

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

18. NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL Y CUBRIMIENTO HASTA LA CALZADA

Objetivo y justificación

El nuevo borrador de convenio del "Plan de Vías", presentado el 27 de septiembre de 2021, propone la ubicación de la futura estación intermodal en Moreda. Dicha propuesta se presentó supeditada en todo caso a lo que dictaminase el Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón y de la correspondiente declaración de impacto ambiental, la cual fijará la ubicación definitiva de la estación.

En febrero de 2022 se publica la aprobación definitiva del Estudio Informativo de la nueva Estación Intermodal de Gijón en la que en la que la solución definitivamente aprobada se corresponde con la recomendada e informada favorablemente por la declaración de impacto ambiental como "Alternativa 1. Solución Moreda" ([BOE nº 36, de 11 de febrero de 2022](#)).

Esta actuación será el primer paso para dar continuidad al proyecto de metrotrén, el cual implica la prolongación del trazado del ferrocarril dentro de la ciudad de Gijón, mejorando la cobertura de este medio de transporte en gran parte del ámbito urbano.



Ilustración 52. Ámbito de actuación estación intermodal Fuente: ADIF

Descripción

El proyecto presentado incluye las siguientes actuaciones:

- Una estación de cercanías a cota -15 metros y su conexión con el Metrotrén.
- Una terminal de largo recorrido y ancho métrico semisoterrada que permita una mejor integración, ubicada a 5,76 m. de profundidad.
- Una estación de autobuses.
- Un edificio de viajeros en la zona más próxima al edificio de la comisaría de la Policía Nacional.
- Un aparcamiento subterráneo.

El documento presentado incluye la construcción de una cubierta sobre la estación de largo recorrido que conectará el parque de Moreda con el aparcamiento situado entre Sanz Crespo, la avenida de Portugal y la avenida Príncipe de Asturias.

El proyecto también recoge la supresión de la barrera ferroviaria cubriendo de forma integrada las vías conforme a la mejor solución técnica que arroje el proyecto y que resulte más adecuada entre el parque de Moreda y el cruce de las vías de cercanías con la calle Bertolt Brecht, posibilitando el desdoblamiento de la avenida de José Manuel Palacio y la ampliación del parque de Moreda hasta el trazado de la antigua autopista, que en ese tramo se reconvertirá en boulevard, buscando una solución continua e integrada, que en último término permita unir los barrios de Moreda y Pumarín.

En este nuevo convenio se hace referencia a la eliminación del tridente ferroviario de la ciudad mediante la supresión de las actuales vías de ancho métrico y su posterior integración mediante un nuevo trazado hacia La Calzada y, en su caso su continuación hasta la estación intermodal al objeto de permitir una futura integración urbana del área de Tremañes y el polígono industrial de Mora Garay con el conjunto urbano de Gijón que formará parte de un nuevo estudio informativo o instrumento necesario para su adecuada tramitación.

Otras obras de urbanización contempladas son la demolición del viaducto de Carlos Marx, la recuperación del viario correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard, el citado desdoblamiento de la calle José Manuel Palacio hasta Bertolt Brecht y la urbanización de los suelos que van desde El Humedal hasta el cruce con la calle Bertolt Brecht.

El documento presentado propone igualmente una reordenación urbanística sostenible y verificada en los Jardines del Tren de la Libertad, conocidos como "el solarón" y una mejor integración con su entorno.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Sociedad "Gijón al Norte, S.A.", sociedad participada por:
 - Gobierno de España (50%)
 - Principado de Asturias (25%)
 - Ayuntamiento de Gijón (25%)

Presupuesto y plazo previsto

El coste económico estimado de construcción de la Estación Intermodal se eleva a 321,79 M€:

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Tiempo medio de acceso entre zonas -desplazamientos entre paradas-	-	4-5 minutos	321,79 M€	Municipal Autonómica Estatal	2022-2030

