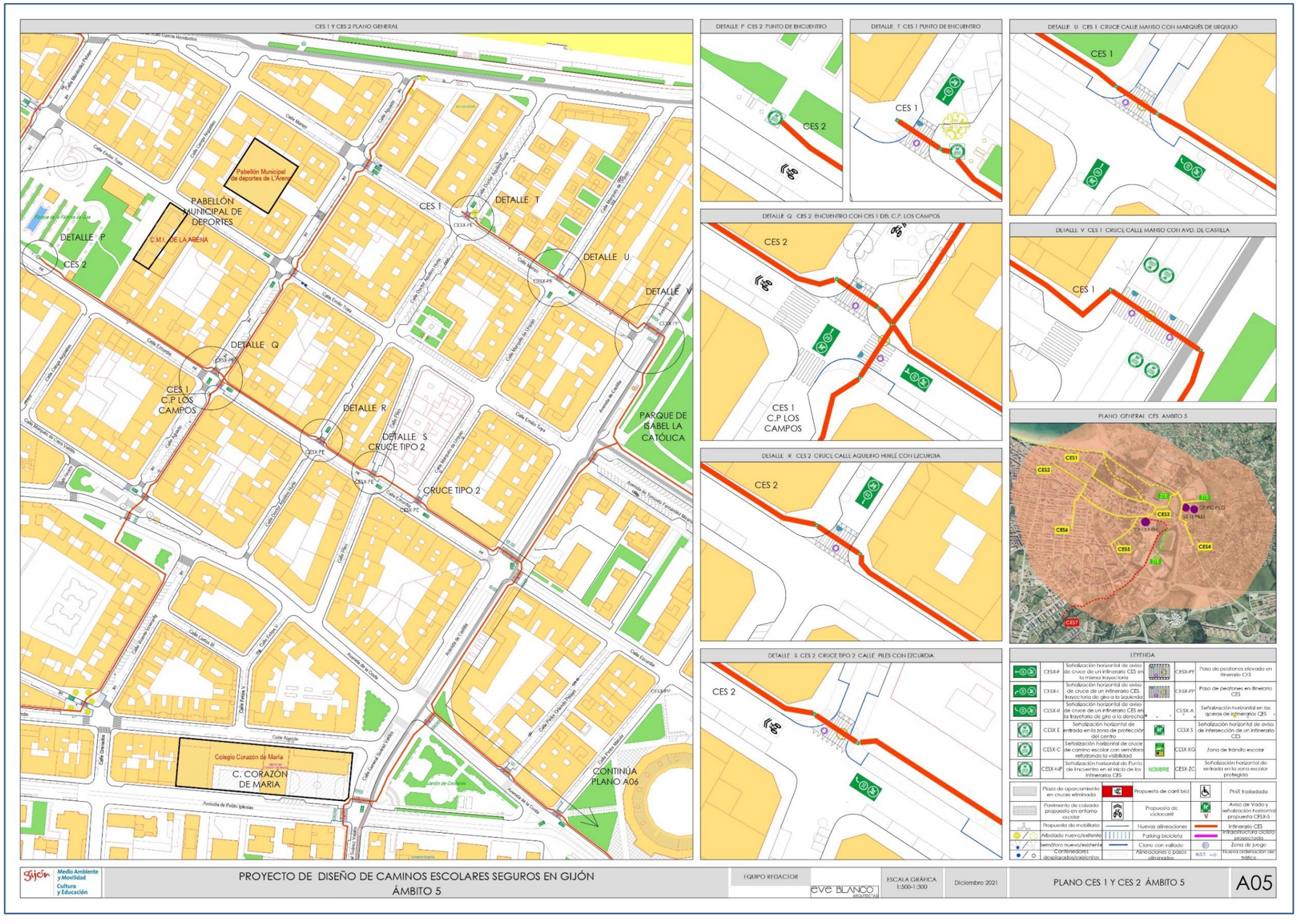

DETALLE J CES 5 PUNTO DE ENCUENTRO Y CRUCE DE CALLE PRINCIPE DE ASTURIAS
CES 5
DETALLE K ENCUENTRO CES 5 CON CES 6 EN CALLE CHILE
CES 6
CES 5
DETALLE M CES 5 PUNTO DE LLEGADA AL EES2 Y ZONA DE TRANSITO ESCOLAR EN LA CALLE CHILE
CES 5
Parque Elías Méndez Menéndez
EES 2
ENTRADA B
LLOREU
CES 5 Y CES 6 PLANO GENERAL
DETALLE L
DETALLE LL
DETALLE J
DETALLE K
DETALLE M
CES 6
CES 5
Avenida de Galicia
Avenida de La Argentina
Calle Fagina
Calle Colombia
Calle Culba
Calle Bolivia
Calle Costa Rica
Calle Ecuador
Calle Paraguay
Calle los Andes
Calle Toledo
Calle del Alva
Calle Chile
Calle Rosalía de Castro
Calle Nuestra Señora de Las Mercedes
Calle Pablo Iglesias
Calle Laboratorios
Conjunto Residencial Algarve
Parque del Doctor Eduardo Rancelle
Grupo Constructora
Grupo San Marcos
Hotel Arbayell
Edificio Amanco
Avenida del Príncipe de Asturias
CES6 DETALLE L PUNTO DE ENCUENTRO CRUCE AVD. DE GALICIA CON LABORATORIOS
CES 6
CES 6 DETALLE LL CRUCE TIPO T1
CES 6
T1
PLANO GENERAL CES CP LLOREU
CES2
CES3
CES1
CES4
CES5
CP LLOREU
LEYENDA
CESX-F
CESX-I
CESX-R
CESX-E
CESX-C
CESX-MP
CESX-PF
CESX-PM
CESX-A
CESX-S
CESX-KG
CESX-ZC
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha*
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforos reforzando la visibilidad
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
Paso de peatones elevado en itinerario CES
Paso de peatones en itinerario CES
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
Zona de tránsito escolar
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
NOMBRE
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de mobiliario
Arbolado nuevo/existente
Semáforo nuevo/existente
Contenedores desplazados/existentes
Propuesta de carril bici
Propuesta de ciclocarril
Nuevas alineaciones
Parking bicicleta
Cierre con vallado
Alineaciones o pasos eliminados
PMAR trasladada
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-5
Infinerario CES
Infraestructura ciclista proyectada
Zona de juego
Nueva ordenación del tráfico
N.O.T. +/-
Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
CP LLOREU
EQUIPO REDACTOR
eve BLANCO ARQUITECTAS
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 5 Y CES 6 CP LLOREU
LL05

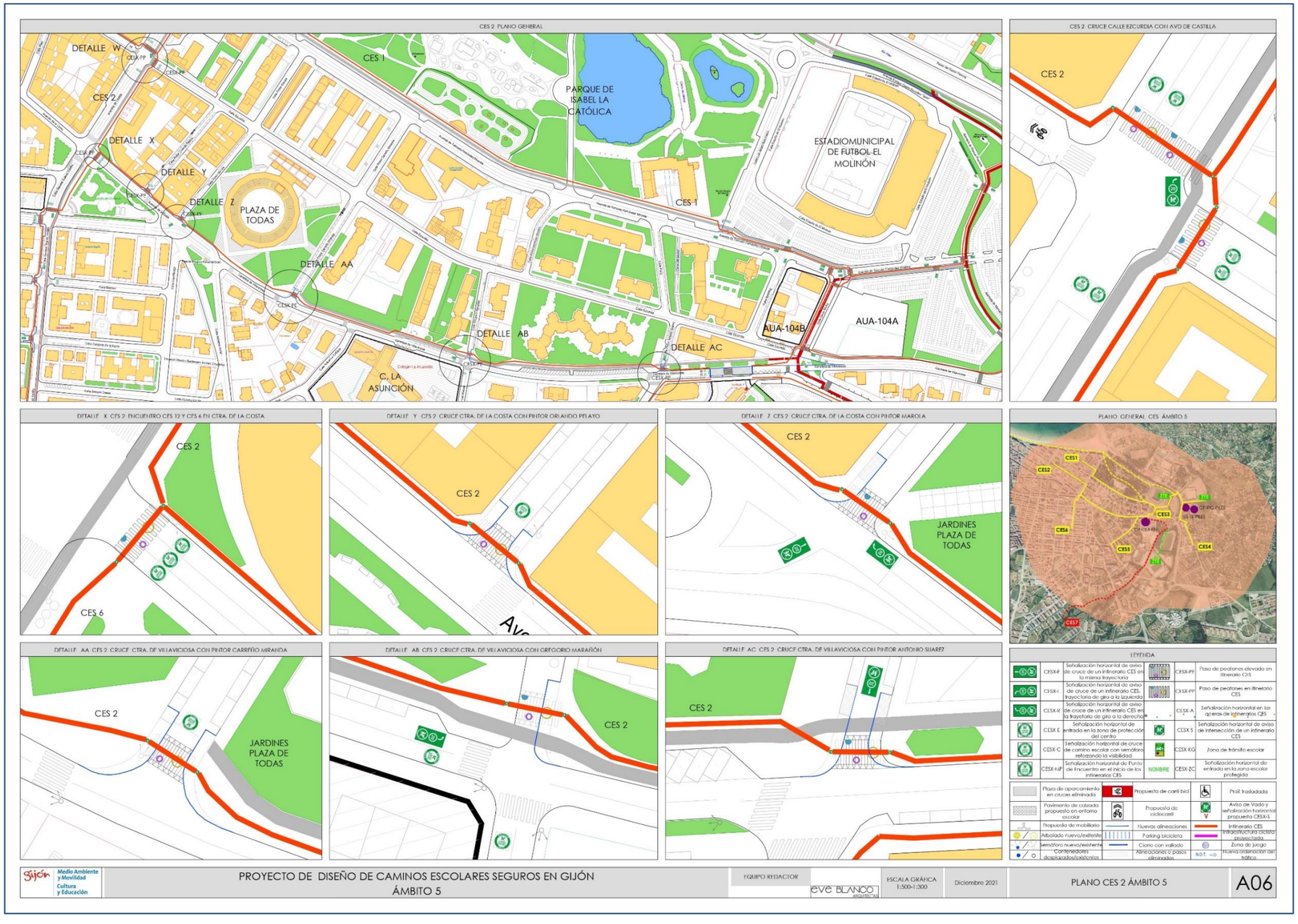

EES 2 PLANO GENERAL I.E.S. EL PILES PASEO DOCTOR FLEMING
AUA-104B
AUA-104A
AUA-316
I.E.S. EL PILES
C.P RÍO PILES
C.P CLARÍN
Avenida de Torcuato Fernández Miranda
Carretera de Villaviciosa
Paseo del Doctor Fleming
PLANO GENERAL CES ÁMBITO 5
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO EES 1, EES 2 Y EES 3 ÁMBITO 5
A01

