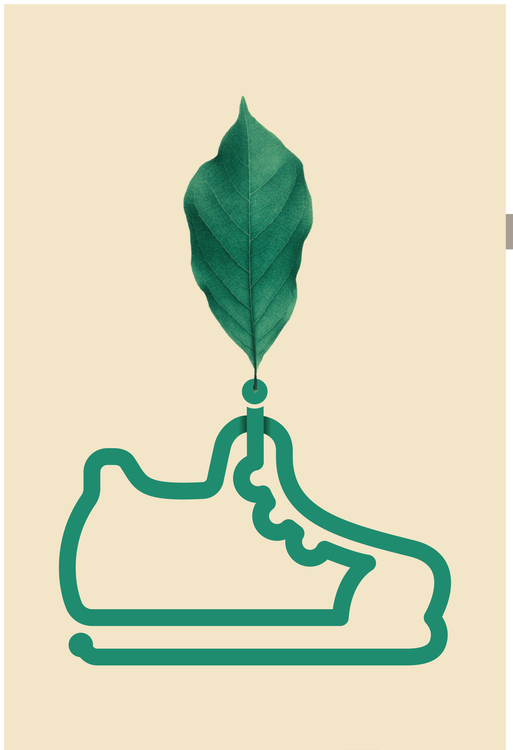
Hoja de ruta

Plan de Movilidad Sostenible 2021-2030

El lado humano de Gijón

Ayuntamiento de
Gijón/Xixón



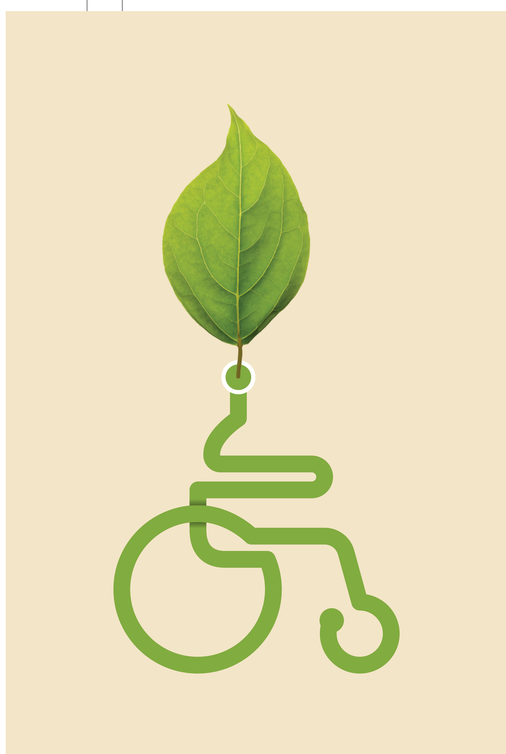
Amplía información sobre las diferentes medidas del Plan

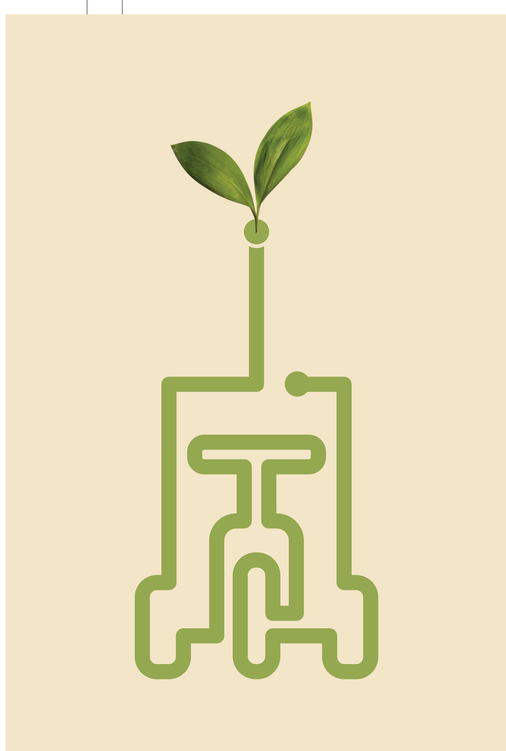
Movilidad peatonal
Movilidad ciclista
Transporte público
Movilidad escolar
Vehículo privado
Distribución urbana de mercancías

Documentación oficial

Versión inicial del Plan de Movilidad Sostenible Gijón 2021-2030

Estudio Ambiental Estratégico





Te puede interesar...

Me muevo | gijon.es

Xixón | Medio Ambiente y Movilidad

Diseño: Estudio gráfico Juan Jareño / @juanjareno
Producción: Cízero Digital

OBJETIVOS, LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y MEDIDAS

Ayuntamiento de Gijón/Xixón

Porque garantiza el derecho social a la MOVILIDAD UNIVERSAL DE TODAS LAS PERSONAS

Porque va a mejorar la calidad del espacio público y con ello la salud individual y colectiva

Porque quiere convertir a Gijón/Xixón en una ciudad más moderna y competitiva

UN PLAN PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LA CIUDADANÍA

Porque hace frente a la emergencia climática del planeta

OBJETIVOS

1

Contribuir a una mayor calidad de vida de la ciudadanía

Descubre cómo

2

Reducir el impacto ambiental del transporte en todos sus aspectos

Descubre cuánto

3

Disminuir el consumo energético en el modelo de movilidad de Gijón/Xixón

Descubre cuánto

4

Potenciar la seguridad vial y la accesibilidad en la movilidad de la ciudadanía

Descubre cómo

Síguenos en las redes

@MovilidadGijon

@movilidadgijon

@MovilidadGijon

Me muevo | Web de Gijón (gijon.es)

9 LÍNEAS ESTRATÉGICAS

1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público
2. Fomentar la movilidad activa y saludable
3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo
4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado
5. Optimizar la distribución urbana de mercancías

6. Mejorar la movilidad escolar
7. Mejorar la movilidad en grandes centros atractores
8. Fomentar la movilidad eléctrica y nuevas alternativas de movilidad personal
9. Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía. Control y seguimiento

Garantizar una **movilidad inclusiva** de toda la ciudadanía, considerando género, edad, condición física, situación económica y social.

Itinerarios y espacios pacificados de prioridad peatonal de elevada calidad (anchura, seguridad en los cruces, zonas de descanso, tipo de firme, tiempo de verde en semáforos, etc.).

ESPACIO PÚBLICO PEATONAL 50% (hoy 37%)

Porque todas las personas somos peatones

Emisiones de CO^2 generadas por la movilidad.

-25%

Consumo de combustible derivado de la movilidad motorizada

-32,5%

Minimizar la probabilidad de accidente grave transformando el espacio público atendiendo al nivel de fragilidad de las personas usuarias: peatones (infancia, personas mayores, personas con movilidad reducida, personas con discapacidad), ciclistas, vehículos de movilidad personal (VMP), motos.