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

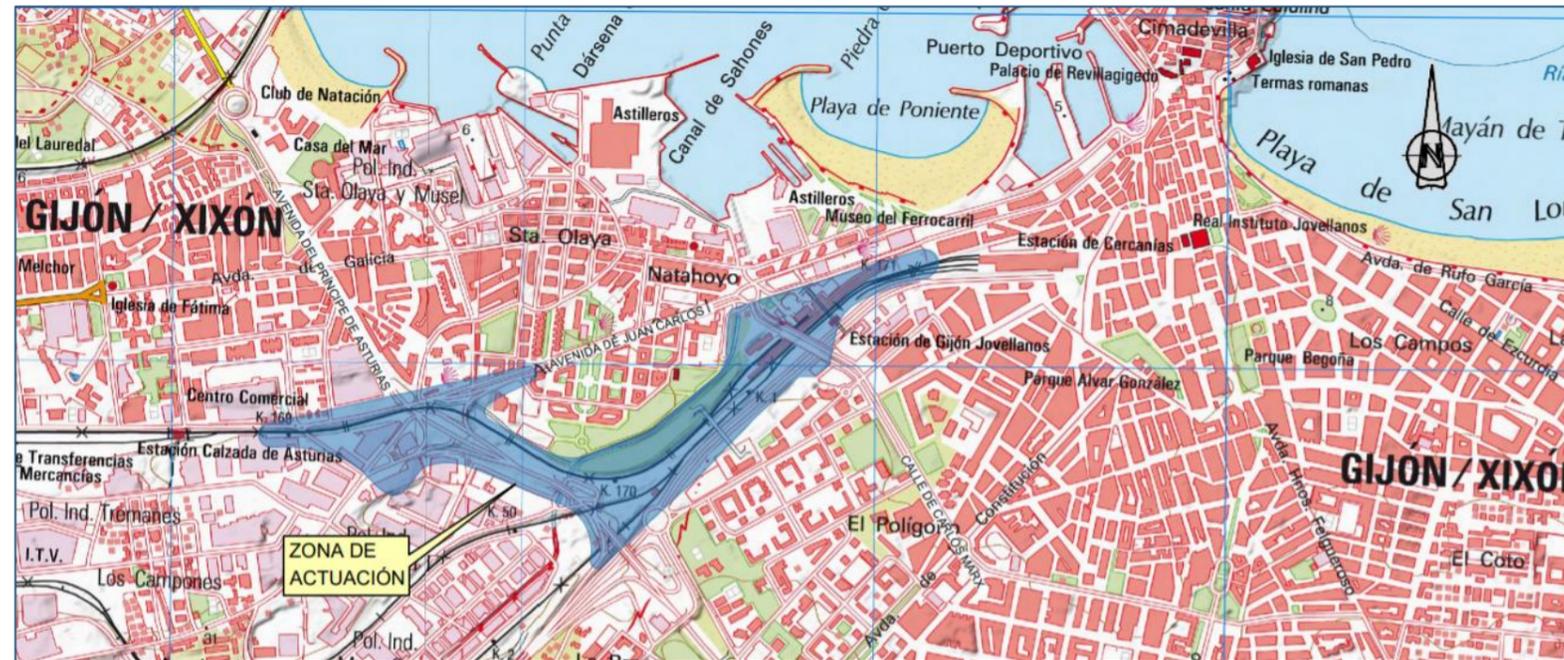


Ilustración 53. Plano de situación Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

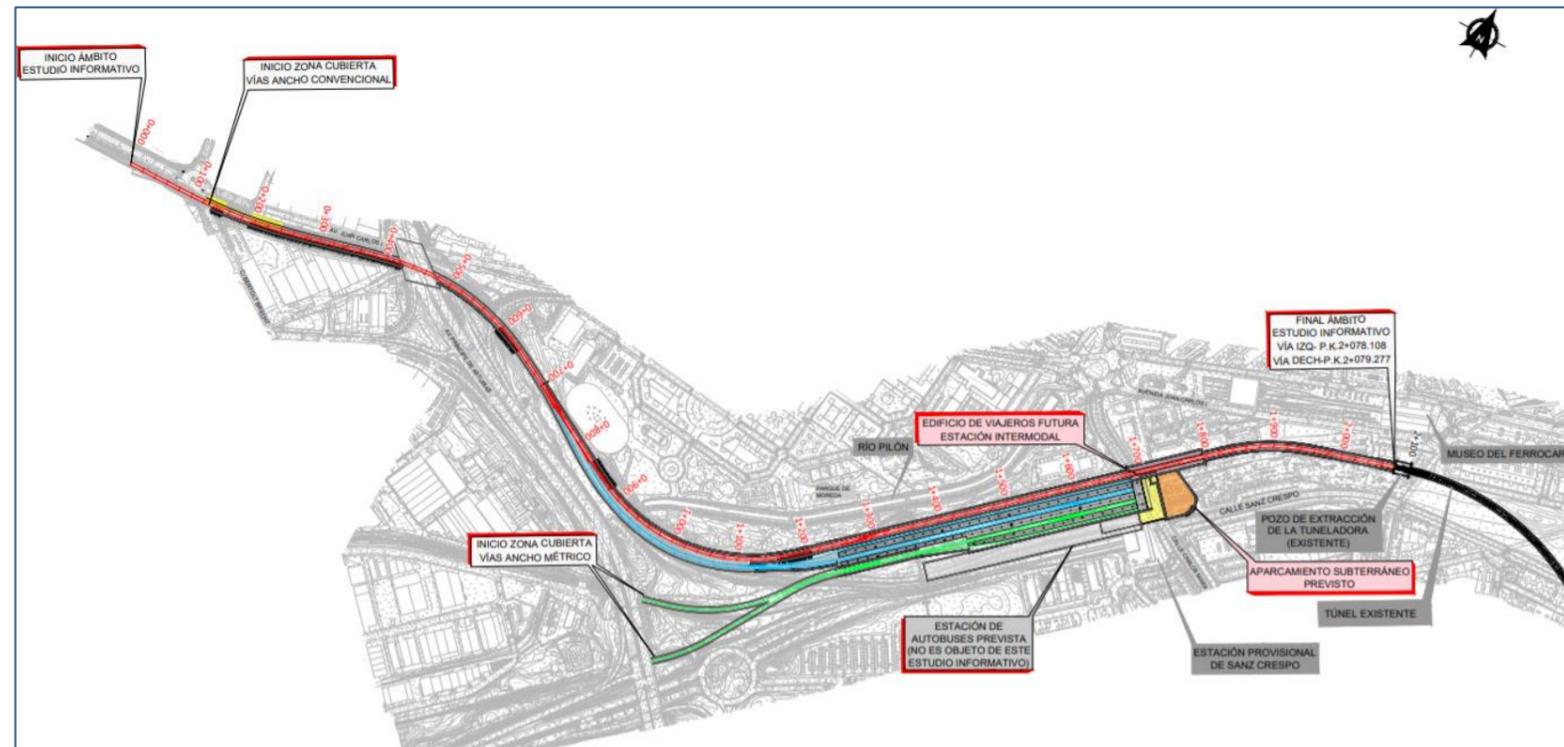


Ilustración 54. Plano de conjunto Alternativa 1 Moreda Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