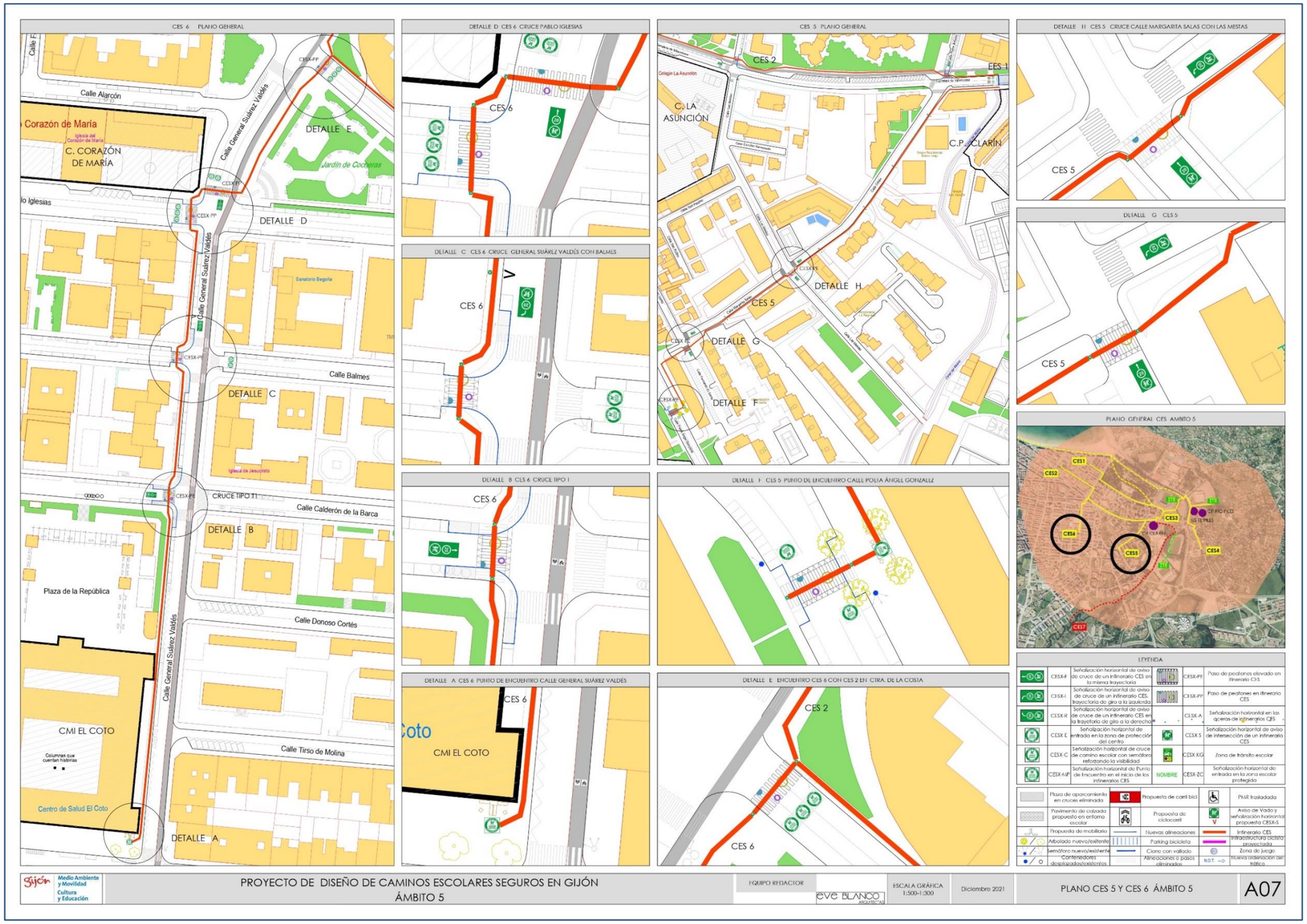

EES 2 PLANO GENERAL I.E.S. EL PILES PASEO DOCTOR FLEMING
Paseo del Doctor Fleming
CES 3
Río Piles
ENTRADA A
I.E.S. EL PILES
EES 2
EL PILES
RIO PILES
CES 4
ENTRADA A
C.P. RIO PILES
EES 3 Y ZTE PLANO GENERAL C.P. RIO PILES
EES 3
CES 3
RIO PILES
ZTE
Arroyo del Pisón
ENTRADA B
C.P. RIO PILES
ITES 1 PLANO GENERAL C.P. CLARÍN CTRA. DE VILLAVICIOSA
Calle Ezcurdia
CES 2
EES 1
CES 3
CLARIN
CES 7
CES 5
C.P. CLARÍN
ENTRADA A
PLANO GENERAL CES ÁMBITO 5
CES1
CES2
CES3
CES4
CES5
CES6
CES7
EES1
EES2
EES3
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO EES 1, EES 2 Y EES 3 ÁMBITO 5
A02


CES 3 PLANO GENERAL
DETALLE K
DETALLE L
DETALLE LL
DETALLE J
DETALLE I
Monumento a Manuel Preciado
Alameda de Manuel Pedregal
Avenida Enrique Castro González "Quini"
Paseo del Doctor Fleming
Calle Estadio de El Molinón
PALACIO MUNICIPAL DE LOS DEPORTES
Escalada
I.E.S. EL PILES
Río Piles
ZTE
CES 3
N.O.T.
CESX-PE
CESX-PF
CESX-PY
EES1
CES 3 DETALLE K
CES 3 Y ZTE DETALLE L
PLANO GENERAL CES AMBITO 5
CES1
CES2
CES3
CES4
CES5
CES6
CES7
CP PIO PILES
IES EL PILES
CP LA NORA
CES 3 DETALLE I
CES 3 DETALLE J
CES 3 DETALLE LL
LEYENDA
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la misma trayectoria
Paso de peatones elevado en itinerario CES
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES, trayectoria de giro a la izquierda
Paso de peatones en itinerario CES
Señalización horizontal de aviso de cruce de un itinerario CES en la trayectoria de giro a la derecha
Señalización horizontal en las aceras de itinerarios CES
Señalización horizontal de entrada en la zona de protección del centro
Señalización horizontal de aviso de intersección de un itinerario CES
Señalización horizontal de cruce de camino escolar con semáforo reforzando la visibilidad
Zona de tránsito escolar
Señalización horizontal de Punto de Encuentro en el inicio de los itinerarios CES
Señalización horizontal de entrada en la zona escolar protegida
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-5
Propuesta de movilidad
Nuevas alineaciones
Itinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Cierre con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/colocados
Alineaciones o pasos eliminados
Mejora ordenación del tráfico
Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
EVE BLANCO ARQUITECTAS
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:200
Diciembre 2021
PLANO CES 3 ÁMBITO 5
A03


CES 3 PLANO GENERAL ENCUENTRO CON CES 2
CES 1
DETALLE M
Calle Estadio de El Molinón
Avenida de Torcuato Fernández Miranda
DETALLE N
DETALLE Ñ
CES 3
Avenida de Torcuato Fern
Calle Sporting
Calle Óscar Muñiz
DETALLE O
AUA-104
AUA-104B
Calle Ezcurdia
Calle Ezcurdia
CES 3
Carretera de Villaviciosa
EES 1
ENTRADA A
C.P. CLARÍN
ENCUENTRO CES 3 Y CES 7 EN EES 1 DETALLE O
CALLE EZCURDIA
N.O.T.
CES 3
N.O.T.
EES 1
CES 7
A
C.P. CLARÍN
ENCUENTRO CES 1 CON CES 3 DETALLE Ñ
CES 1
CES 3
CALLE OSCAR MUÑIZ
CES 3
PLANO GENERAL CES ÁMBITO 5
CES 1 DETALLE M AVD. DE TORCUATO FERNÁNDEZ MIRANDA
PARQUE DE ISABEL LA CATÓLICA
CES 1
B
CES 1 DETALLE N CRUCE TORCUATO FERNÁNDEZ MIRANDA CON SPORTING
CES 1
LEYENDA
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Propuesta de carril bici
PMR trasladada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de ciclocarril
Aviso de Vado y señalización horizontal propuesta CESX-S
Propuesta de mobiliario
Nuevas alineaciones
Infinerario CES
Arbolado nuevo/existente
Parking bicicleta
Infraestructura ciclista proyectada
Semáforo nuevo/existente
Claro con vallado
Zona de juego
Contenedores desplazados/existentes
Alineaciones o pasos eliminados
N.O.T.
Nueva ordenación del tráfico
Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
eve BLANCO
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 3 ÁMBITO 5
A04

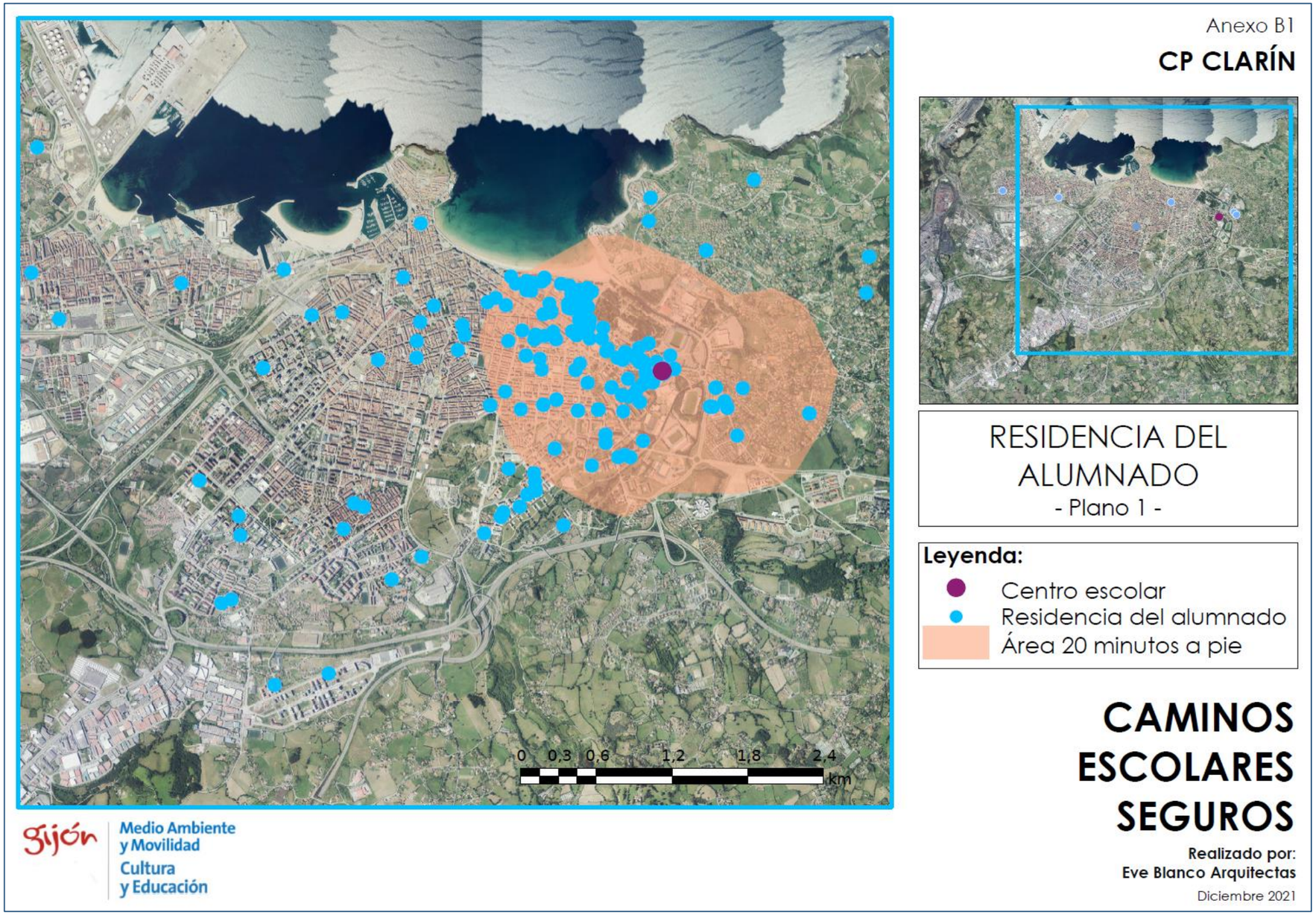

CES 1 Y CES 2 PLANO GENERAL
PABELLÓN MUNICIPAL DE DEPORTES
Pabellón Municipal de deportes de L'Arena
C.M.I. DE LA ARENA
DETALLE P
CES 2
CES 1
DETALLE T
DETALLE U
DETALLE V
DETALLE Q
CES 1 C.P LOS CAMPOS
DETALLE R
DETALLE S CRUCE TIPO 2
CRUCE TIPO 2
PARQUE DE ISABEL LA CATÓLICA
Colegio Corazón de María
C. CORAZÓN DE MARIA
CONTINÚA PLANO A06
DETALLE P CES 2 PUNTO DE ENCUENTRO
DETALLE T CES 1 PUNTO DE ENCUENTRO
DETALLE U CES 1 CRUCE CALLE MANSO CON MARQUÉS DE URQUIJO
DETALLE Q CES 2 ENCUENTRO CON CES 1 DEL C.P. LOS CAMPOS
DETALLE V CES 1 CRUCE CALLE MANSO CON AVD. DE CASTILLA
DETALLE R CES 2 CRUCE CALLE AQUILINO HURLÉ CON EZCURDIA
DETALLE S CES 2 CRUCE TIPO 2 CALLE PILES CON EZCURDIA
PLANO GENERAL CES ÁMBITO 5
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 1 Y CES 2 ÁMBITO 5
A05


CES 2 PLANO GENERAL
DETALLE W
DETALLE X
DETALLE Y
DETALLE Z
DETALLE AA
DETALLE AB
DETALLE AC
CES 1
CES 2
PARQUE DE ISABEL LA CATÓLICA
ESTADIOMUNICIPAL DE FUTBOL EL MOLINÓN
PLAZA DE TODAS
C. LA ASUNCIÓN
AUA-104A
AUA-104B
CES 2 CRUCE CALLE EZCURDIA CON AVD DE CASTILLA
DETALLE X CES 2 ENCUENTRO CES 12 Y CES 6 EN CTRA. DE LA COSTA
CES 6
DETALLE Y CES 2 CRUCE CTRA. DE LA COSTA CON PINTOR ORLANDO PELAYO
DETALLE Z CES 2 CRUCE CTRA. DE LA COSTA CON PINTOR MAROLA
JARDINES PLAZA DE TODAS
PLANO GENERAL CES ÁMBITO 5
CES1
CES2
CES3
CES4
CES5
CES6
CES7
DETALLE AA CES 2 CRUCE CTRA. DE VILLAVICIOSA CON PINTOR CARREÑO MIRANDA
DETALLE AB CES 2 CRUCE CTRA. DE VILLAVICIOSA CON GREGORIO MARAÑÓN
DETALLE AC CES 2 CRUCE CTRA. DE VILLAVICIOSA CON PINTOR ANTONIO SUAREZ
LEYENDA
CESX-F
CESX-I
CESX-R
CESX-E
CESX-C
CESX-MP
CESX-PE
CESX-PF
CESX-A
CESX-S
CESX-KG
CESX-ZC
NOMBRE
Plaza de aparcamiento en cruces eliminada
Pavimento de calzada propuesto en entorno escolar
Propuesta de mobiliario
Arbolado nuevo/existente
Semáforo nuevo/existente
Contenedores desplazados/existentes
Propuesta de carril bici
Propuesta de ciclocarril
Nuevas alineaciones
Parking bicicleta
Cierre con vallado
Alineaciones o pasos eliminados
PMR trasladada
Infraestructura ciclista proyectada
Zona de juego
N.O.T. +/-0
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 2 ÁMBITO 5
A06