Fallecimientos por accidentes

Objetivo **0**

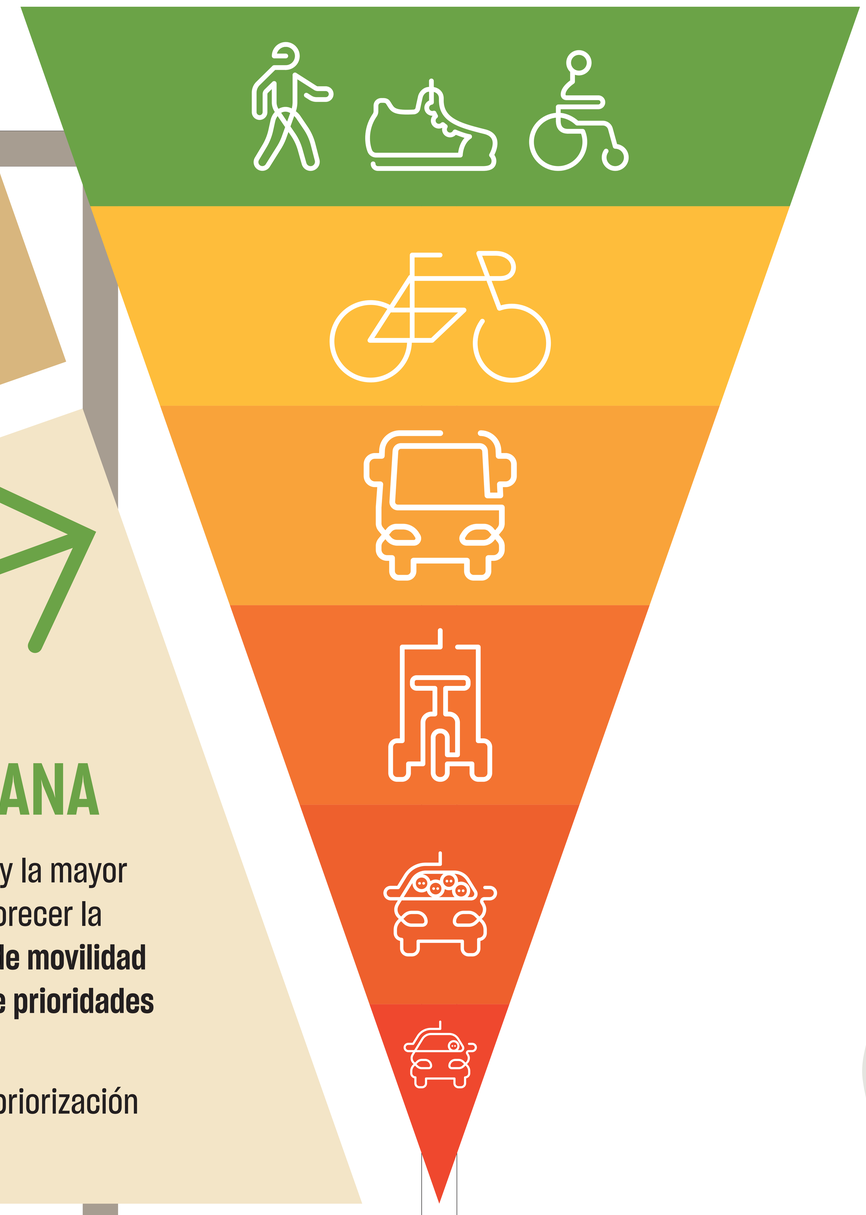
Accidentes graves

Objetivo **-50%**

2

ESTRATEGIA DE PRIORIZACIÓN DE MODOS Y ESCENARIOS DE DISTRIBUCIÓN MODAL

LAS PERSONAS EN PRIMER LUGAR



LA PIRÁMIDE DE LA NUEVA MOVILIDAD URBANA

Históricamente la mayor cantidad de recursos y la mayor parte del viario público se han destinado a favorecer la circulación de vehículos a motor. **Si hablamos de movilidad sostenible hay que darle la vuelta a la escala de prioridades situando a las personas en primer lugar.**

El Plan plantea una estrategia que pasa por la priorización de los siguientes modos de desplazamiento:

- Peatones
- Ciclistas
- Transporte público
- Distribución urbana de mercancías
- Vehículo compartido
- Vehículo privado a motor

Hoja de ruta: que en el 2030 el 61% de los desplazamientos sean de FORMA SOSTENIBLE (a pie, en bicicleta y en transporte público).

Hoy, en **2022**, estamos en el **54%**.

3 ALTERNATIVAS

El porcentaje de usuarios en cada modo de transporte servirá para valorar el logro de los objetivos y de las estrategias que propone el Plan de Movilidad hasta 2030.

Es de gran utilidad comparar los desplazamientos actuales con los que se pretenden conseguir con el desarrollo del Plan de Movilidad.

En la parte alta de esta pirámide deben estar los peatones. Es el modo de desplazamiento más universal, el más vulnerable, el de menor impacto medioambiental y el más eficiente. Es el **modo de desplazamiento prioritario**.

Requiere diseñar espacios e itinerarios seguros, accesibles y agradables que "inviten" a caminar a todas las personas, y que interconecten sin barreras físicas los principales lugares de la ciudad.

El uso de la bicicleta junto con el caminar forma parte de la **movilidad activa y saludable** que el Plan pretende potenciar. Su utilización produce valor para la sociedad en términos, no solo de movilidad, sino también en habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. El Plan pretende paliar o eliminar los condicionantes que encuentra la movilidad ciclista en nuestra ciudad.

El transporte público constituye el **otro modo prioritario** del Plan de Movilidad. Es el modo que **garantiza la movilidad universal de toda la ciudadanía**. Comparado con el coche, el transporte público es más eficiente, reduce emisiones contaminantes, necesita menos espacio de viario público y ahorra dinero a sus usuarios. Por ello, la realización del **metrotrén** y la **mejora del servicio de EMTUSA** se convierten en elementos claves.

El Plan también da respuesta a la movilidad generada por el transporte de mercancías con el objetivo de hacerla más sostenible, ordenando y regulando las zonas de carga y descarga, implantando sistemas tecnológicos de gestión y optimizando la **distribución de última milla**, en particular la relacionada con el comercio electrónico.

El **uso compartido del vehículo** constituye una alternativa de movilidad más sostenible que debe potenciarse, tanto en la modalidad de viaje compartido, como en la versión de flota de vehículos compartida. En esta modalidad, se optimiza el uso de los vehículos y un número pequeño de vehículos puede dar servicio a un considerable número de personas usuarias.

El objetivo es **hacer un uso más racional y eficiente** del vehículo privado a motor en el entorno urbano:

- minimizando estos viajes en coche
- incentivando la intermodalidad coche-transporte público
- promoviendo el uso de vehículos eficientes y de bajas emisiones

3

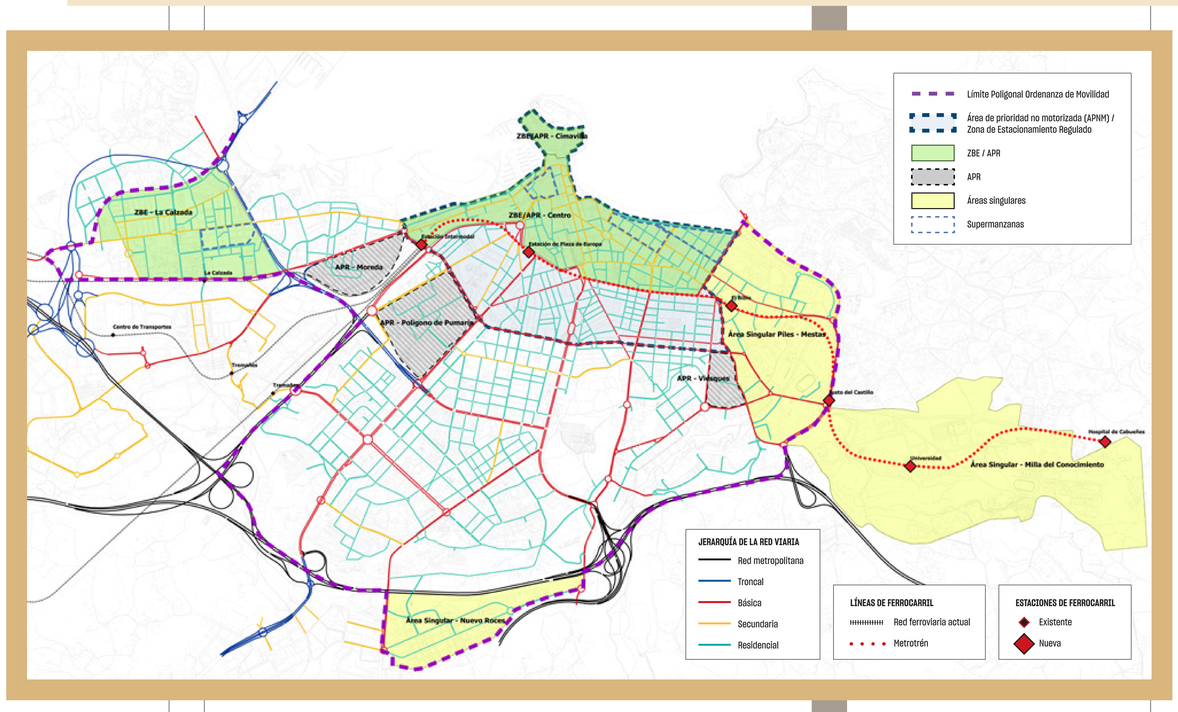
NUEVO MODELO
DE MOVILIDAD Y
ESPACIO PÚBLICO

UNA CIUDAD MÁS AMABLE Y HABITABLE

Uno de los objetivos del Plan es **reducir el elevado uso del vehículo privado en el entorno urbano**, principalmente en la zona centro en la que se concentra el mayor número de viajes, y **fomentar la utilización de modos de transporte más sostenibles**.