19. PROLONGACIÓN FERROVIARIA DE CERCANÍAS EN GIJÓN (METROTRÉN)

Objetivo y justificación

El soterramiento de la red ferroviaria dentro del denominado Plan de Vías, así como la prolongación del Metrotrén hasta el Hospital de Cabueñes supone la construcción de 6 nuevas estaciones ferroviarias de servicio de Cercanías, que **mejorarán sustancialmente la accesibilidad ferroviaria** dentro de Gijón. El Metrotrén causará una **profunda modificación de la movilidad de Gijón** una vez se ponga en marcha.

Los servicios que se verán más beneficiados serán los de RENFE Cercanías que, en la actualidad, tienen parada en la estación de La Calzada y en la estación provisional de Gijón Sanz Crespo. La prolongación de la red ferroviaria de Cercanías hasta Cabueñes ofrecerá a la ciudad un nuevo modo de transporte público de alta capacidad en el eje Centro- Universidad-Hospital de Cabueñes.

Descripción

La prolongación ferroviaria de Cercanías en Gijón (Metrotrén) contará con las siguientes estaciones:

- La primera será la ya descrita en la **Estación Intermodal**. Esta estación contará con la infraestructura necesaria para dar cabida a los servicios urbanos, interurbanos y de largo recorrido de autobús, por lo que se convertirá en un punto intermodal de primer orden en la ciudad.
- La siguiente estación se situará en la **Plaza de Europa**. Dada su posición central será e una de las que cuente con mayor número de viajeros en última etapa con acceso al centro de Gijón. Esta estación contará con un acceso desde la plaza del Humedal donde se ubicará un Intercambiador de los servicios urbanos de EMTUSA por lo que también será un importante punto intermodal.
- El **Bibio** será la tercera estación dentro del ámbito urbano de Gijón ofreciendo cobertura al entorno de las Mestas.
- Finalmente están las estaciones de **Viesques, Universidad y Hospital de Cabueñes**. Los dos últimos importantes polos de atracción de viajeros, aunque en dichos ámbitos no haya espacios residenciales con una concentración como la existente en las otras estaciones descritas.

Agentes involucrados en su desarrollo

- ADIF - Ministerio de Fomento del Gobierno de España

Presupuesto y plazo previsto

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) asume, por completo, la inversión de 313,7 M€ de este proyecto.

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Tiempo medio entre zonas (Intermodal-Cabueñes)	27 min	20-25 min	313,7 millones de €	Estatal	2021-2030