CES 6 PLANO GENERAL
DETALLE D CES 6 CRUCE PABLO IGLESIAS
CES 5 PLANO GENERAL
DETALLE H CES 5 CRUCE CALLE MARGARITA SALAS CON LAS MESTAS
DETALLE C CES 6 CRUCE GENERAL SUÁREZ VALDÉS CON BALMES
DETALLE G CES 5
PLANO GENERAL CES AMBITO 5
DETALLE B CES 6 CRUCE TIPO I
DETALLE F CES 5 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE POETA ÁNGEL GONZALEZ
DETALLE A CES 6 PUNTO DE ENCUENTRO CALLE GENERAL SUÁREZ VALDÉS
DETALLE E ENCUENTRO CES 6 CON CES 2 EN CTRA. DE LA COSTA
LEYENDA
Calle Alarcón
Corazón de María
C. CORAZÓN DE MARÍA
Calle General Suárez Valdés
DETALLE E
Jardín de Cocheras
DETALLE D
Sanatorio Begoña
Calle Balmes
DETALLE C
Iglesia de Jesucristo
CRUCE TIPO T1
Calle Calderón de la Barca
DETALLE B
Plaza de la República
Calle Donoso Cortés
Calle Tirso de Molina
CMI EL COTO
Columnas que cuentan historias
Centro de Salud El Coto
DETALLE A
CES 6
CES 5
CES 2
C. LA ASUNCIÓN
C.P. CLARÍN
DETALLE H
DETALLE G
DETALLE F
Colegio La Asunción
CES1
CES2
CES3
CES4
CES5
CES6
CES7
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 5 Y CES 6 ÁMBITO 5
A07

CES 7 PLANO GENERAL
AUA-104B
AUA-104A
CES 7
C.P. CLARÍN
AUA-316
COMPLEJO DEPORTIVO LAS MESTAS
DETALLE AG CES 7 ZONA DE TRÁNSITO ESCOLAR Y PUNTO DE ENCUENTRO
Z.T.E.
DETALLE AF CES 7 CRUCE AVD ALBERT EINSTEIN
CES 7
CES 4 PLANO GENERAL
DETALLE AK
DETALLE AL
DETALLE AJ
DETALLE AI
DETALLE AH
CES 4
EES 1
DETALLE AL CES 4
CES 4
DETALLE AK CES 4
CES 4
PLANO GENERAL CES AMBITO 5
CES1
CES2
CES3
CES4
CES5
CES6
CES7
DETALLE AG
DETALLE AF
DETALLE AE
CLUB HÍPICO ASTUR
DETALLE AE CES 7 CRUCE CALLE ANSELMO SOLAR
CES 7
DETALLE AJ CES 4
CES 4
DETALLE AD CES 7 PUNTO DE ENCUENTRO
CES 7
CMI EL COTO
DETALLE AH CES 4 PUNTO DE ENCUENTRO
CES 4
DETALLE AI CES 4
CES 4
PARQUE FLUVIAL DEL PILES
DETALLE AD
LEYENDA
PROYECTO DE DISEÑO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN GIJÓN
ÁMBITO 5
EQUIPO REDACTOR
ESCALA GRÁFICA 1:500-1:300
Diciembre 2021
PLANO CES 4 Y CES 7 ÁMBITO 5
A08

MAPAS DE RESIDENCIA DEL ALUMNADO



Anexo B1

CP CLARÍN

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 2 -

Leyenda:

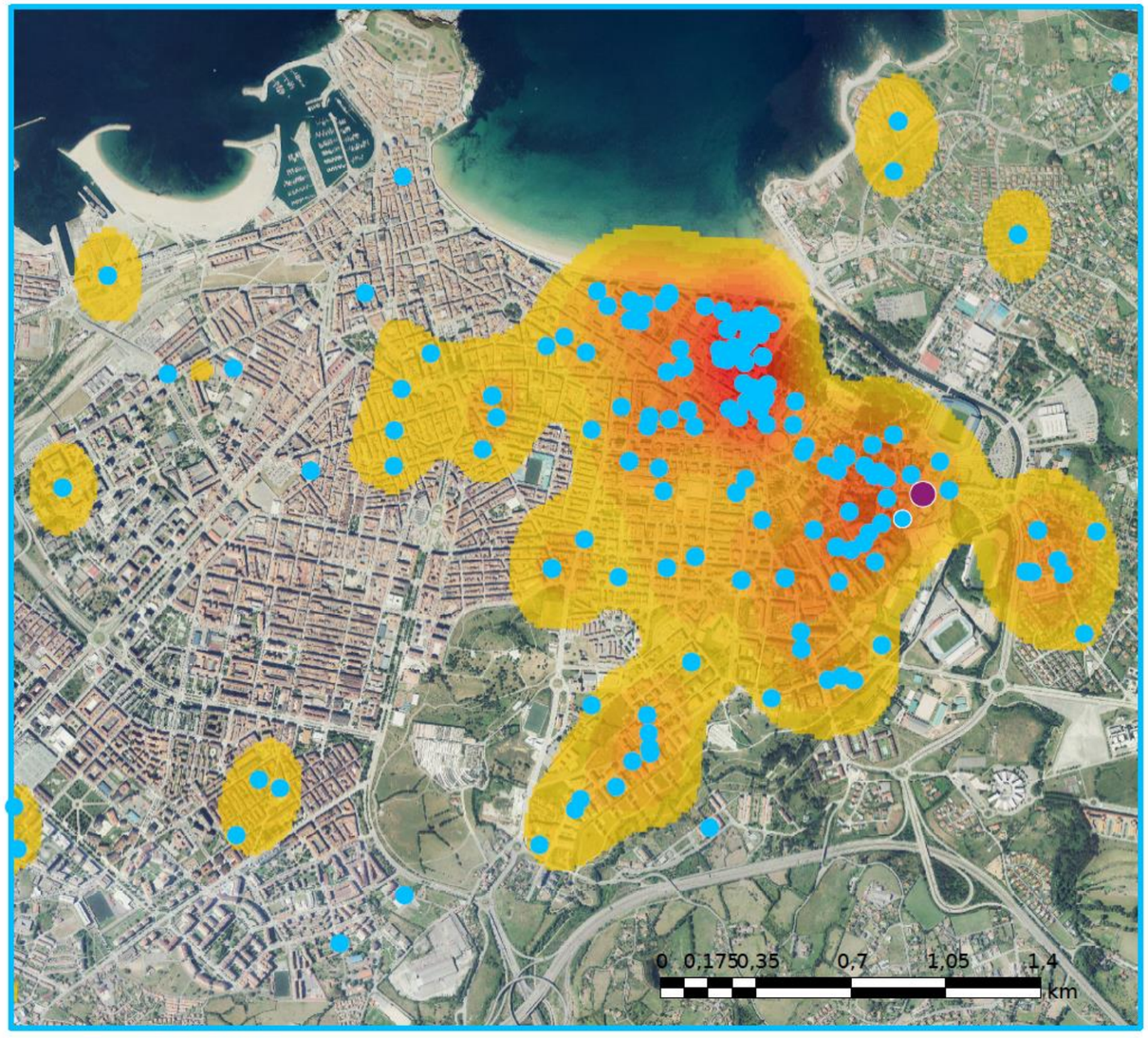
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación



Anexo B1

CP CLARÍN

CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO
- Mapa de calor -

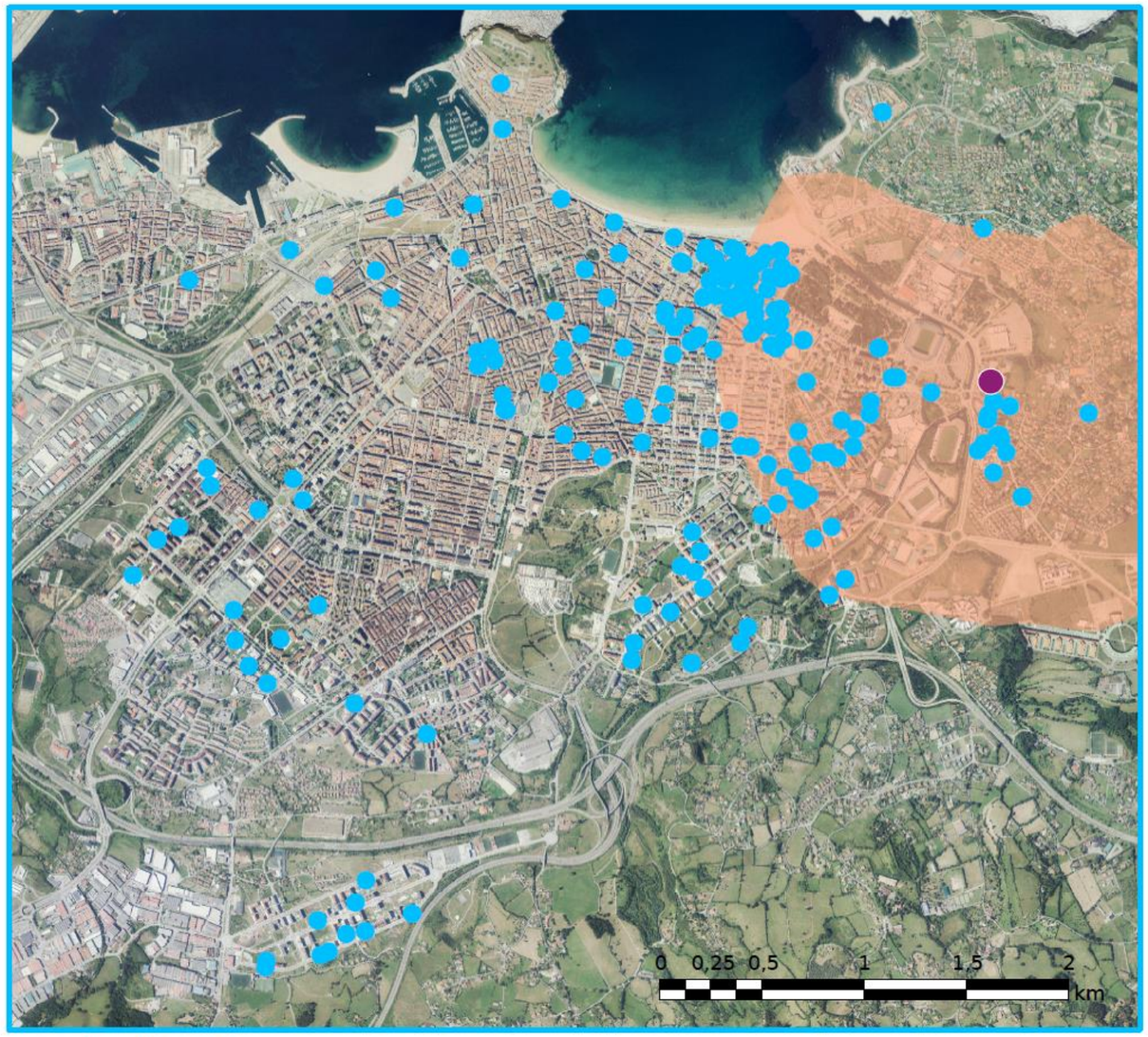
Leyenda:

- Centro escolar
- Alta
- Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas
Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación



Anexo B1

CP RÍO PILES

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 1 -

Leyenda:

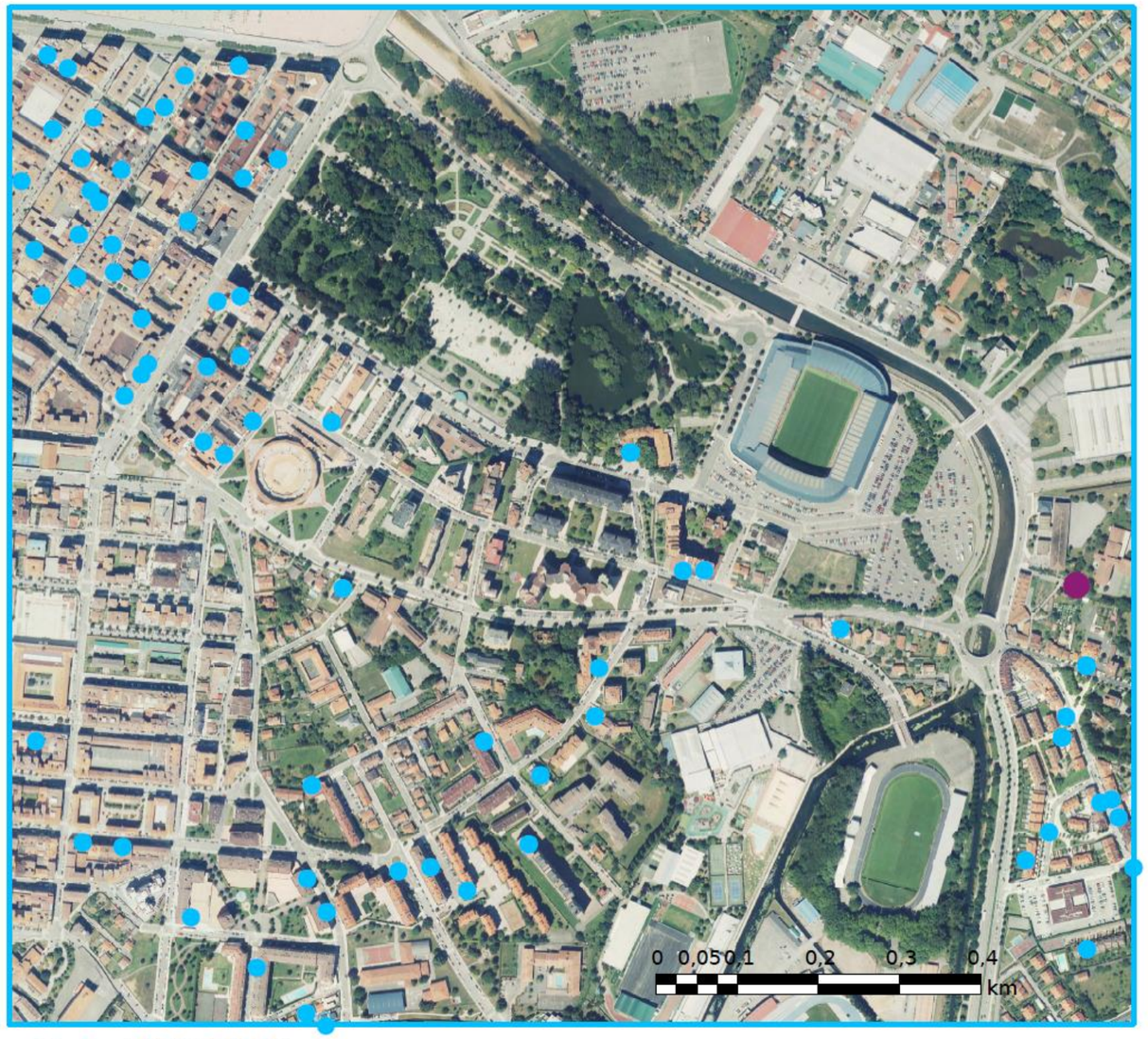
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021



Anexo B1

CP RÍO PILES

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 2 -

Leyenda:

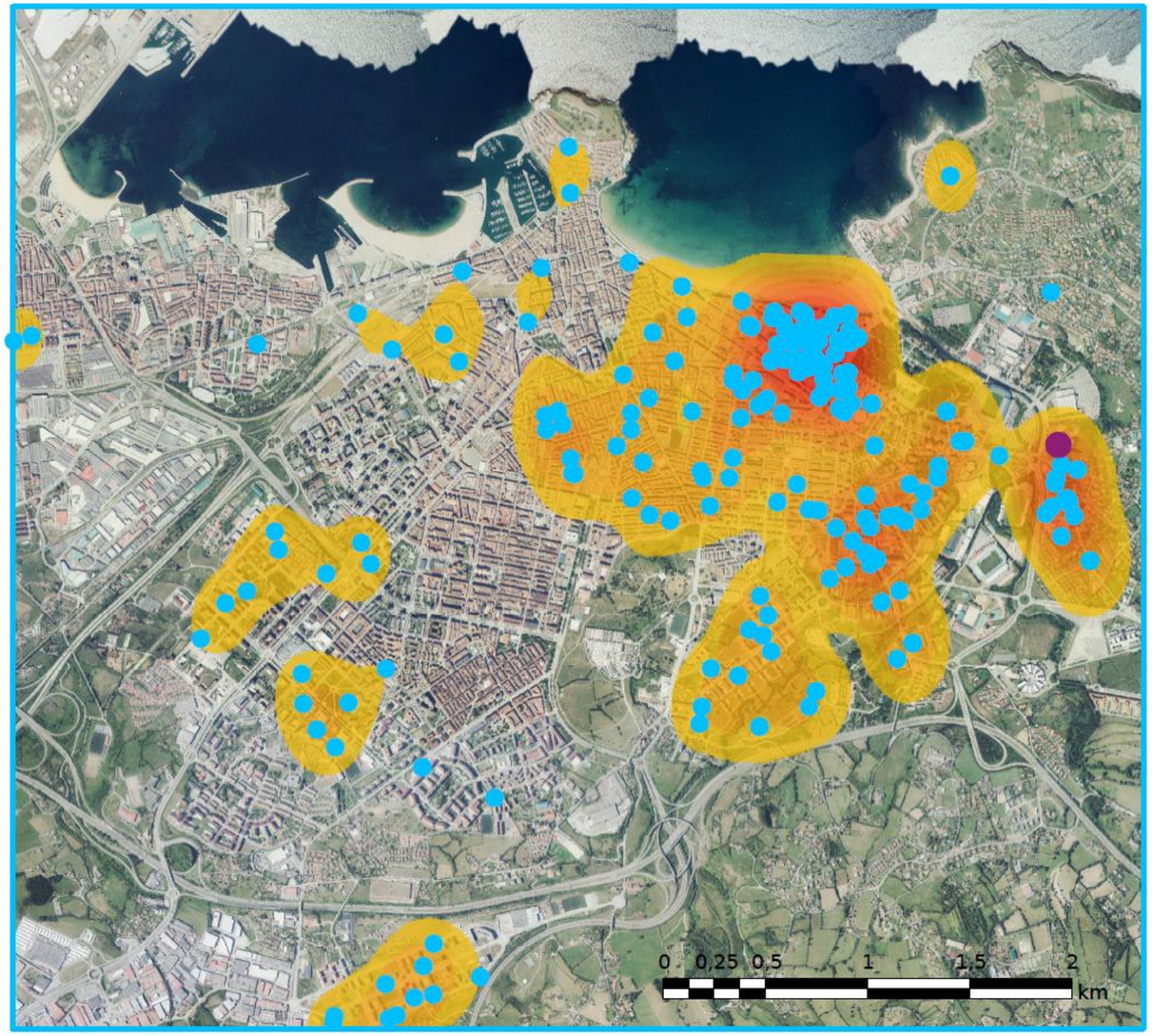
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación



Anexo B1

CP RÍO PILES

CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO

- Mapa de calor -

Leyenda:

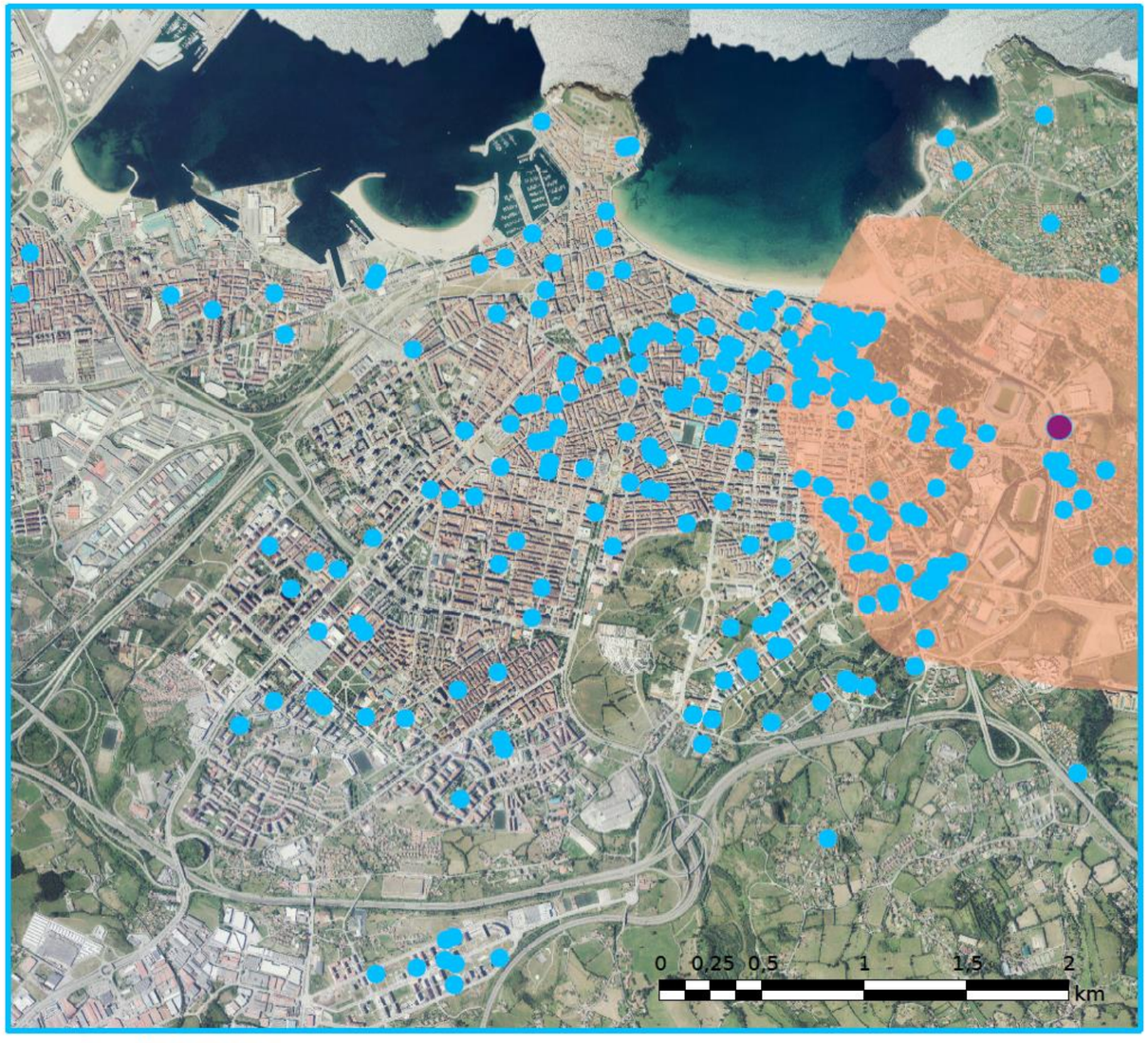
- Centro escolar
- Alta
- Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

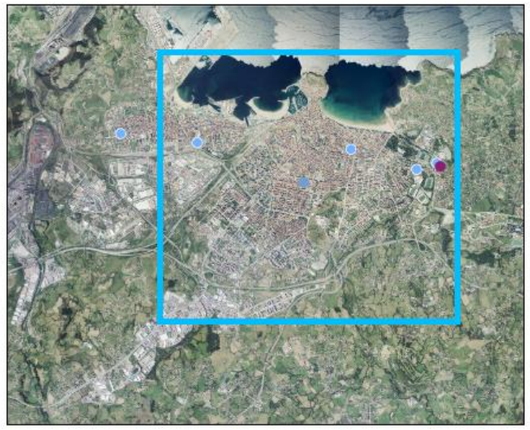
Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación



Anexo B1

IES EL PILES



RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 1 -

Leyenda:

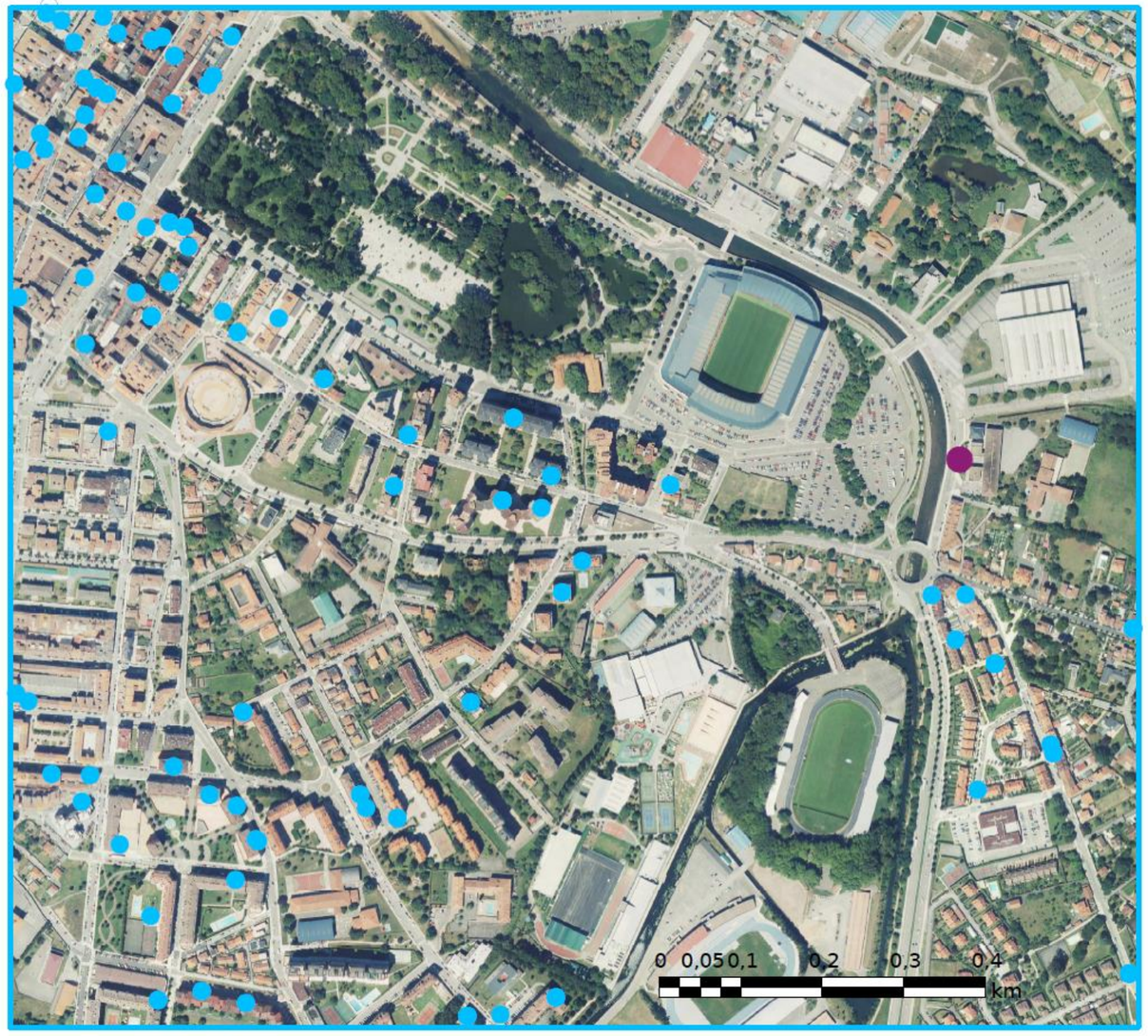
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021



Anexo B1

IES EL PILES

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 2 -

Leyenda:

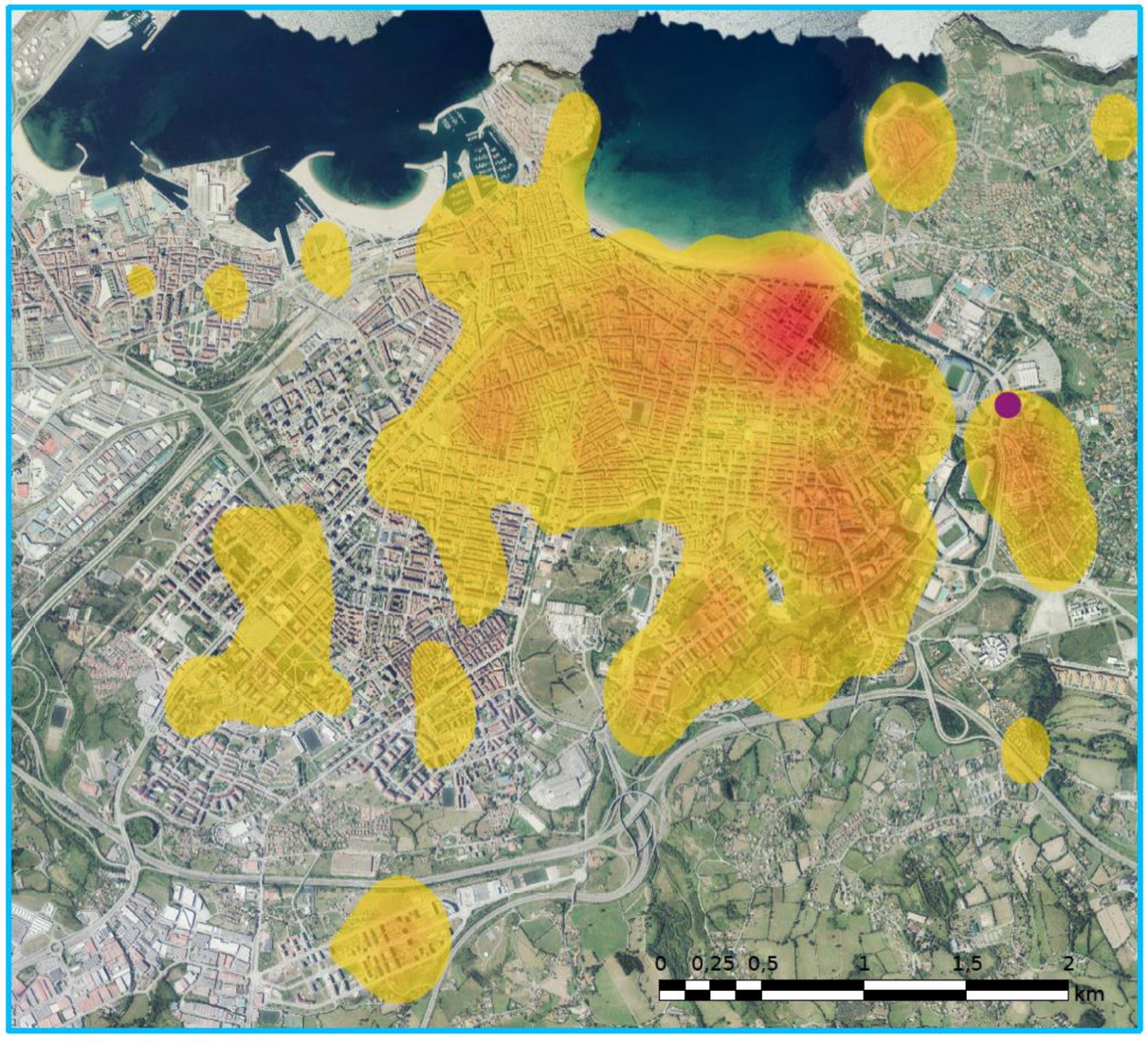
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación

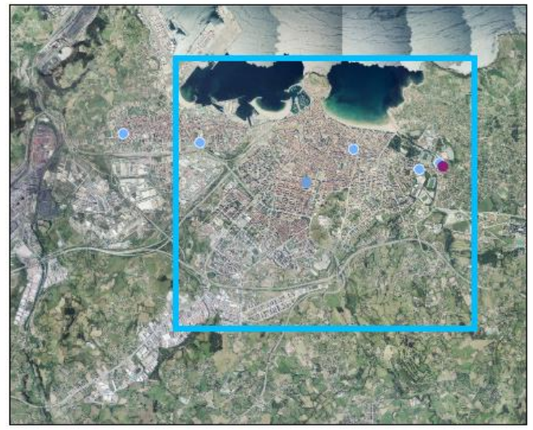
Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021



Anexo B1

IES EL PILES



CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO

- Mapa de calor -

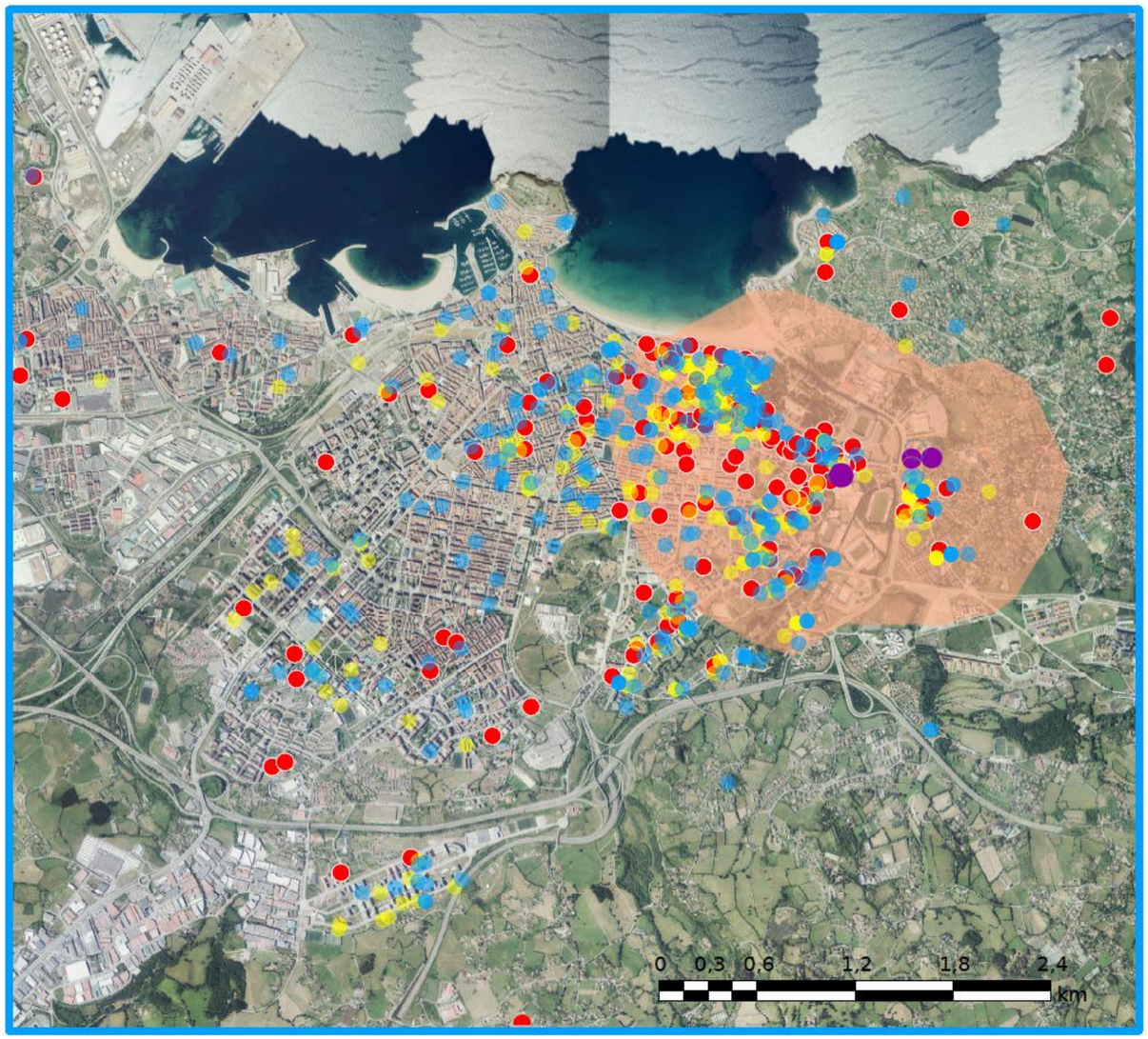
Leyenda:

Centro escolar
Alta
Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas
Diciembre 2021



Anexo B1

CP CLARÍN+CP RÍO PILES+IES PILES

RESIDENCIA ALUMNADO
ÁMBITO 1
- Plano General -

Leyenda:

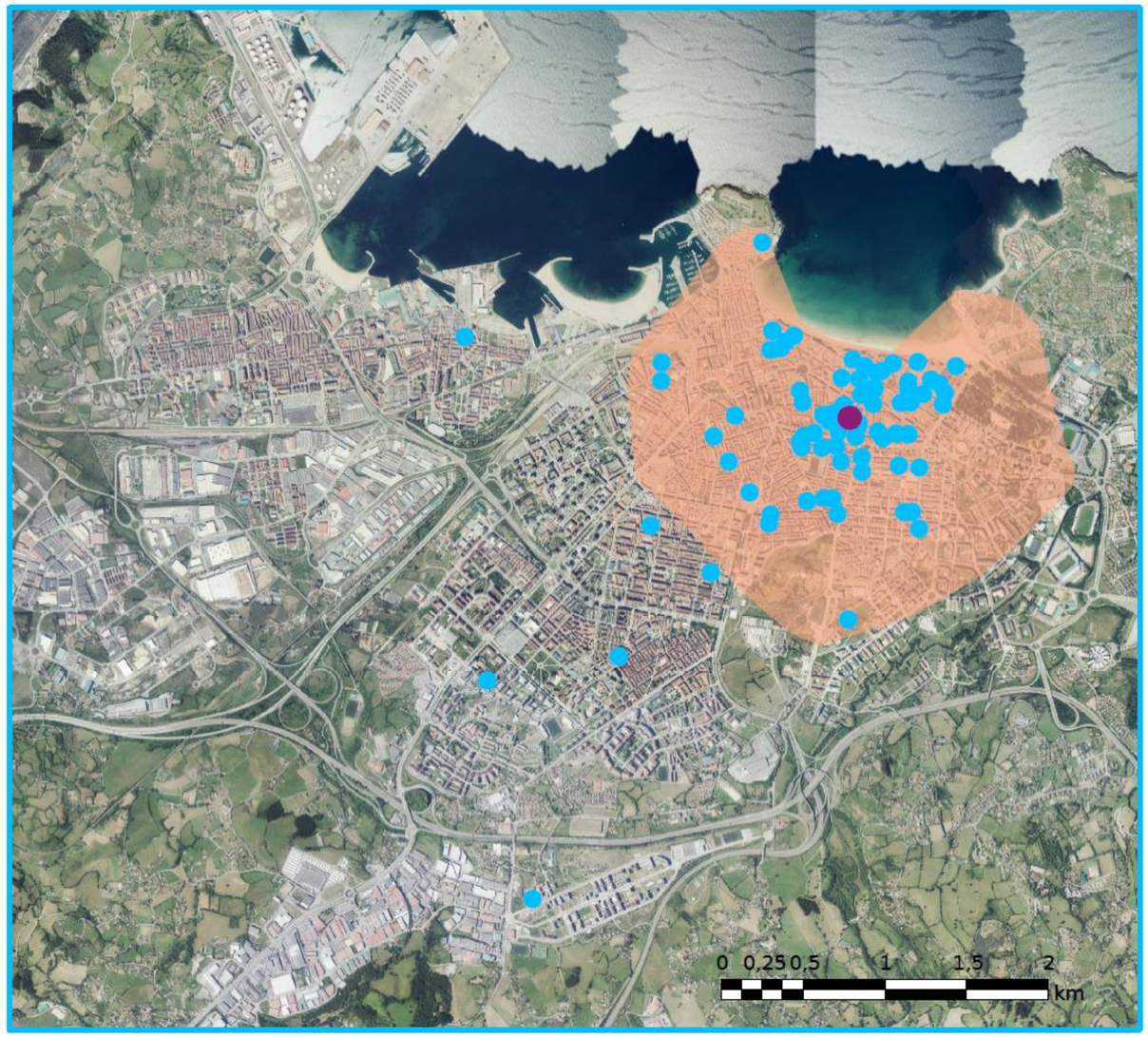
- Centros escolares
- Residencias CP Clarín
- Residencias CP Río Piles
- Residencias IES Piles
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación



Anexo B2

CP LOS CAMPOS

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 1 -

Leyenda:

- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Anexo B2

CP LOS CAMPOS

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 2 -

Leyenda:

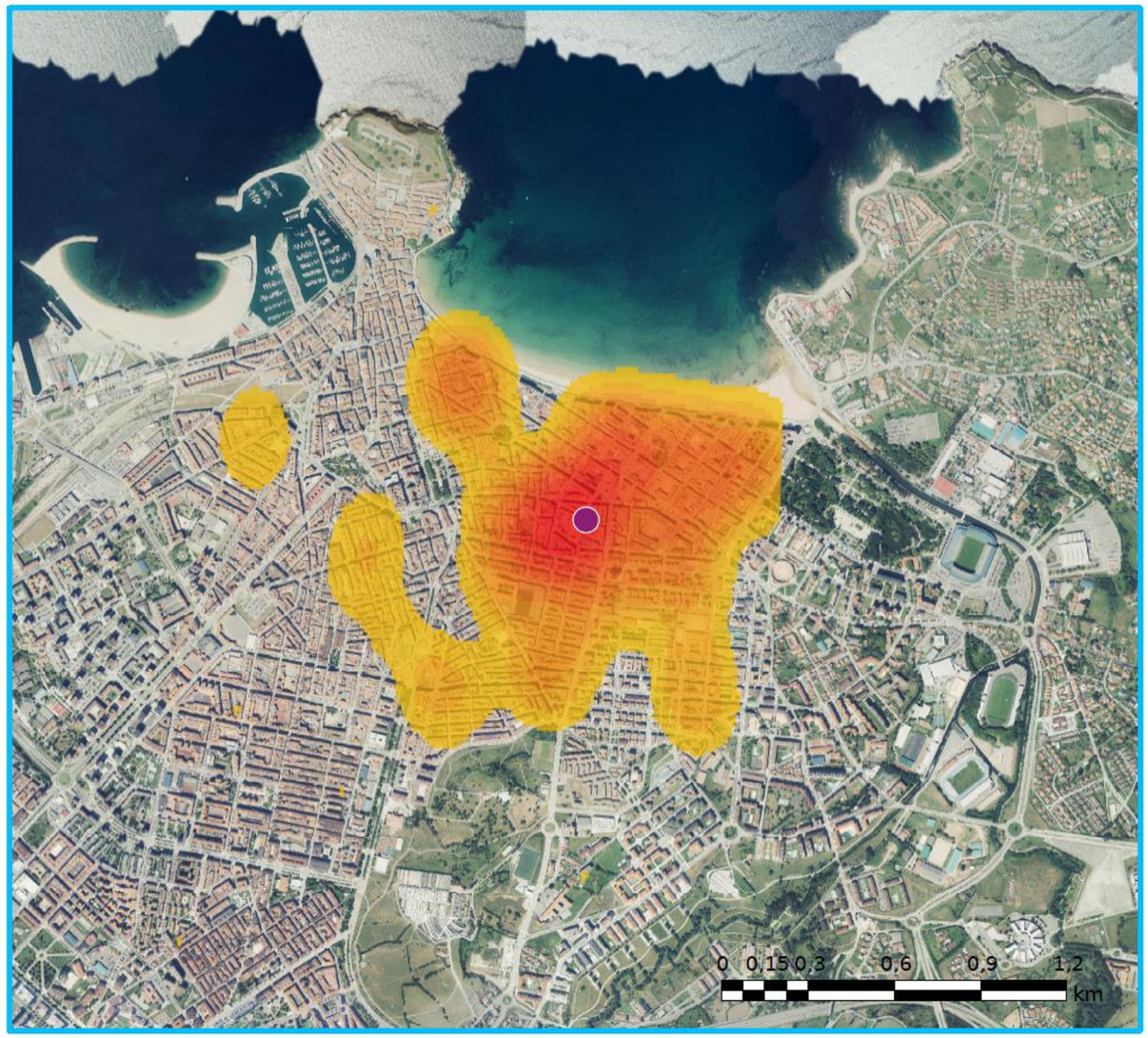
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación



Anexo B2

CP LOS CAMPOS

CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO

- Mapa de calor -

Leyenda:

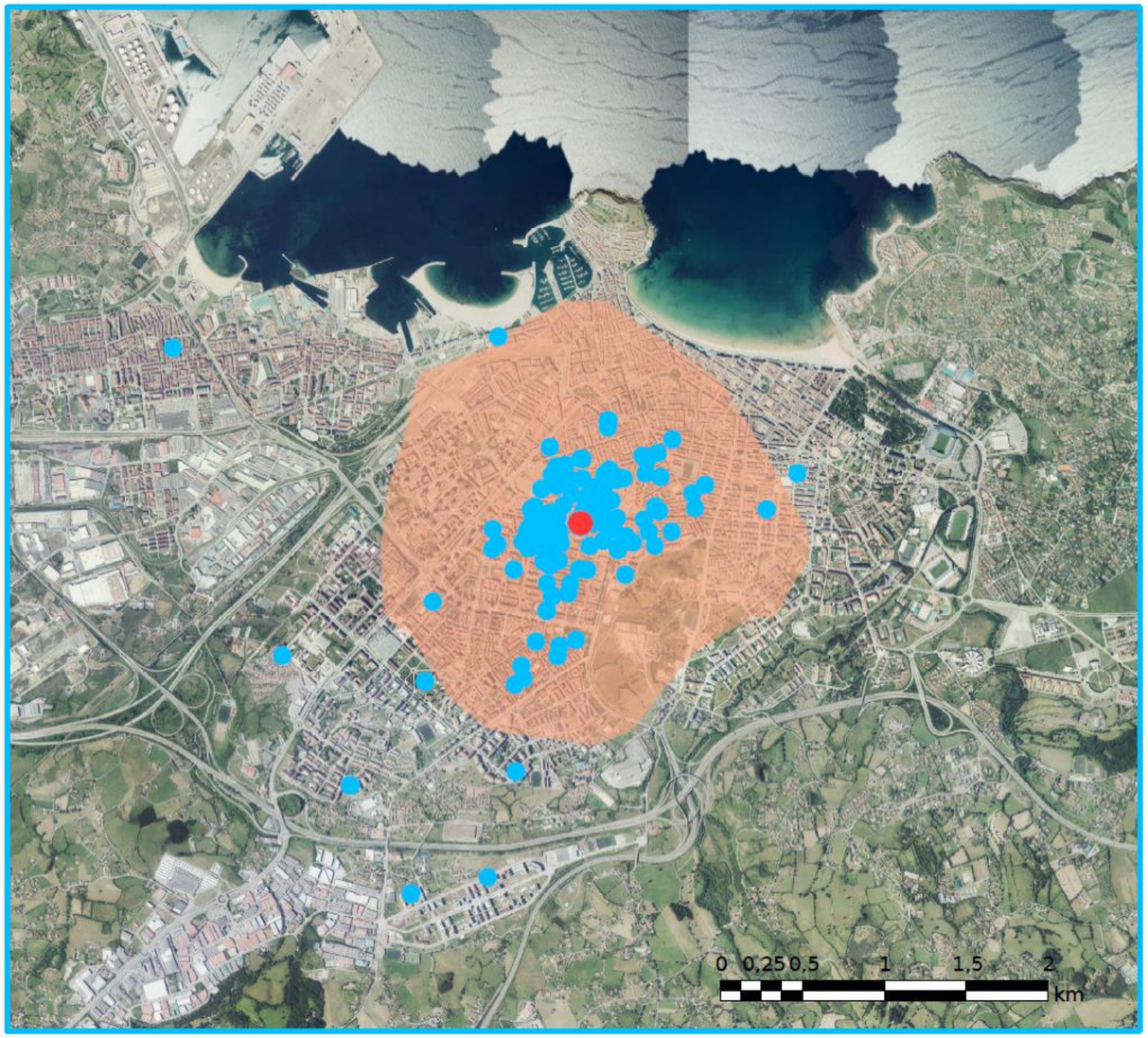
- Centro escolar
- Alta
- Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

gijón Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación



Anexo B3

CP LA ESCUELONA

RESIDENCIA DEL ALUMNADO
- Plano 1 -

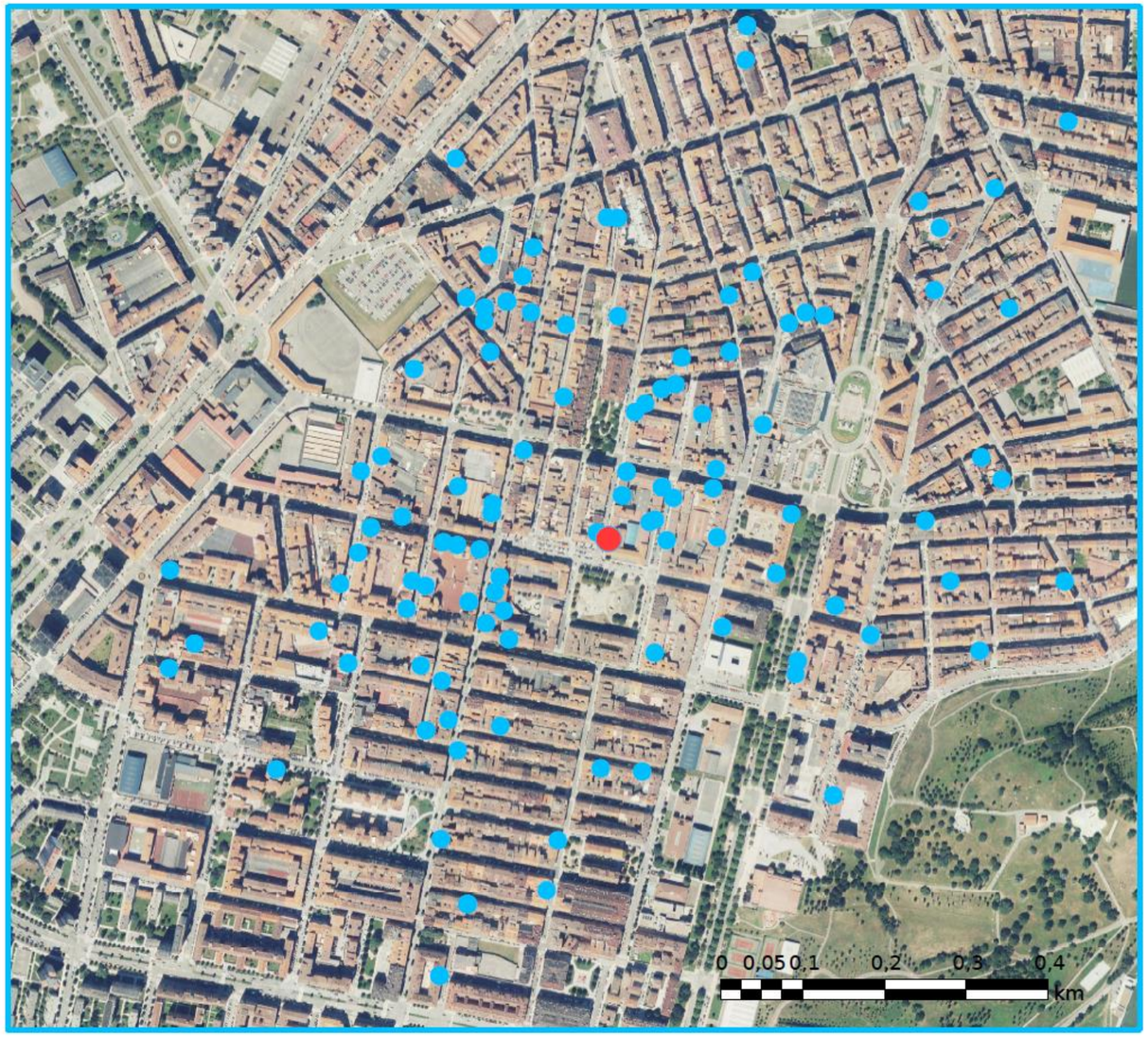
Leyenda:

- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021



Anexo B3

CP LA ESCUELONA

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 2 -

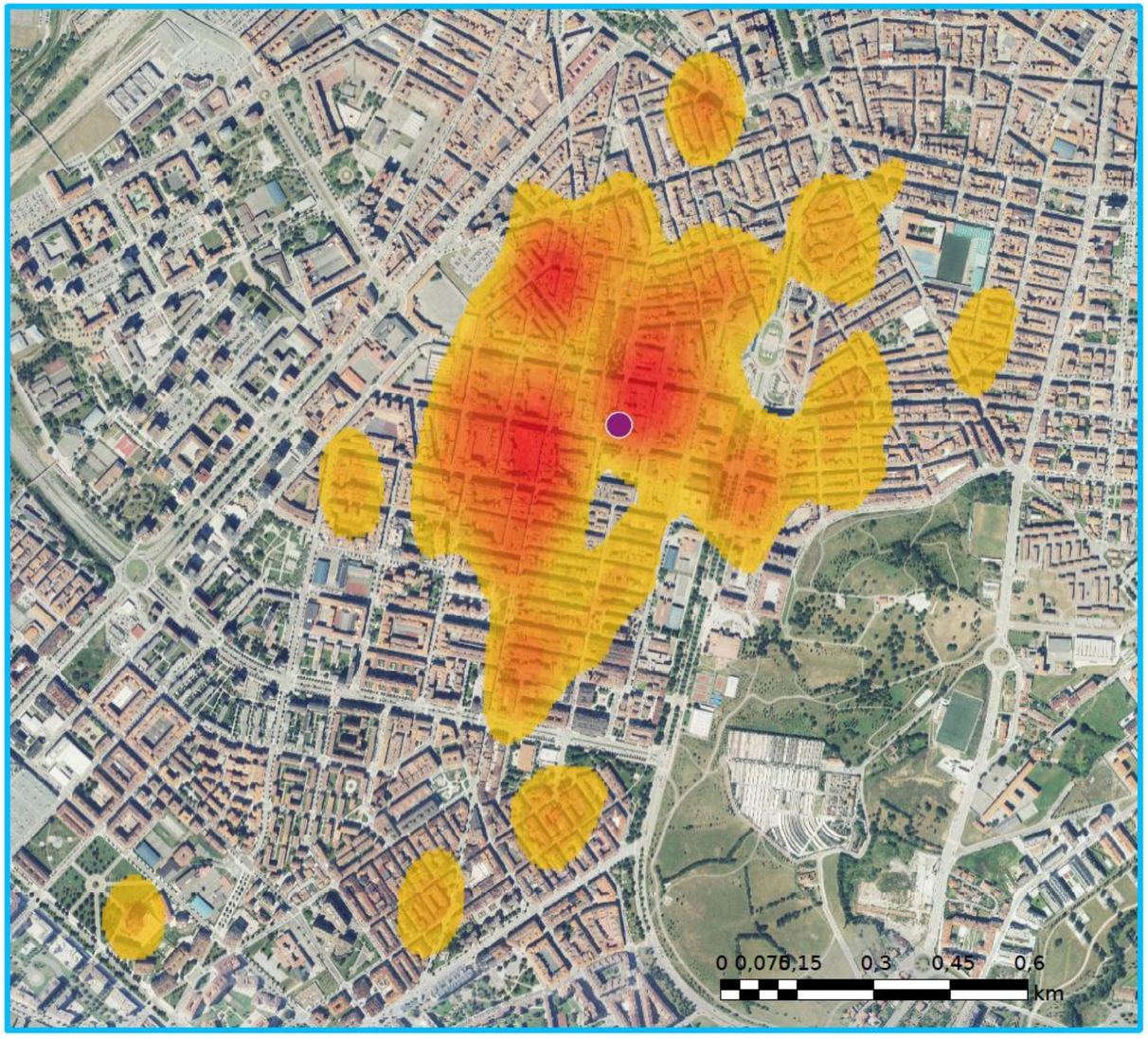
Leyenda:

- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021



Anexo B3

CP LA ESCUELONA

CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO

- Mapa de calor -

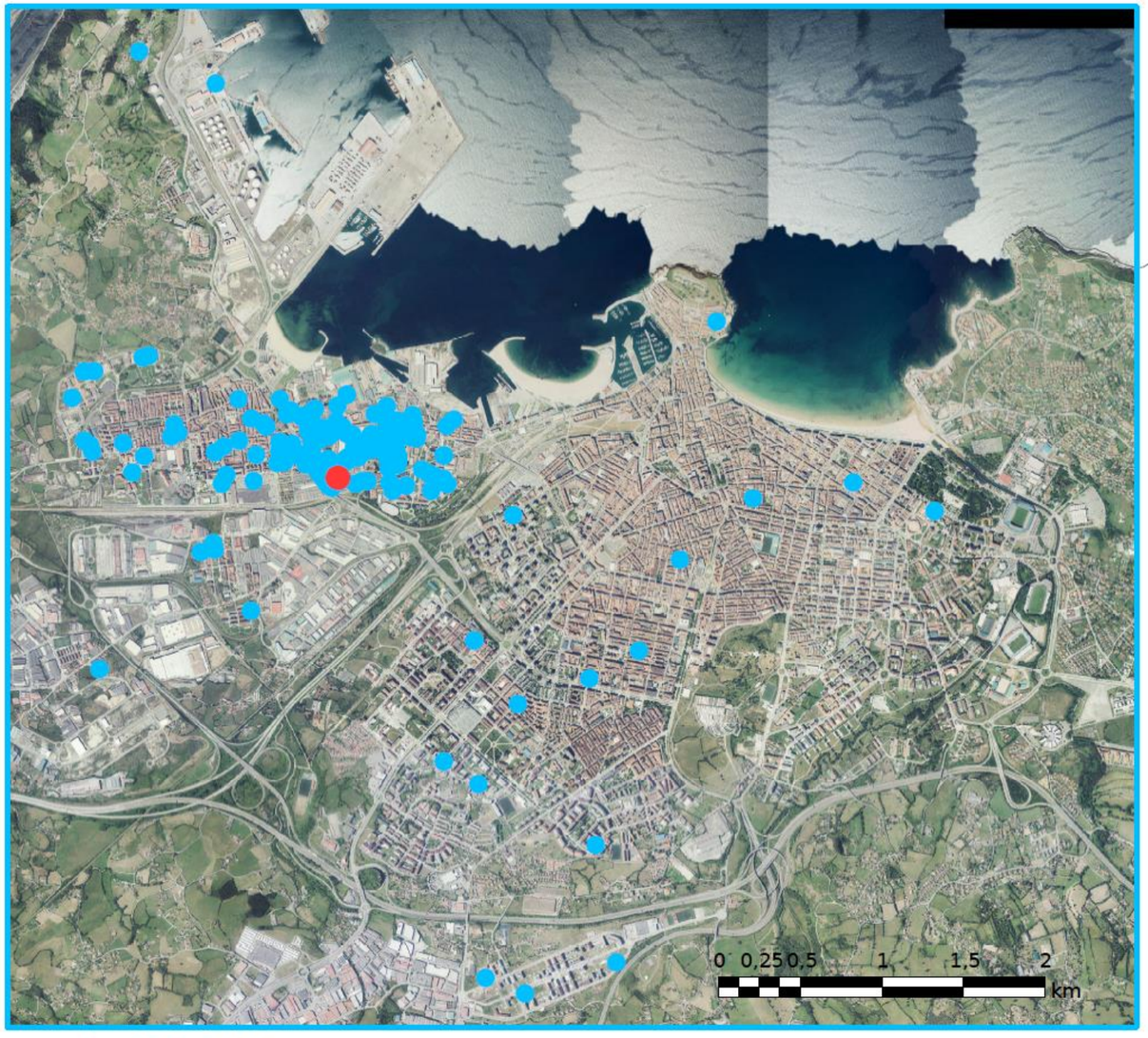
Leyenda:

- Centro escolar
- Alta
- Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021



Anexo B4

CP LLOREU

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 1 -

Leyenda:

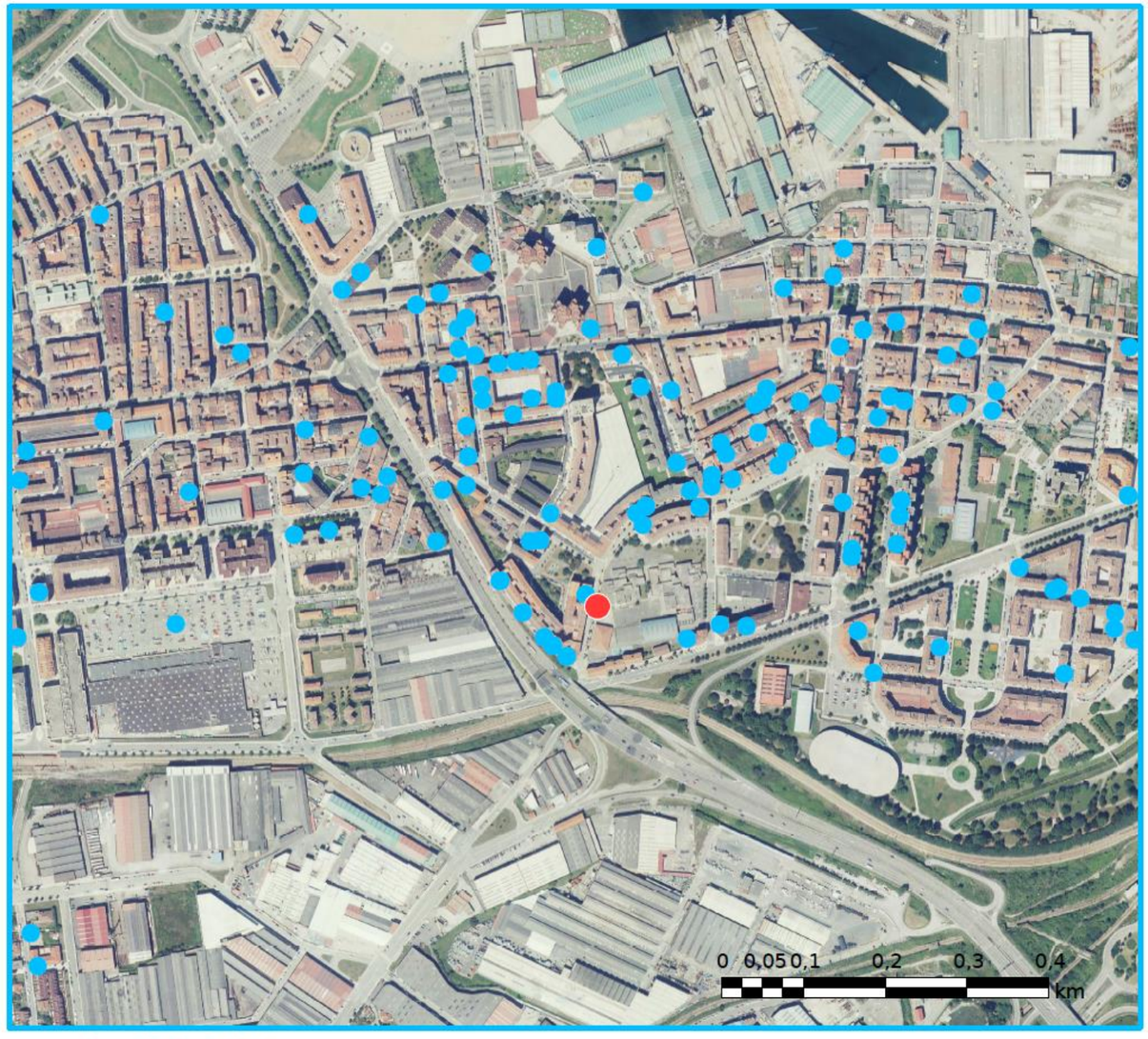
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación



Anexo B4

CP LLOREU

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 1 -

Leyenda:

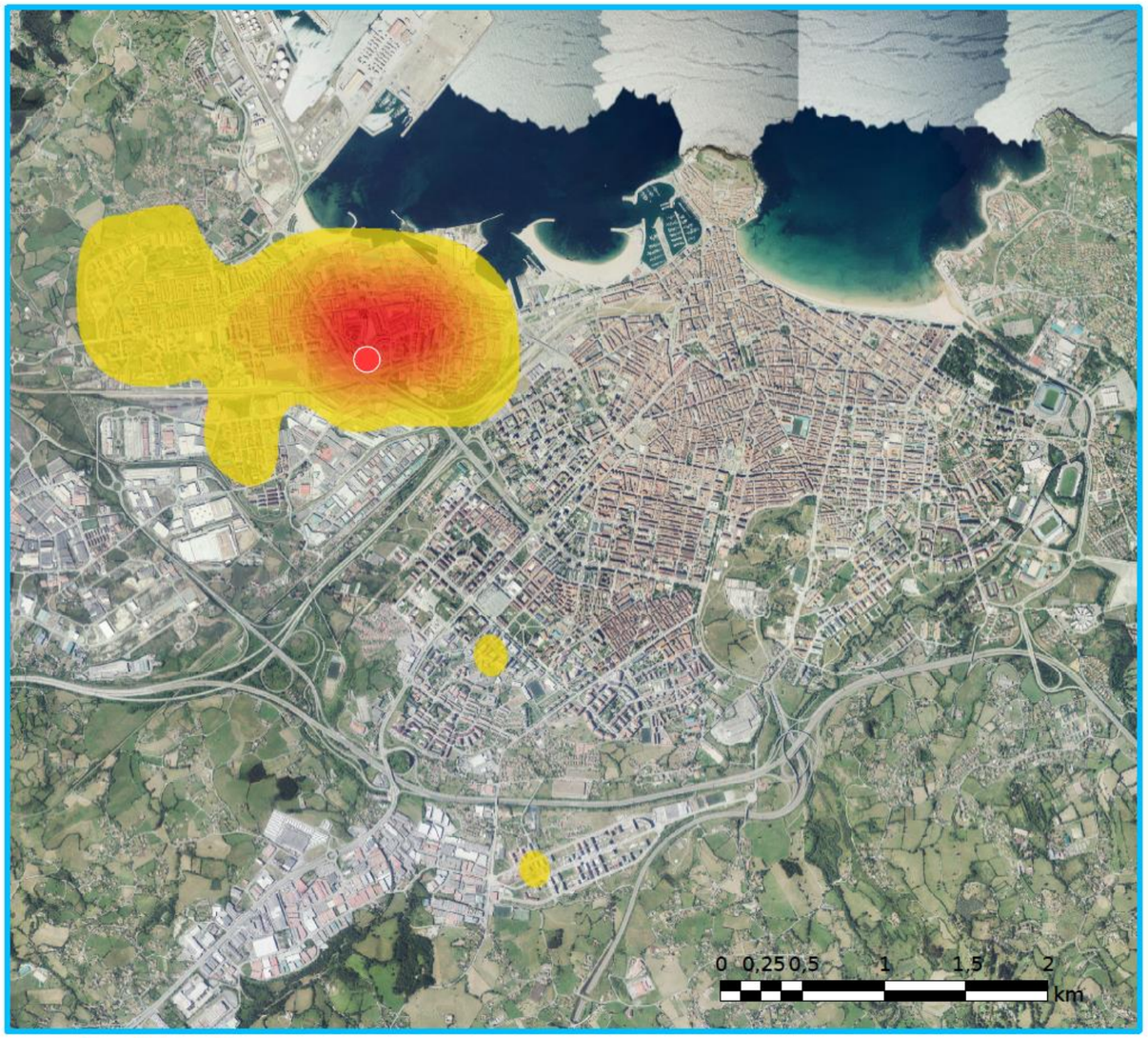
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación



Anexo B4

CP LLOREU

CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO

- Mapa de calor -

Leyenda:

Centro escolar

Alta

Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación

Anexo B5

CP MIGUEL DE CERVANTES

RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 1 -

Leyenda:

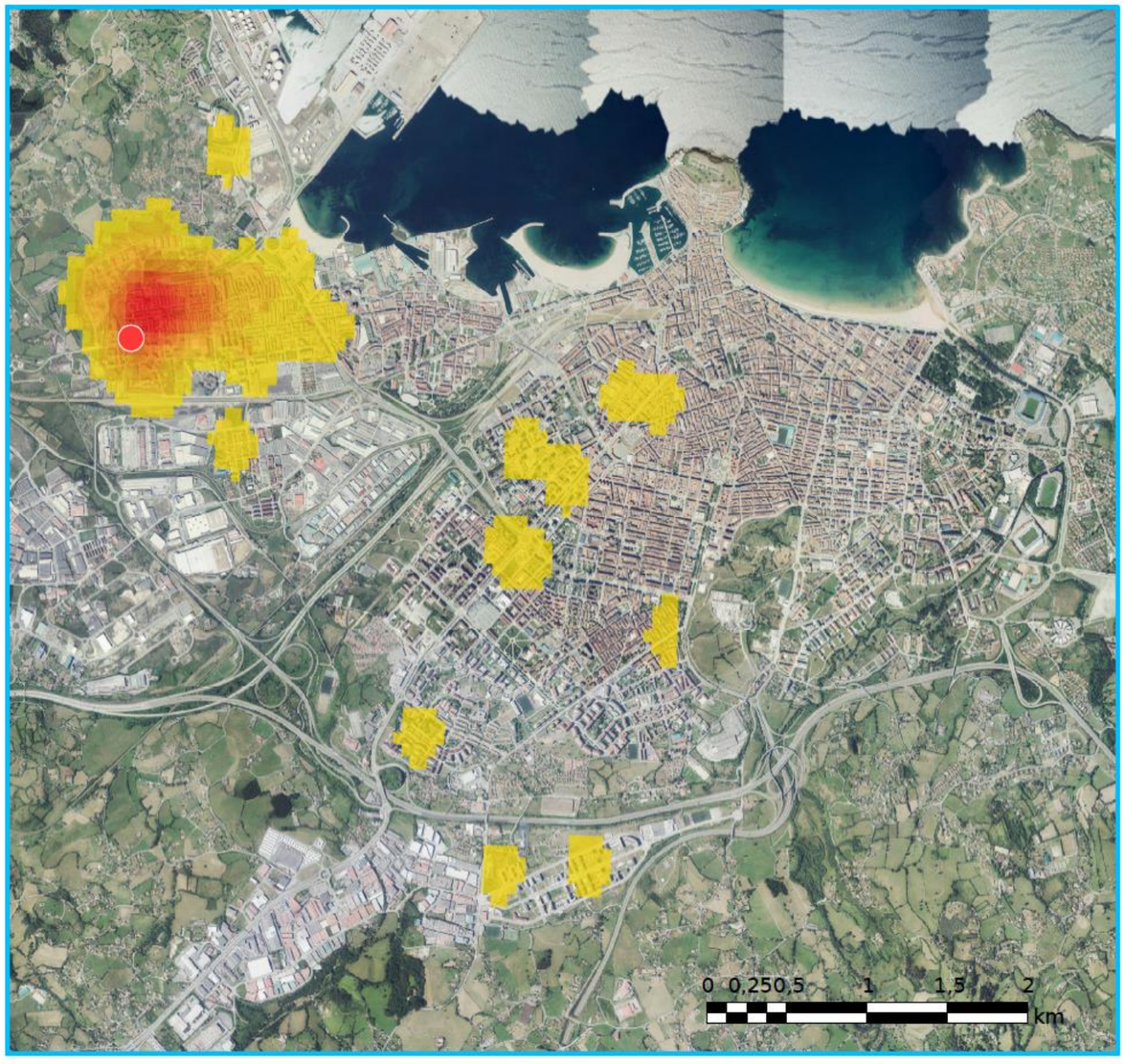
- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

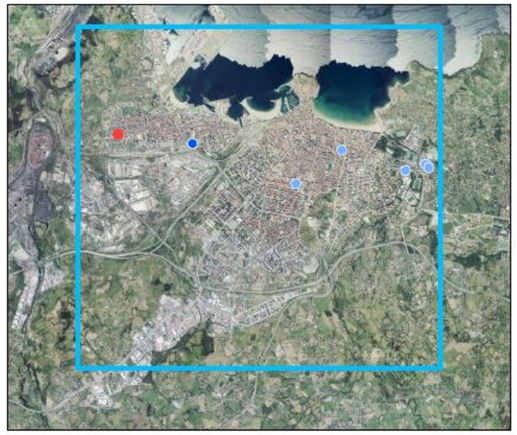
Diciembre 2021

Gijón Medio Ambiente y Movilidad Cultura y Educación



Anexo B5

CP MIGUEL DE CERVANTES



CONCENTRACIÓN DEL ALUMNADO
- Mapa de calor -

Leyenda:

Centro escolar
Alta
Baja

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

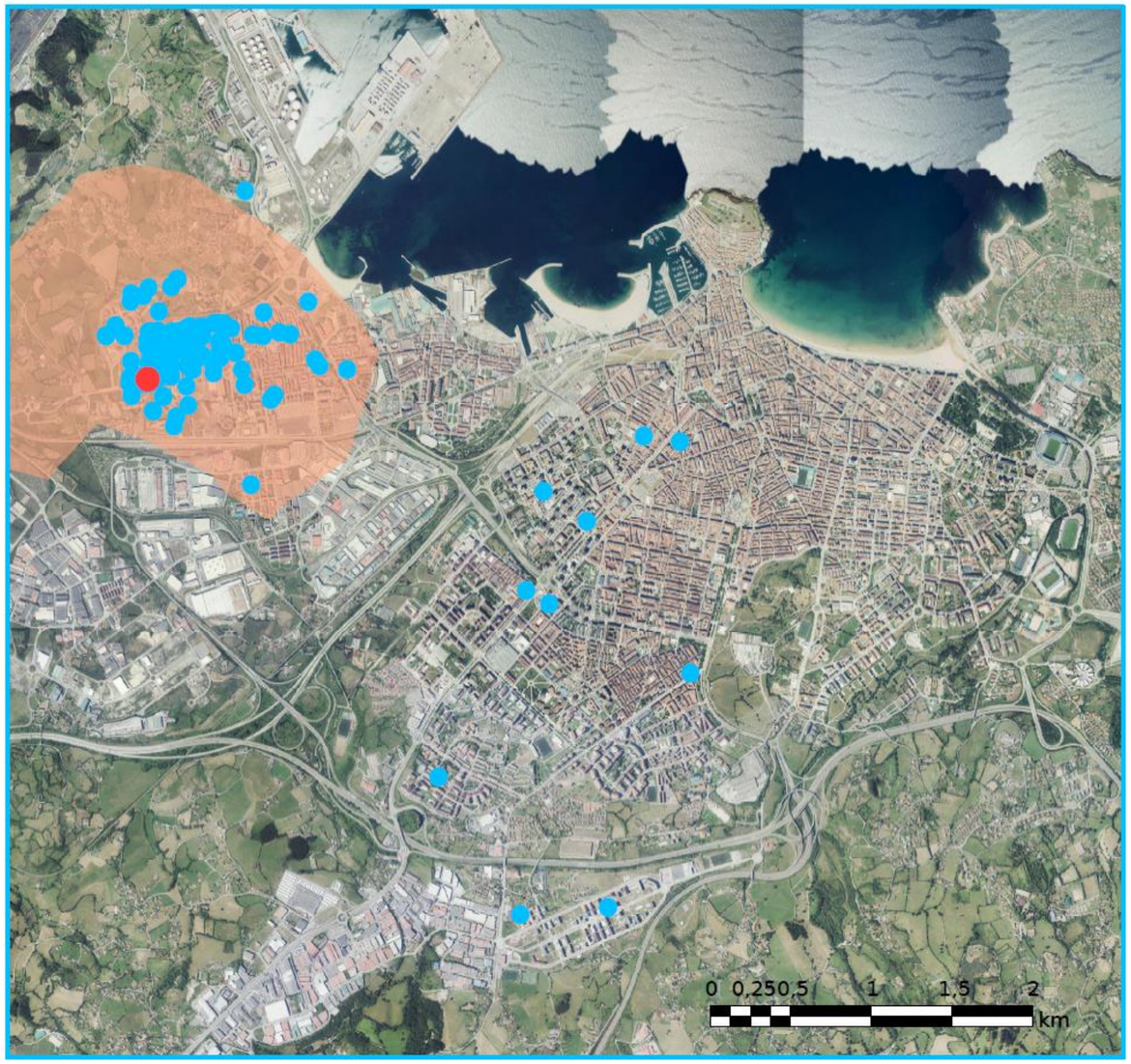
Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación

Anexo B5

CP MIGUEL DE CERVANTES



RESIDENCIA DEL ALUMNADO

- Plano 2 -

Leyenda:

- Centro escolar
- Residencia del alumnado
- Área 20 minutos a pie

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Realizado por:
Eve Blanco Arquitectas

Diciembre 2021

gijón Medio Ambiente y Movilidad
Cultura y Educación