ÁREAS

Para ello, el Plan plantea la creación de una serie de **ÁREAS O ZONAS DONDE SE ESTABLECERÁN UN CONJUNTO DE MEDIDAS DE MOVILIDAD** que persiguen mejorar la seguridad vial, la convivencia entre los diferentes usuarios de las vías públicas y la calidad del entorno urbano.



APNM
ÁREA DE PRIORIDAD NO MOTORIZADA

QUÉ SE PRETENDE

- Recuperar el espacio público priorizando de forma mayoritaria al peatón.
- Limitar el tráfico de vehículos a los mínimos necesarios o "de destino"
- Mejorar la seguridad vial mediante una reducción efectiva de las velocidades de circulación
- Regular el estacionamiento (ORA) en sus distintas modalidades

ZBE
ZONAS DE BAJAS EMISIONES

QUÉ SE PRETENDE

- Mejorar la calidad ambiental del entorno urbano
- Reducir las emisiones contaminantes procedentes del tráfico
- Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte colectivo y los vehículos menos contaminantes
- Recuperar el espacio público para el peatón

APR
ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIAL

QUÉ SE PRETENDE

- Disminuir la intensidad de tráfico en zonas históricas, residenciales o sensibles.
- Mejorar las condiciones de movilidad y acceso de las personas residentes
- Mejorar la calidad ambiental del entorno urbano

ÁREAS SINGULARES

QUÉ SE PRETENDE

- Mejorar las condiciones de movilidad hacia un enfoque más sostenible en entornos singulares caracterizados por su valor natural, por la concentración de equipamientos, centros de trabajo y de estudio, por la existencia de barreras, etc.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad, la ordenación del aparcamiento, circulación y velocidad del tráfico motorizado.

4

NUEVO MODELO DE MOVILIDAD
Y ESPACIO PÚBLICO

COCHES EN POCAS CALLES

AUNQUE EN LAS MEJOR PREPARADAS

Y A UNA VELOCIDAD SEGURA

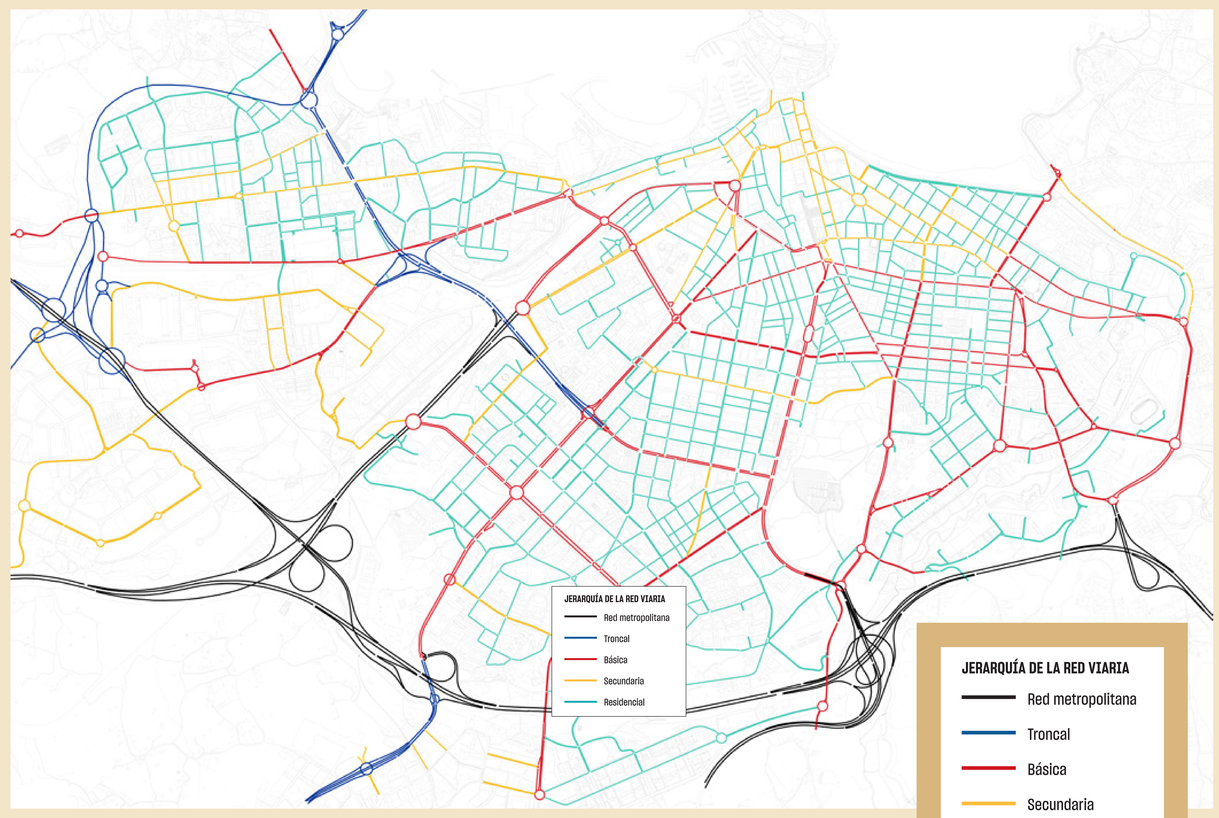
NUEVA JERARQUIA DE LA RED VIARIA

RED DE TIPOLOGÍA BÁSICA
De **35,7 km** actuales a **31,5 km**
- 13%

Con esta medida:
- Se garantiza la seguridad vial
- Es posible la convivencia entre todos los modos de desplazamiento
- Se presta especial atención a los más vulnerables

Se pretende también **concentrar el tráfico en pocas calles**, fundamentalmente en las de mayor capacidad, para minimizar el impacto y reducir la velocidad en la mayoría de las vías, y así disminuir el número de accidentes y sus consecuencias.

LA MAYOR PARTE DEL VIARIO SERÁ RESIDENCIAL CON VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN DE 20 A 30 KM/H.