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

Planos / Croquis

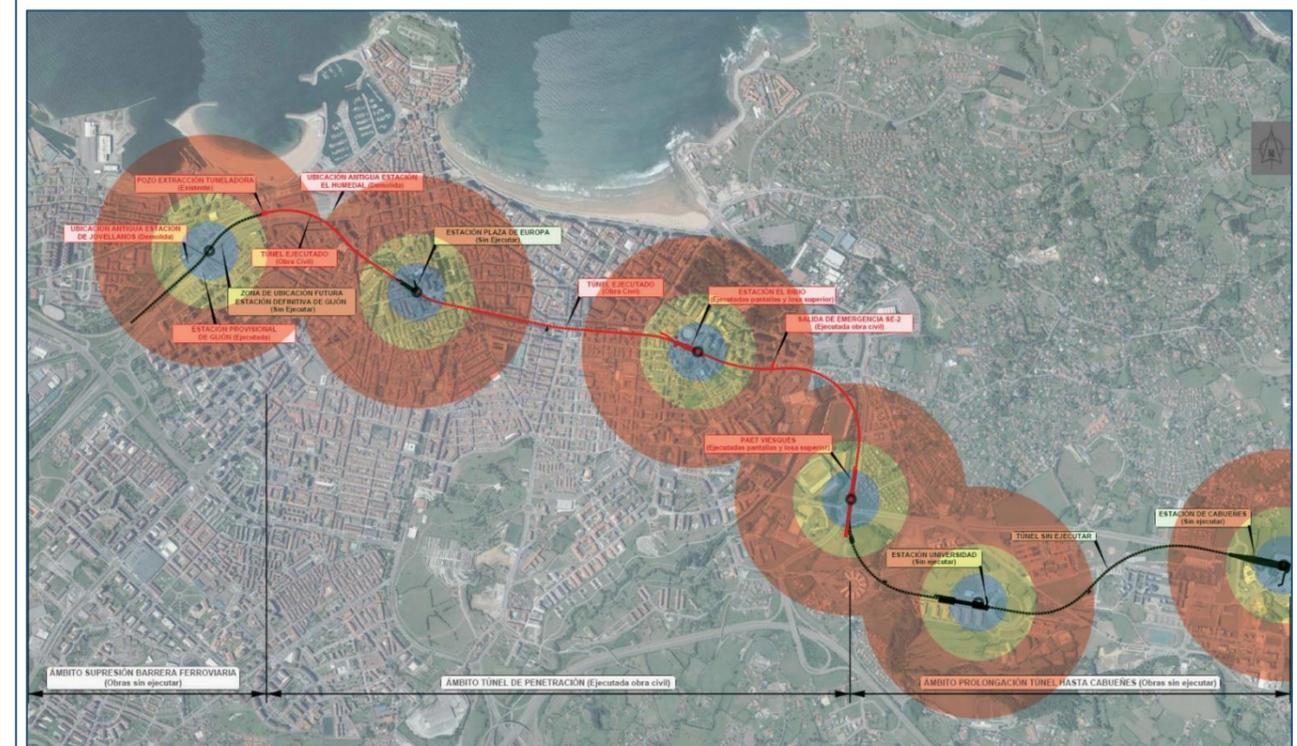


Ilustración 55. Proyecto de Metrotrén. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

20. REGULACIÓN CON PRIORIDAD SEMAFÓRICA AL TRANSPORTE PÚBLICO

Objetivo y justificación

El objetivo de esta medida es mejorar la **velocidad comercial** y la **fiabilidad del transporte público en autobús**. Para ello, se propone la priorización semafórica allí donde sea más necesario y factible sin comprometer la fluidez de tráfico general.

La implantación de esta medida requerirá un intercambio de información entre el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) de la empresa de transporte público y el Sistema Centralizado de Control de Tráfico (SCCT) utilizado en la ciudad. Una vez establecida la comunicación entre estos sistemas, el SAE emitirá peticiones de prioridad, ya sea desde los servidores o directamente desde los vehículos; recibidas esas peticiones en el SCCT, el sistema las evaluará y decidirá si atiende la petición o si mantiene el ciclo establecido para los semáforos.

Descripción

La medida se integra dentro del nuevo centro de control multimodal planteado en la medida 9. A modo de prueba piloto se plantea la implantación de un sistema de este tipo en determinados cruces de los carriles-bus existentes o proyectados.

En la actualidad la Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (EMTUSA) cuenta con un sistema de Ayuda a la Explotación SAE por lo que la implantación del sistema en los reguladores semafóricos seleccionados sería relativamente sencilla para la empresa, siempre que los reguladores semafóricos afectados estén preparados para ello, en cuyo caso, la localización del autobús se transmitiría directamente al regulador semafórico.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Medio Ambiente y Movilidad
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)
- Consorcio de Transportes de Asturias (CTA)

Presupuesto y plazo previsto

El presupuesto total estimado es de 51.000€ que se desglosa en:

- Estudio de tráfico (priorización donde se crearán itinerarios): 15.000€
- 1.200€ por regulador más 1.000 por vehículo si estos no disponen del equipamiento.
- Para 30 puntos semafóricos, la inversión estimada sería de 36.000€

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Velocidad comercial transporte público urbano (km/hora)	14	16	51.000 €	Municipal	2022-2025

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

21. REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO TRAS LA IMPLANTACIÓN DEL METROTRÉN Y APRS

Objetivo y justificación

A largo plazo el objetivo es que todo el centro urbano de Gijón se convierta en un Área de Prioridad Residencial con calles peatonales, calles residenciales y calles compartidas en sus interiores. En esta categoría de calles solamente entran calles de la red local por las que no circulen autobuses. Para una ordenación eficiente acorde con la morfología urbana sería necesario reordenar algunas líneas de autobús cuando pasen por calles susceptibles para convertirse en calles de prioridad residencial.

Por otro lado, la oportunidad que presenta el futuro Metrotrén para la ciudad de Gijón conllevará profundos cambios en los hábitos de movilidad en cuanto a uso de modos de transporte no sólo internos sino, también, externos reduciendo el número de vehículos particulares que accederán al centro de Gijón o las distintas áreas de actividad del Este de Gijón (Parque Científico Tecnológico, Universidad, etc.). La reordenación del transporte público debe reaccionar a estos cambios y potenciar la movilidad no motorizada optimizando la oferta.

Un objetivo específico es mejorar la accesibilidad de la Milla de Conocimiento, completando la nueva conexión en Metrotrén con líneas directas de autobuses desde otras zonas de la ciudad. Así las rutas no tienen que pasar por el centro, minimizando el tiempo de desplazamiento entre zonas perimetrales del núcleo urbano.

Descripción

Se plantea un estudio de reordenación sustentado en un modelo de simulación de transporte público. El estudio contemplará:

- Cambios en la oferta derivados de la nueva jerarquía viaria
- La nueva red de tren prevista
- Las estimaciones de cambio modal consideradas en el presente PMUS

A partir de este modelo, se definirán y evaluarán las distintas alternativas de red de EMTUSA en base a criterios de funcionalidad, accesibilidad y costes además de impacto medioambiental y energético. En cualquier caso, se considera que la introducción del Metrotrén no ha de suponer una reducción de los servicios de EMTUSA sino aprovechar los recursos liberados para reforzar los servicios allí donde sea más preciso.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Medio Ambiente y Movilidad
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Viajeros/habitante y año	68	75	60.000 €	Municipal	2022-2030

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

Planos / Croquis



Ilustración 56. Líneas del servicio de autobuses urbanos y futuras paradas Metrotrén. Fuente: EMTUSA, MITMA

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

22. CREACIÓN DE LÍNEA CIRCULAR DE AUTOBÚS EN CIMAVILLA

Objetivo y justificación

El diagnóstico de la movilidad de Gijón ha evidenciado la necesidad de dotar al barrio de Cimavilla de un servicio de transporte público que lo conecte con el resto de la ciudad. En la actualidad este barrio no cuenta con ninguna línea de transporte público urbano próxima que permita a la población residente desplazarse a su centro de salud, centros educativos, equipamientos culturales, comercio, etc. Otros aspectos muy importantes a tener en cuenta son la elevada edad media de la población residente en el barrio y los notables problemas de accesibilidad existentes (pendientes, barreras, etc.).

La inexistencia de transporte público urbano para acceder a Cimavilla unido a la propia orografía del barrio y la accesibilidad en vehículo particular de personas no residentes, ha generado un importante problema de circulación interna de vehículos particulares.

En este Plan, en consonancia con la regulación establecida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, Cimavilla se configura como un **Área de Prioridad Residencial (APR)** con lo que ello representa en cuanto a las restricciones al uso de los vehículos particulares para las personas no residentes del barrio. La desincentivación del uso del vehículo particular debe ir acompañada de alternativas de modos de desplazamiento, además del peatonal y de la bicicleta, como debe ser el transporte público.

Existe, por lo expuesto, una necesidad de **ofrecer un servicio de transporte público al barrio de Cimavilla** que lo conecte con la red de transporte público de la ciudad. La implantación de este servicio mejorará sensiblemente el nivel de accesibilidad universal en el ámbito que tiene características orográficas complicadas para determinados colectivos.

Descripción

Se plantea la creación de una **línea de transporte público** conectada con la zona centro de Gijón y que recorra circularmente el barrio de Cimavilla.

La línea **Magnus Blikstad - Cimavilla - Magnus Blikstad** tendrá el siguiente recorrido:

Magnus Blikstad - glorieta de los Institutos - Avda. Constitución - Pza. Europa - Pza. Humedal - C/ Álvarez Garaya - C/ Felipe Menéndez - C/ Marqués de San Esteban - Pza. del Marqués - Subida a La Colegiata - C/ Óscar Olavarría - C/ Artillería - Subida al Cerro - C/ Honesto Batallón - C/ Emilio Muñiz "El Negro" - C/ Escultor Sebastián Miranda - C/ Cabrales - C/ Domínguez Gil - C/ San Bernardo - C/ Munuza - Pza. del Carmen - C/ Álvarez Garaya - Gota de Leche - C/ LLanes - C/ Magnus Blikstad.

Esta línea facilitará:

- Por un lado, los desplazamientos a las personas residentes de Cimavilla al Intercambiador del Humedal, al Centro de Salud de Puerta de la Villa, comercio, centro de Gijón, etc., a la futura

estación del Metrotrén de la Plaza de Europa, a los institutos de enseñanza secundaria que les corresponden, enlace con las líneas que les comunican con el Hospital de Jove, etc.

- Por otro lado, el acceso al barrio de Cimavilla a toda persona no residente que no desea utilizar su vehículo particular.

En el barrio de Cimavilla la línea propuesta contará con cuatro paradas distribuidas de tal manera que toda la población residente del barrio contará con una parada situada a menos de 200 metros.

El vehículo a utilizar debe estar adaptado al ámbito en el que circulará en cuanto a dimensiones y capacidad sin que ello menoscabe las condiciones de accesibilidad del vehículo. Con dos vehículos la frecuencia podría ser del entorno de los 11 minutos.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Medio Ambiente y Movilidad
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% Cobertura T.Público Cimadevilla (350 m)	-	100%	384.000 €	Municipal	2022-2030

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



Ilustración 57. Nueva línea circular distrito Centro-Cimadevilla-Recorrido previsto. Fuente: elaboración propia

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

23. PLATAFORMAS E INTERCAMBIADORES RESERVADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO

Objetivo y justificación

Uno de los problemas que afectan a la **red de autobuses** como sistema de transporte público, es la baja velocidad comercial, debida principalmente a que **comparte viario con el resto del tráfico rodado**. Compartir el viario supone compartir los problemas derivados de la alta densidad de tráfico, así como problemas por estacionamientos ilegales o paradas en doble fila puntuales que también suman a la hora de ralentizar el tráfico. Estos problemas son más acuciantes aun si cabe en los ejes principales de acceso a la ciudad por lo que se ve dificultado el movimiento natural de la red de transporte público en tramos en los que la velocidad podría ser superior.

Una solución que se viene aplicando en los últimos años en Gijón es la reserva de una parte de la red viaria para el uso exclusivo por los vehículos de transporte público. Se propone ampliar esta red de plataformas en más accesos y ejes de la red viaria de Gijón para alcanzar los objetivos de esta medida:

- Aumento de la velocidad comercial.
- Aumentar la fiabilidad del servicio.
- Incrementar la demanda de personas viajeras en la red de autobuses.
- Fomentar la intermodalidad.