RED BÁSICA
De 30 a 50 km/h

RED SECUNDARIA
Calles 30
(30 km/h)

RED RESIDENCIAL
De 20 a 30 km/h

30 KM/H | A 30 hay más vida

Antes y después de la calle de Anselmo Solar

FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE:

PEATONES

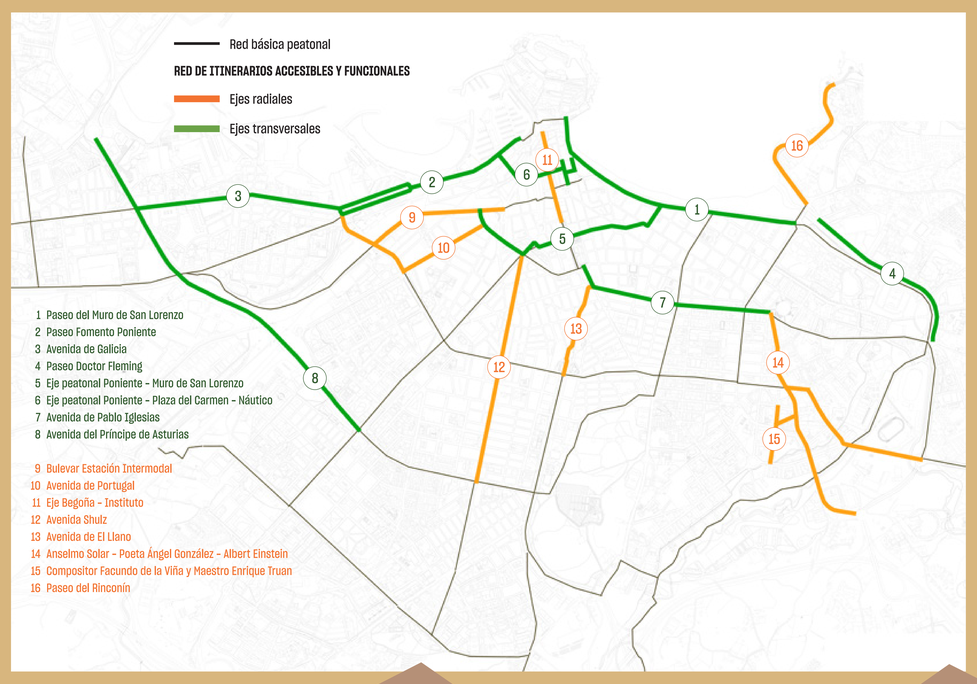
Mejoras en 20 km de la red peatonal

UNA CIUDAD PARA CAMINAR

EJES TRANSVERSALES

Se apuesta por crear una **red de itinerarios peatonales accesibles y funcionales**, **de alta calidad**, en **distintos ejes de la ciudad** como la fachada marítima, consolidando y dando continuidad hacia la zona de Poniente la actuación llevada a cabo en el Muro.

El Plan plantea intervenir en 20 Km de la red básica peatonal. De esta forma, **todos los barrios dispondrán de un eje peatonal de calidad** que los conecte con el resto de la ciudad.



EJES TRANSVERSALES

- **Creación de un eje peatonal de la playa de Poniente al Muro de San Lorenzo** que comunique ambos arenales, a través del ámbito urbanizado del Solarón, calle Llanes y Plaza de Europa, y su continuidad hacia las calles Covadonda, Plaza de San Miguel, Ruiz Gómez y Caridad.
- **Mejora del itinerario peatonal Fomento - Plaza del Carmen - Náutico**. A partir de la reducción de un carril de circulación se propone la ampliación de aceras en este ámbito del centro de la ciudad, de gran tránsito peatonal y marcado carácter comercial, afectando a las calles Domingez Gil, San Bernardo, Munuza, Plaza del Carmen y Felipe Menéndez.
- **Ampliación y mejora de las aceras de la avenida de Pablo Iglesias** vinculado a una reordenación integral de esta avenida.
- **Bulevar avenida Príncipe de Asturias**. El nuevo acceso al Puerto de El Musel permitirá recuperar y convertir la Avda. Príncipe de Asturias en una vía urbana pacificada, posibilitando la conexión peatonal entre los barrios de la zona oeste y el sur de la ciudad.
- **Consolidación de la actuación llevada a cabo en el Muro** como un espacio de prioridad peatonal.
- **Mejora del itinerario peatonal en la zona de Fomento-Poniente**. Se propone convertir las calles Mariano Pola, Rodríguez San Pedro, así como el vial norte de José Manuel Palacio en calles de prioridad peatonal.
- **Ampliación de aceras en avenida de Galicia** vinculado a una reordenación del tráfico y de las líneas de autobús que utilizan esta avenida con el objetivo de reasignar el espacio disponible y dar continuidad al eje transversal de la fachada marítima.
- **Ampliación de aceras en Paseo Doctor Fleming** para dignificarlo y convertirlo en un itinerario peatonal junto al río Piles, enmarcando esta actuación dentro de la regeneración de espacios iniciada con la peatonalización de la Avda. del Molinón.

Fomento-Poniente

Avd. del Molinón

Paseo del Muro

FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE:

PEATONES

6

Mejoras en 20 km de la red peatonal

UNA CIUDAD PARA CAMINAR

EJES RADIALES

EJES RADIALES

- **Bulevar Estación intermodal**. La nueva estación intermodal viene acompañada de la supresión del viaducto de Carlos Marx así como la creación de un potente eje peatonal en el actual Parque Tren de la Libertad (El Solarón).
- **Mejora del itinerario peatonal de la avenida de Portugal** (desde la calle Carlos Marx hasta la calle Llanes). La conversión de esta calle en sentido único permitirá la ampliación de una de las aceras mejorando el itinerario peatonal con el centro de la ciudad.
- **Ampliación de aceras en calle Begoña y calle Instituto** para mejorar el eje peatonal entre los Jardines de Begoña y la Plaza Mayor y Cimavilla.

- **Ampliación de aceras de la avenida Schulz.** Se plantea la necesidad de mejorar el itinerario peatonal mediante la ampliación de aceras, actuación que estará supeditada a la reestructuración de las líneas de autobús una vez se implante el metrotrén.
- **Mejora urbanística del tramo final de la avenida de El Llano**. Un concurso de ideas servirá de base para remodelar esta importante zona de la ciudad, mejorando el itinerario peatonal y reforzando la centralidad de este punto de la ciudad.
- **Ampliación de aceras en las calles Anselmo Solar, Poeta Ángel González y Albert Einstein**. La reducción de un carril de circulación en las calles Anselmo Solar y Poeta Ángel González permitirá acometer la ampliación de aceras en ambas vías que, junto a la avda. Albert Einstein, servirá para potenciar los desplazamientos a pie con la Milla del Conocimiento.
- **Prioridad peatonal de las calles Compositor Facundo de la Viña y Maestru Enrique Truán (Viesques)**. En el marco del Área de Prioridad Residencial que se propone para esta zona de la ciudad, se plantea la creación de este eje de prioridad peatonal en el interior del barrio y la reordenación del tráfico en las calles perimetrales.

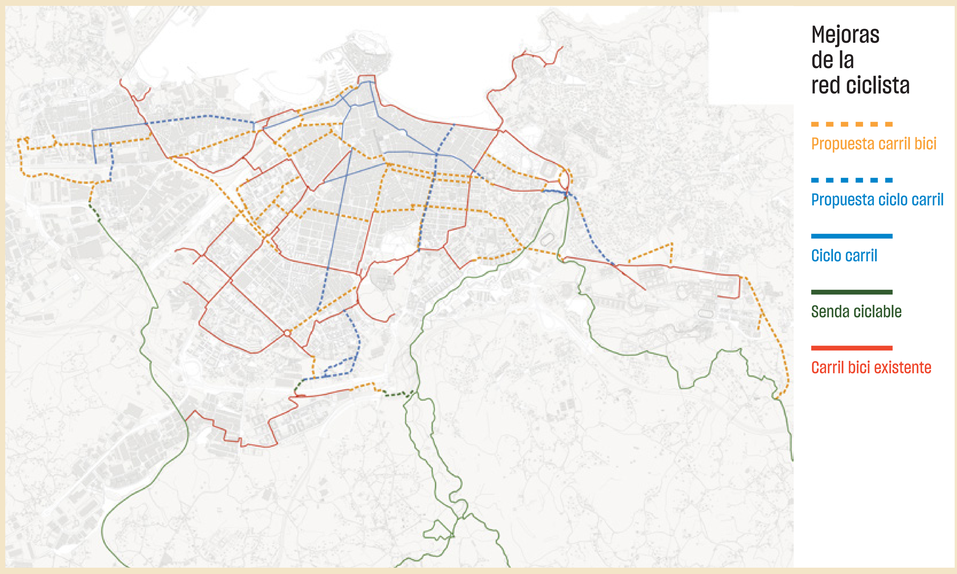
Calle Munuza

FOMENTAR
LA MOVILIDAD ACTIVA
Y SALUDABLE:
CICLISTAS

Se duplica la red ciclista en 31,5 km

GIJÓN/XIXÓN CICLABLE

COMPLETAR Y MEJORAR LA RED CICLISTA



El Plan contempla **dotar a Gijón de una suficiente y adecuada red de itinerarios ciclistas** para facilitar que un mayor número de personas utilicen la bicicleta como modo de transporte cotidiano (por trabajo y estudios, ocio, compras, etc.).

Carril bici en la calle de Eleuterio Quintanilla

RED BÁSICA
Dará servicio a las principales zonas de la ciudad. Concebida para canalizar mayor volumen de tráfico ciclista.

RED COMPLEMENTARIA
Acercarán la red principal a la mayor parte de la población.

Vías y sendas ciclables
Concebidas para el ocio y el deporte.

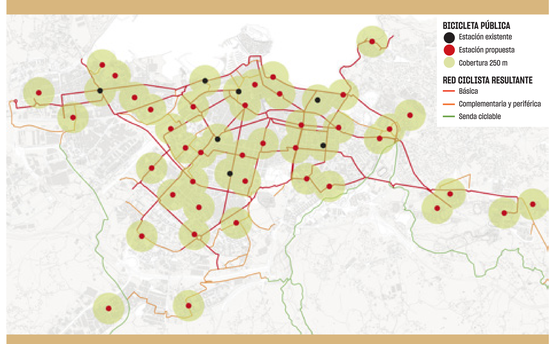
FUTURA RED CICLISTA DE 65,5 KILÓMETROS DE LONGITUD
34 km existentes + **31,5 Km** de nueva creación

De los 31,5 km de nueva creación
24,8 km serán carriles bici

6,9 km serán ciclo carriles

0,9 km de vía compartida con peatones

IMPLANTAR UN NUEVO SERVICIO DE BICICLETA PÚBLICA



47
estaciones

250
bicicletas eléctricas

El **65%** dispondrá de una bicicleta a menos de 250 metros

Servicio previsto entre las 6:00 y las 24:00 h, los 365 días al año.

FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE:
CICLISTAS

Se duplica la red ciclista en 31,5 km

GIJÓN/XIXÓN CICLABLE

BICI ESCUELA Gijón

PLAN DE SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS

Se reforzará la señalización de toda la red ciclista para dotarla de seguridad, eficacia y comodidad en la circulación.

El Plan incluirá la **mejora de la señalización vertical** y de la señalización o **marcas viales horizontales** con especial atención a las intersecciones de los carriles bici con el resto del viario.

Prioridades

- Señalización de plataformas adelantadas en pasos con semáforos ("avanzabicis")
- Señalización de cruces ciclistas
- Señalización de advertencia en los cruces con las paradas de autobús

AUMENTAR LA DOTACIÓN DE APARCABICIS

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

110
nuevos aparcabicis

En la vía pública, próximos a centros educativos, sanitarios, deportivos y otros equipamientos públicos que aún carezcan de este equipamiento.

10
aparcabicis seguros de larga estancia

Cerrados y techados, dotados con control de acceso *online*, en nodos de transporte intermodal y próximos a centros de trabajo y estudio.

PROGRAMAS Y SERVICIOS DE FOMENTO DE LA BICICLETA

Biciescuela municipal

La finalidad de este programa es **formar en la mejora de destrezas, habilidades ciclistas y en el conocimiento de la normativa vial para circular en bicicleta de forma autónoma, segura y responsable**. Se propone la consolidación de este programa iniciado en el año 2021.

PROGRAMAS FORMATIVOS:

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

CURSOS Y TALLERES:

- Aprender a montar en bici
- Adquisición de habilidades ciclistas básicas
- Circulación segura por la calzada

BiciRegistro

Es un **registro voluntario de bicicletas** creado para disuadir del robo y facilitar la identificación del propietario en caso de sustracción.

Se pretende difundir este servicio para que más personas lo utilicen y registren sus bicicletas.

Campañas de promoción y sensibilización

En colaboración con agentes institucionales, entidades sociales y colectivos ciclistas de la ciudad:

- En bici al trabajo / al colegio / a la Universidad…
- Descubrir Gijón en bicicleta: itinerarios guiados en bicicleta por el medio urbano y rural de Gijón.
- Marchas ciclistas, conferencias, jornadas técnicas, campañas informativas, etc.

9 TRANSPORTE COLECTIVO

AUMENTAR
Y MEJORAR
LA OFERTA

BUS + TREN

COMBINACIÓN QUE ACERCA DISTANCIAS

El transporte público garantiza la movilidad universal de toda la población. El Plan apuesta por un transporte público de calidad, eficiente y sostenible que se verá potenciado por varias medidas.

NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL Y METROTRÉN

La puesta en funcionamiento del Metrotrén y de la Estación Intermodal causará una profunda modificación de la movilidad de Gijón porque,

- Va a mejorar la **alternativa al uso del coche en los desplazamientos interurbanos con el Área Central de Asturias**.
- Ofrecerá un nuevo modo de transporte público de **alta capacidad y velocidad hacia la Milla del Conocimiento** (Universidad, Laboral Ciudad de la Cultura, Parque Científico Tecnológico, Hospital de Cabueñes).
- **Potenciará el uso del autobús en los desplazamientos internos en la ciudad** adaptado y complementario al ofrecido por el ferrocarril.

+ CARRILES BUS - TIEMPO DE VIAJE

De 3,3 km (2022) **a 7,3 km** (2030)

+4 km

¿Dónde?

- Avda. de Oviedo
- Avda. de la Constitución
- Avda. Pablo Iglesias
- Avda. de la Costa

PRIORIDAD SEMAFÓRICA AL TRANSPORTE PÚBLICO

para que los autobuses circulen con fluidez y no se vean perjudicados por el resto del tráfico rodado

REORDENACIÓN DE LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

EMTUSA ha encargado un estudio para la reordenación integral de toda la red de autobuses urbanos basada en criterios de eficiencia y calidad que tendrá en cuenta:

- La entrada en funcionamiento del Metrotrén y sus diferentes paradas
- Las ampliaciones del Hospital de Cabueñes y del Parque Científico y Tecnológico
- Mejorar la oferta para los barrios de Nuevo Roces y Cimavilla
- Estudiar la puesta en marcha de un servicio de transporte bajo demanda para la zona rural
- Otras actuaciones: carriles bus, prioridad semafórica, etc.

Gijón | EMTUSA

MEJORAS DE ACCESIBILIDAD EN MARQUESINAS Y PARADAS DE AUTOBÚS

ELIMINACIÓN DE RETRANQUEOS

FRANJAS DE PAVIMENTOS PODOTÁCTILES

ITINERARIOS ACCESIBLES

MEJORA DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN DE LOS SERVICIOS INTERURBANOS

MEJORA DEL SERVICIO DE TAXI

- Mejora de las paradas actuales, así como de sus servicios
- Creación de un servicio de centralita única en colaboración con las principales asociaciones del sector
- Evaluación de alternativas para aumentar la ocupación de vehículos

El transporte público constituye un pilar fundamental y prioritario del Plan de Movilidad

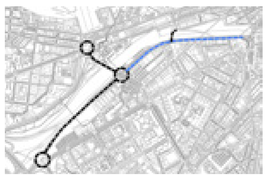
La nueva movilidad y el uso eficiente del coche en la ciudad