Descripción

El municipio dispone actualmente de 3,3 km de plataformas-bus. El mayor tramo está constituido por el eje de la Avenida Schulz. Además, existen tramos de carriles-bus en la Avda. de la Costa (entre la Plaza de Europa y Begoña) y en la Avda. de la Constitución (desde la confluencia con la calle Velázquez hasta la rotonda de Foro). A ello hay que añadir el nuevo carril bus inaugurado en el verano de 2021 de 1,2 km en el barrio de La Calzada, en las calles Gran Capitán y Brasil.

Se plantea la ampliación de la red de carriles-bus en tres tramos:

23.1 Proyecto de carril-bus en Avenida de Oviedo – Avenida de la Constitución

Se plantea la prolongación hacia el sur, hasta la confluencia con la Avda. Salvador Allende, del tramo de carril bus existente en la Avda. de la Constitución, de 500 m. de longitud. Hacia el norte, se plantea un nuevo carril bu desde la rotonda de la plaza de los institutos hasta la Plaza de Europa. El recorrido total previsto en el anteproyecto tiene una longitud aproximada de 2,6 km.

23.2 Proyecto de carril bus en la Avda. Pablo Iglesias

La longitud de este carril bus propuesto es de 1 km aproximadamente y discurre por la totalidad de la Avenida Pablo Iglesias, desde Hermanos Felgueroso hasta la Avenida de la Costa y se definirá mediante señalización horizontal.

23.3 Proyecto de tramo de carril bus en la Avda. de la Costa

El tramo de la Avda. de la Costa, entre la calle Palacio Valdés y la calle Domingo García de la Fuente, actualmente soporta mucho tráfico rodado y el paso de seis líneas de autobús urbano de la empresa EMTUSA. Para primar el uso del transporte público respecto al vehículo privado en esta situación conflictiva, se prevé delimitar un carril-bus entre el futuro intercambiador de autobuses en la calle Palacio Valdés hasta enlazar con el tramo de carril-bus existente a partir de la calle Domingo García de la Fuente. Este carril-bus permitirá dar continuidad al carril-bus previsto en la Avda. de la Constitución (actuación 23.1)

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Medio Ambiente y Movilidad
 - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)
- Consorcio de Transportes de Asturias (CTA)

Presupuesto y plazo previsto

El coste estimado aproximado es de 2.850.000 € (1.182.000€, 1.413.000€, y 255.000€)

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Nº de km carriles-bus	3,3	7,3	2.850.000 €	Municipal	2022-2025

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

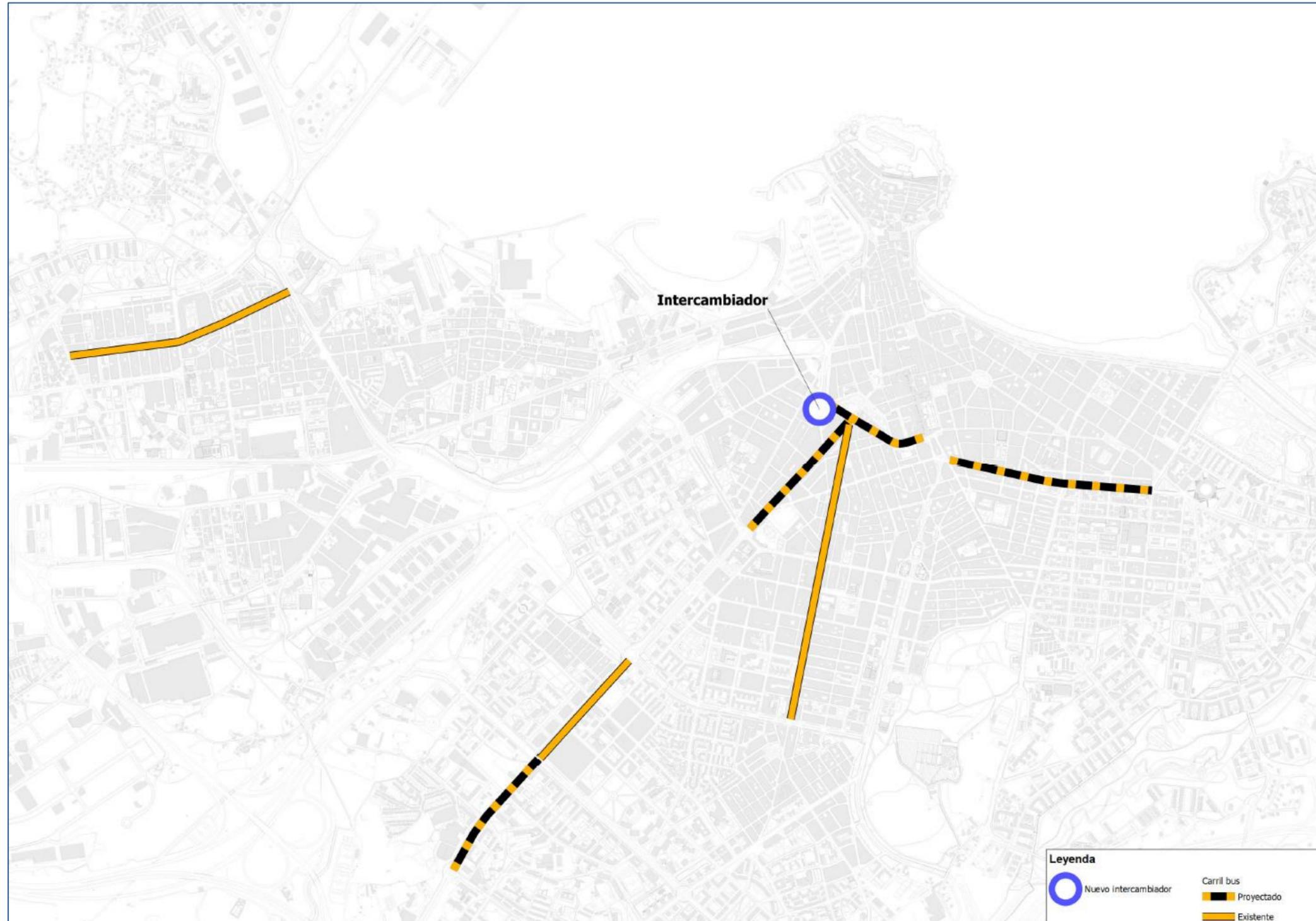


Ilustración 58. Carriles bus existentes y propuestos Fuente: elaboración propia

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

24. PLAN DE MEJORAS DE ACCESIBILIDAD AL AUTOBÚS: MARQUESINAS Y MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO

Objetivo y justificación

En la actualidad, el transporte urbano ofrecido por la Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (EMTUSA) es accesible en el municipio, estando todos los autobuses adaptados para su uso por personas con movilidad reducida. También existe información sonora en el propio vehículo indicativo de la línea y paradas. El análisis del nivel de accesibilidad en la red de transporte público se recogió también en el Plan Integral de Accesibilidad de la Zona Centro de Gijón y en el Plan de Accesibilidad Integral y No Discriminación para el Municipio de Gijón y Estudio de Accesibilidad de Edificios y Viales Públicos de los Distritos Sur, Este, El Llano y Oeste, realizado en el año 2015 por la Fundación Municipal de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Gijón. En este trabajo COCEMFE Asturias se encargó de la parte edificatoria e ILUNION de los espacios públicos.

En este sentido, queda como principal asignatura pendiente mejorar la **accesibilidad a las paradas de autobús**, garantizando tanto el camino accesible hasta la parada como el acceso al autobús a nivel y sin obstáculos. En los últimos años se ha venido actuando en un plan de eliminación de retranqueos en paradas de autobús y desde el año 2020 se está acometiendo la instalación progresiva de franjas de pavimentos podotáctiles que permiten detectar tanto el ámbito de las paradas como la zona de detención de los autobuses.

Descripción

Con motivo de la elaboración del PIMSS se realizó un inventario de las paradas en zona urbana revisando los aspectos de accesibilidad más importantes. En general de las 235 marquesinas inventariadas, la práctica totalidad cumplían con niveles de accesibilidad básicos a la parada como es el contar con un espacio mínimo de acceso a la marquesina y la existencia de un itinerario accesible con una anchura mínima de 1,2 m.

En el marco del presente Plan y dando continuidad a las mejoras de accesibilidad al transporte público, se plantea la eliminación de los retranqueos pendientes de ejecutar, así como la instalación de guías táctiles o franjas de pavimentos podotáctiles en el conjunto de las paradas de autobús, actuación que estará supeditada y quedará recogida dentro de la futura reordenación de líneas y paradas que prevé el estudio encargado por EMTUSA para dar respuesta al nuevo escenario de movilidad que plantea la puesta en marcha del Metrotrén.

Otro aspecto de interés es el relativo a la señalización y la información de los servicios interurbanos que circulan y cuentan con paradas en el término municipal de Gijón.

La medida incluye, por tanto, reforzar y mejorar tanto la señalización de las paradas como los sistemas de información de los servicios interurbanos que circulan por Gijón, como parte de una estrategia global de fomento del transporte público.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)
- Fundación Municipal de Servicios Sociales
- Consorcio de Transportes de Asturias (CTA)

Presupuesto y plazo previsto

El presupuesto total estimado es de 92.000€ que se desglosa en:

- Obras de mejora de los niveles de accesibilidad al interior de la marquesina: 2.000€
- Obras de mejora de elementos de detección tacto visual: 70.000€
- Mejoras señalización: 20.000€

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Paradas accesibles	-	100%	92.000 €	Municipal	2022-2025

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



Ilustración 59. Ejemplo de mejora de marquesina. Fuente: Ayuntamiento de Gijón

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

25. SERVICIO DE TRANSPORTE COMPARTIDO EN EL ENTORNO RURAL

Objetivo y justificación

El término municipal de Gijón tiene una **superficie total** de aproximadamente 181 km², de los cuales alrededor de 78 km² se corresponden con el suelo urbano y urbanizable, siendo el resto terreno rústico. Una de las peculiaridades de Gijón es la fuerte dispersión de la vivienda en el entorno rural del concejo. Gijón presenta uno de los índices de dispersión urbana más altos de Asturias y España por el efecto que produce esta corona rural de la ciudad.