NUEVAS ORDENACIONES VIARIAS, MEJORA DE PUNTOS CRÍTICOS Y NUEVOS VIALES

ZONA CENTRO

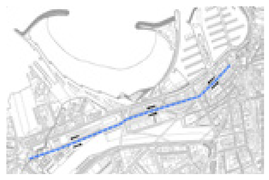
ENTORNO DE LA ESTACIÓN NTERMODAL

Nuevo viario
Nueva ordenación viaria



REORDENACIÓN DEL ÁMBITO DE FOMENTO-PONIENTE

Sentido del tráfico
Nueva ordenación viaria



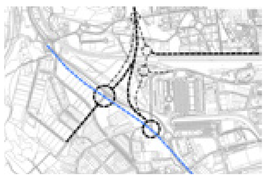
SENTIDO ÚNICO EN LA AVENIDA DE PORTUGAL (entre las calles Carlos Marx y Llanes)

Sentido del tráfico
Nueva ordenación viaria

ZONA OESTE

VIAL PARQUE DEL OESTE

Nuevo viario
AS-19 Ampliación de capacidad



ENTORNO DE LA "ECOMANZANA" DE LA CALZADA

Sentido del tráfico
Nueva ordenación viaria
Ecomanzana

ZONA CENTRO

REORDENACIÓN DEL MURO

Sentido del tráfico
Peatonalización
Nueva ordenación viaria

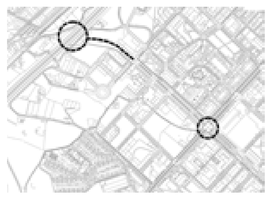
ZONA SUROESTE

REMODELACIÓN DE LA AVENIDA PRÍNCIPE DE ASTURIAS

Nuevo viario
Nueva ordenación viaria

CAMBIOS EN LA CALLE DOLORES IBÁRRURI

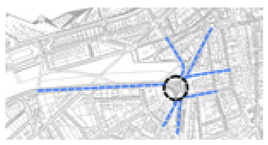
Nuevo viario



ZONA CENTRO

CREACIÓN DE UNA ROTONDA EN LA PLAZA DEL HUMEDAL

Nuevo viario
Nueva ordenación viaria

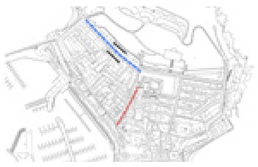


CALMADO DEL TRÁFICO EN EL CENTRO

Sentido del tráfico
Nueva ordenación viaria

MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CIMAVILLA

Sentido del tráfico
Peatonalización
Nueva ordenación viaria



ZONA ESTE

REORDENACIÓN DEL VIARIO EN EL RINCONÍN

Nuevo viario
Sentido del tráfico
Restricciones
Nueva ordenación viaria

1 UTILIZACIÓN EFICIENTE DEL VEHÍCULO PRIVADO

ZONA ESTE

REORDENACIÓN DE LAS AVENIDAS PABLO IGLESIAS Y MANUEL LLANEZA

Sentido del tráfico
Nueva ordenación viaria

REORDENACIÓN DE LA CALLE ANSELMO SOLAR Y SU ENTORNO

Nuevo viario
Restricciones
Nueva ordenación viaria

AMPLIACIÓN DE LA MILLA DEL CONOCIMIENTO Y RESIDENCIAL CABUEÑES

Sentido del tráfico
Nueva ordenación viaria

El Plan propone hacer un uso más racional del coche en la ciudad: para los DESPLAZAMIENTOS ESENCIALES, por ITINERARIOS MÁS ADECUADOS

ZONA CENTRO

Nueva salida de la ciudad y nuevo itinerario alternativo hacia los barrios del oeste.

Eliminación del viaducto de la calle de Carlos Marx, recuperación del antiguo trazado de la calle Sanz Crespo como salida de la ciudad hacia la autovía y mejora de la conexión hacia el oeste mediante una nueva rotonda en la plaza del Padre Máximo González.

Convertir al paseo marítimo en un espacio de prioridad peatonal.

Para dotar al paseo marítimo de un carácter más peatonal se propone convertir en vía de doble sentido a la calle Marqués de San Esteban, quedando la calle Rodríguez San Pedro como vial de servicio de uso restringido (residentes, parkings, establecimientos).

Una calle de carácter más residencial.

Tras la ejecución del Plan de Vías se propone convertir en sentido único esta calle, mejorando la movilidad peatonal y ciclista hacia el centro de la ciudad.

ZONA OESTE

Creación de un eje directo de entrada y salida a la ciudad.

Propuesta de conexión directa de la avenida José Manuel Palacio con el nuevo vial de Jove mediante una rotonda.

Reordenación del tráfico y plataforma única de prioridad peatonal.

Nueva ordenación del tráfico en las calles Los Andes y Maestro Amado Morán junto a la futura "Ecomanzana" del barrio.

ZONA CENTRO

Un vial de servicio en un entorno de tráfico calmado para el disfrute de la ciudadanía.

Creación de un vial con un único carril de circulación y sentidos enfrentados a la altura de la calle Menéndez Pelayo, para dar servicio a viviendas y comercios, y evitando el tráfico de paso. Adicionalmente las calles Caridad y Ruiz Gómez se hacen de prioridad peatonal.

ZONA SUROESTE

Nueva vía urbana tras la ejecución del Vial de Jove.

Creación de una vía urbana pacificada con cuatro carriles (dos por sentido), incluyendo un eje peatonal y ciclista.

Sustitución del viaducto actual entre Nuevo Gijón y El Polígono de Pumarín por un vial y un cruce a nivel de la avenida.

Nuevo acceso más directo a los barrios del sur del municipio.

Prolongación de la calle Dolores Ibárruri y construcción de dos rotondas (una sobre la autovía y otra en el cruce de la avenida de la Constitución, con la avenida de Oviedo y calle Velázquez.

ZONA CENTRO

Redistribución de tráficos y mejora de las conexiones para el transporte público.

Creación de una rotonda que permita todos los giros entre la plaza del Humedal y las calles Magnus Blikstad, Sanz Crespo, Pedro Duro, Álvarez Garaya, Langreo y Asturias.

Ampliación de aceras para mejorar la movilidad peatonal.

Ampliación de aceras, bien a partir de un carril de circulación (calles Domínguez Gil, San Bernardo, Munuza, Felipe Menéndez y plaza del Carmen), bien a partir de una banda de aparcamiento (eje calles Begoña e Instituto).

Prioridad peatonal en el barrio histórico de la ciudad.

Peatonalización de la calle Vicaría y doble sentido en la calle Homesto Batalón para facilitar el paso de la línea circular de EMTUSA.

ZONA ESTE

Ampliación del paseo peatonal y nuevos viales de acceso a urbanizaciones y equipamientos.

Peatonalización del vial del frente costero y nueva rotonda y viales de acceso al Sanatorio Marítimo y urbanización de El Rinconín.

ZONA ESTE

Un nuevo itinerario alternativo en sentido oeste.

Creación de un carril en sentido oeste para reducir el tráfico de paso en la avenida de la Costa y llevarlo más hacia el sur de la ciudad, contribuyendo a la pacificación de todo el entorno: reducción de las velocidades y del ruido ambiental, etc.

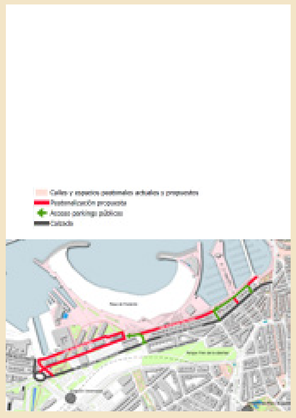
Ampliación de aceras y mejora ambiental del entorno.

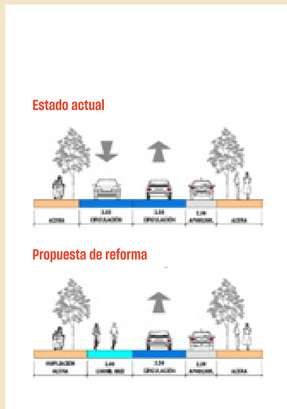
Nuevos itinerarios de entrada y salida a la ciudad que permita convertir las calles Anselmo Solar (tramo El Bibio - Corín Tellado) y Poeta Ángel González en vías unidireccionales con un carril de circulación.

Cambio de sentido en calle Usandizaga.

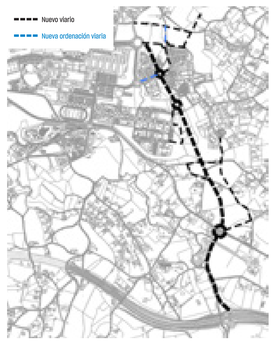
Nuevos viales de servicio para nuevos desarrollos urbanísticos.

Nueva rotonda en el entorno de la ampliación de la Milla del Conocimiento y nuevo vial de conexión con la autovía en Cabueñes.


Calles y espacios peatonales actuales y propuestos
Peatonalización propuesta
Accesos parkings públicos
Calzada


Estado actual
Propuesta de reforma

Propuesta de diseño del frente urbano del Muro de San Lorenzo


Nuevo viario
Nueva ordenación viaria

PRIORIZANDO EL APARCAMIENTO PARA RESIDENTES

PLAN DE APARCAMIENTOS PARA RESIDENTES

3.715 plazas

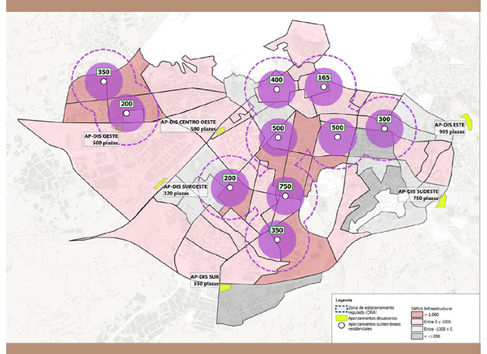
en aparcamientos subterráneos de carácter residencial

OBJETIVOS

- **Paliar el déficit residencial de aparcamiento** en aquellas zonas en las que existe especial necesidad.
- **Recuperar y devolver el espacio público para el disfrute de la ciudadanía**: ampliación de aceras, creación de áreas estanciales, paseos, entornos y caminos escolares seguros...
- **Promover una movilidad más sostenible**: itinerarios peatonales continuos y accesibles, creación de carriles bus, carriles bici...

LOCALIZACIÓN ORIENTATIVA Y ESTIMACIÓN DE PLAZAS:

MANUEL RODRÍGUEZ ÁLVAREZ **350**	GASPAR GARCÍA LAVIANA **750**
AVDA. DE LAS INDUSTRIAS **200**	CONTRUECES **350**
SOLARÓN **400**	P. ROMUALDO ALVARGONZALEZ **165**
MANUEL LLANEZA **500**	HERMANOS FELGUEROSO **500**
FORO **200**	PARQUE DE COCHERAS **300**



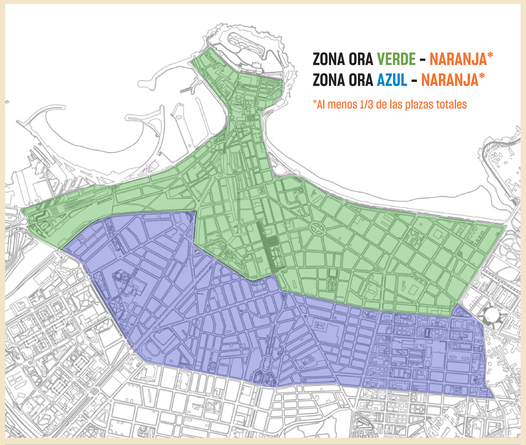
NUEVA ZONA O.R.A Y CREACIÓN DE PLAZAS EXCLUSIVAS PARA RESIDENTES

El objetivo es **regular el aparcamiento en destino, de obligada rotación y de personas no residentes**, fomentando el uso del transporte público, y **asegurar el aparcamiento de residentes**.

MEDIDAS DE IMPLANTACIÓN PROGRESIVA (HASTA 2030) Y PREVIO ACUERDO NECESARIO

1. Ampliación de la zona ORA

En calles próximas a la zona actual para contrarrestar el "efecto frontera" por la cercanía al centro de la ciudad.



2. Modificación de la tipología de plazas

NARANJAS
Exclusivas para residentes
Al menos un tercio de las plazas totales dentro de la zona ORA

VERDES
- **Residentes**
- **Foráneos** (máximo de 2 h)

AZULES
- **Residentes**
- **Foráneos** (sin límite de tiempo)

ROJAS
Exclusivas de rotación
Repartidas por toda la zona ORA según necesidad

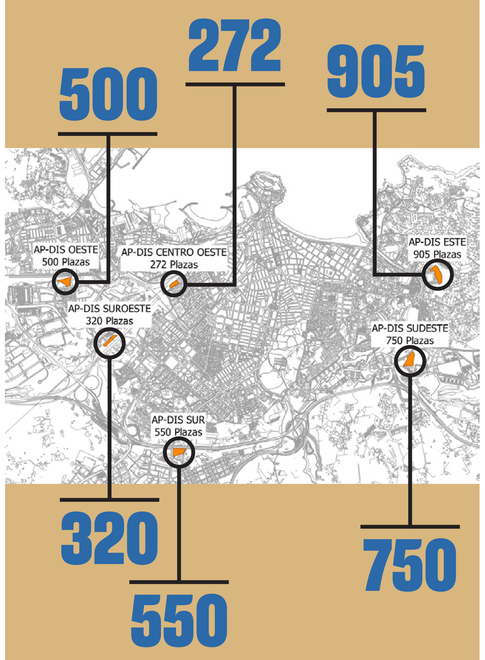
1

UTILIZACIÓN EFICIENTE DEL **VEHÍCULO PRIVADO**

PLAN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Aparcamientos situados en el extrarradio de la ciudad para los vehículos que llegan desde fuera del concejo o desde la zona rural, ofreciendo posibilidades cercanas de utilizar el transporte público, itinerarios peatonales y ciclistas, taxis, etc.

Con esta medida se persigue reducir el número de vehículos que acceden al área urbana, especialmente al centro.



Red de aparcamientos de disuasión

3.525 plazas

PLAN DE APARCAMIENTOS PARA PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

MEDIDAS

- **Incrementar el control y verificación de las tarjetas de estacionamiento** para personas de movilidad reducida (PMR).
- **Desarrollo de una aplicación móvil (App)** para consultar mapas de plazas PMR, planificar rutas, etc.
- **Revisar inventario** para adecuarlo a las necesidades reales.

PLAZAS PMR +0,3 %

1,5%
del total de plazas de superficie

(actualmente 1,2 %)

12

OPTIMIZAR LA
DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

El transporte urbano de mercancías se ocupa fundamentalmente de la distribución de los productos al final de la cadena de suministro (distribución de última milla / DUM).

Muchas entregas se caracterizan por tratarse de cargas pequeñas y frecuentes viajes, lo que deriva en muchos kilómetros por vehículo. Esto se traduce en mayor congestión, mayor emisión de gases, mayor ruido, etc. en las ciudades.

ORDENACIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA

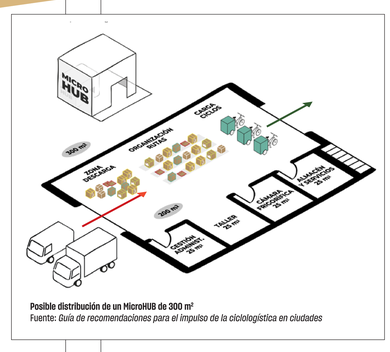
POR TIPO DE VEHÍCULOS
Dimensiones, combustible, emisiones...

LOCALIZACIÓN Y DIMENSIONES
de las plazas de carga y descarga.

POR HORARIOS DE OPERACIÓN
Reparto nocturno, comercio electrónico, etc.

LA OPTIMIZACIÓN DEL COMERCIO ELECTRÓNICO

El auge del comercio electrónico presenta oportunidades y ventajas, pero también plantea desafíos, en particular el relacionado con el impacto medioambiental y energético que genera la entrega final o de "última milla". La visita a pie en la tienda tradicional se ha sustituido por vehículos que llevan los pedidos a domicilio las 24 horas del día.



Posible distribución de un MicroHUB de 300 m²
Fuente: *Guía de recomendaciones para el impulso de la ciclologística en ciudades*

Hace 8 años se entregaban 125.000 paquetes en un día en España, hoy la media supera el MILLÓN DE PAQUETES DIARIOS.

GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

APLICACIÓN MÓVIL

- **Elaboración de un Plan Especial de Distribución Urbana Sostenible**
- **Creación de un Registro Electrónico de Vehículos DUM**.
- **Gestión electrónica de las zonas de carga y descarga** para lograr el máximo aprovechamiento de estos espacios.
- **Implantación de un sistema tecnológico de seguimiento** de la actividad de los vehículos DUM en el núcleo urbano.

LÍNEAS BÁSICAS DE ACTUACIÓN

- **Regulación específica de horarios.**
- **Creación de puntos específicos de reparto**: armarios de consigna ubicados en estaciones de transporte público, centros de actividad económica, etc.
- **Miniplataformas logísticas de gestión privada para el reparto de "última milla"**.
- **Utilización de vehículos adecuados y limpios**: triciclos de reparto, cargobikes, etc.

13

MEJORAR LA **MOVILIDAD ESCOLAR**

Muchos centros educativos están “asediados” por el tráfico del entorno: **hasta un 24% de los desplazamientos escolares se realizan en vehículo privado provocando situaciones de inseguridad y caos circulatorio a la entrada de los colegios**.

El entorno y el camino escolar es percibido como inseguro y peligroso lo que ha derivado en una sobreprotección y continuo control adulto de la infancia.

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS gijón

CREACIÓN DE ENTORNOS Y CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

EL PLAN PRETENDE

MEJORAR LA PROTECCIÓN, LA SEGURIDAD Y LA CALIDAD AMBIENTAL DE LOS ENTORNOS ESCOLARES:

- Restringir y limitar el tráfico motorizado a la entrada y salida de estudiantes.
- Creación de áreas estanciales amplias y protegidas en los espacios de entrada a los centros.
- Reducción de emisiones contaminantes y del ruido, renaturalización de los espacios.

CREAR UNA RED DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS:

- 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.

PROMOVER LA REALIZACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR CON LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EDUCATIVA.

La ejecución del proyecto ayudará a transformar los barrios beneficiando al conjunto de la población.

El Plan recoge la propuesta para **transformar los entornos de 7 centros educativos** de la ciudad y la **creación de 28 caminos escolares**. Se propone extender el proyecto a **todos los colegios públicos de la ciudad.**

INTERVENCIONES A REALIZAR PARA MEJORAR LOS ENTORNOS ESCOLARES

- Creación de **plataformas elevadas** en el entorno inmediato de los centros
- **Ampliación de aceras** en cruces peatonales
- **Marcado de continuidad** de los itinerarios escolares: señalización, grafismos en pavimentos y calzada.
- **Pasos peatonales elevados**
- **Estrechamiento** de viales
- **Nuevas ordenaciones del tráfico**
- **Zonas de tránsito escolar** (“Kiss&go”).
- **Mobiliario urbano**, elementos de juego, vegetación...
- **Conectividad ciclista** con la red de carriles bici, instalación de **aparcabicis.**

PEDIBÚS y BICIBÚS
¿EN QUÉ CONSISTEN?

Un grupo de menores se reúnen en un punto de encuentro establecido, desplazándose al centro educativo, caminando o en bicicleta, a lo largo de una ruta o camino escolar seguro.

Los acompañamientos cuentan con la colaboración de personas adultas, centro educativo, ayuntamiento, establecimientos del barrio... Existen **aplicaciones móviles** que ayudan a organizar estos acompañamientos.

PUNTO DE ENCUENTRO CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Acompañamientos escolares en grupo
PEDIBÚS Y BICIBÚS

Los Planes de Movilidad Escolar contarán con la participación de la comunidad escolar. Se promoverá la creación de **Comisiones de Caminos Escolares** formadas por las familias, AMPAs, profesorado y alumnado de cada centro.

Con la ejecución de los caminos escolares seguros se promoverá la organización de acompañamientos escolares en grupo, a pie –**Pedibús**–, o en bicicleta –**Bicibús**–.

14 MOVILIDAD OBLIGADA Y ELÉCTRICA

MOVILIDAD ELÉCTRICA

Se propone acelerar la transformación hacia un parque de vehículos privados más limpio y respetuoso con el medio ambiente.

PLANES DE MOVILIDAD AL TRABAJO Y A GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD

La llamada movilidad obligada, desde el lugar de residencia hasta el lugar de trabajo, y viceversa, es la que mayor número de viajes genera en las ciudades y donde más se utiliza el vehículo privado.

PTT

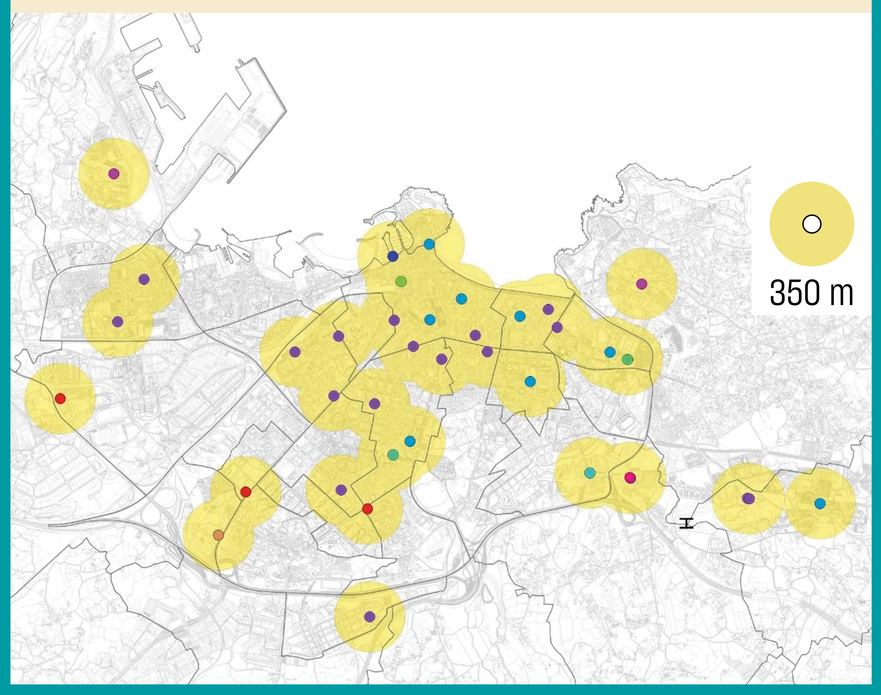
Empresas privadas y administraciones públicas deberán promover PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO (PTT) que engloben un conjunto de medidas: promoción del transporte colectivo, uso del coche compartido, fomento de los desplazamientos a pie y bicicleta, gestión de aparcamientos comunes, incentivos y bonificaciones, etc.

- **Nuevo servicio municipal de 43 vehículos eléctricos e híbridos en modalidad de uso compartido con la ciudadanía y visitantes.**

Flota bloqueada en los diferentes horarios laborales del personal del Ayuntamiento, a disposición de la ciudadanía y visitantes en el resto del tiempo bajo la modalidad de alquiler por uso (km o fracción de tiempo).

- **Instalación de nuevos puntos de recarga de vehículos eléctricos.**

PUNTOS DE RECARGA	2022	→	2030
	35		1500

Puntos de recarga de vehículos eléctricos

EASYCHARGER 50	4	EDP 7,5	1
EDP 22	1	ENDESA 22	2
EDP 22	2	IBREDROLA 50	4
EDP 50	1	IBREDROLA 50	2
EDP 50	2	IBIL 50	1
EDP 50	1