El concejo de Gijón cuenta con **25 parroquias rurales** en donde residen aproximadamente unas 36.000 personas de las que sólo 6 (Cabueñes, Jove/Xove, Roces, Somió, Tremañes y Vega) presentan características urbanas con una importante densidad de población. De las 19 restantes, sólo 2 (Castiello Bernueces y L'Abadía Cenero) superan las 1.000 personas residentes.

En **ámbitos de baja demanda** donde no es posible implantar, por insostenibilidad económica, un sistema específico de transporte público como son zonas diseminadas o núcleos rurales de población de muy reducidas dimensiones, es necesario ofrecer algún tipo de **sistema alternativo de transporte** para aquellas personas que no dispongan de un vehículo privado. Este es el caso del ámbito rural del municipio de Gijón donde es muy difícil ofrecer un servicio público de calidad por la baja demanda que imposibilita su sostenimiento económico en el tiempo. Aun así, para atender a los núcleos principales existen una serie de líneas rurales, operadas por compañías privadas, con baja frecuencia.

Para proporcionar alternativas de movilidad a la población de la zona rural gijonesa, una opción es **compartir** taxi para realizar el desplazamiento. El objetivo de esta medida es facilitar que distintas personas compartan un taxi en un trayecto con destino similar.

Descripción

A lo largo de los años 2015 y 2016, el Ayuntamiento de Gijón trabajó en la puesta en marcha del denominado "**Servicio de Taxi Rural Compartido**" llegando a acuerdos con las tres cooperativas de taxistas, en aquel momento, operativas (Radio taxi Ciudad de Gijón, Radio Taxi Gijón y Radio Taxi Villa de Jovellanos). Tanto la operativa del servicio como, incluso, los aplicativos informáticos necesarios (APP y servicio Web) llegaron a un nivel de desarrollo muy elevado.

Las dos parroquias rurales en las que se pondría en marcha este servicio, en fase de pruebas, iban a ser Ruedes y Valdornón. Por razones económicas y administrativas, el Servicio no llegó a ponerse en servicio. Esta medida se dirige a cubrir la demanda existente en ámbitos de baja densidad poblacional y diseminada a los que no llega el transporte público o las relaciones existentes son escasas.

Dado que, por los motivos anteriormente descritos, las propuestas realizadas no se llegaron a acometer, la mejora del transporte público en el entorno rural se contempla en el estudio de reordenación futura de líneas que ha sido encargado por EMTUSA.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
 - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
 - Medio Ambiente y Movilidad
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTUSA)
- Cooperativas y agrupaciones de taxi

Presupuesto y plazo previsto

El presupuesto total estimado, sin contar la subvención anual, es de 50.000€ que se desglosa en:

- Desarrollo o mejora aplicativo de gestión: 50.000€
 - Subvención anual: 100.000€
- El pago del viaje es compartido por las personas usuarias obteniendo de esta manera una importante reducción en la tarifa.
 - En el caso de viajes no recurrentes sin recorrido formal, el pago del viaje será equitativo al coste del desplazamiento entre las personas usuarias que utilicen el taxi.
 - En el caso de viajes recurrentes con rutas preestablecidas (con paradas de recogida y llegada establecidas de antemano) será necesaria la firma de un convenio con el gremio de taxistas para establecer unos criterios de cobro fijo a las personas usuarias de tal manera que los mismos paguen siempre lo mismo por el trayecto de manera independiente al número de viajeros por vehículo.
 - Para determinados colectivos de personas a proteger (personas mayores o con problemas de movilidad y bajos recursos) el Ayuntamiento puede establecer una tarjeta subvencionada con un número limitado de viajes a realizar al mes.

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Número de viajeros/año transporte a la demanda	-	15.000	50.000 €	Municipal	2022-2025

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

7.3 AUMENTAR Y MEJORAR LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

26. MEJORA DEL SERVICIO DEL TAXI

Objetivo y justificación

En la actualidad el servicio de taxi se enfrenta a problemas significativos debidos a la entrada de **nuevos competidores y servicios tecnológicos** que están **cambiando el modelo tradicional** de movilidad, pero también a otros retos de tipo legal como son aquellos encaminados a la liberalización de los mercados.

Esta medida pretende mejorar las condiciones en las que se presta el servicio público por parte del sector del taxi y la optimización del servicio, para que aumente su rendimiento, se reduzca el consumo energético, emisiones y la congestión. Se considera que aproximadamente el 50% del tiempo en que los taxis están circulando no llevan pasaje. Gijón tiene actualmente unas 225 plazas reservadas para el estacionamiento de taxis que cubren más del 70% de la flota.

Con la tecnología que facilite la reserva telemática de viajes y optimizando las plazas de estacionamiento, se podría reducir en un tercio el recorrido diario de los taxistas.

Descripción

Las principales actuaciones de mejora del servicio y su gestión adicionales a las ya existentes son:

- Estudio de mejora de las paradas actuales (número, emplazamiento, accesibilidad, información, etc.) así como de sus servicios. La localización de dichas paradas ha de adecuarse a la demanda, pero también deben permitir llegar en menos de 5 minutos al punto donde se ha solicitado el servicio.
- Aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones con objeto de mejorar la eficacia y eficiencia del servicio de taxi. En este sentido, el Ayuntamiento fomentará que las principales asociaciones del sector trabajen en la creación de un servicio de centralita única, basado en uno o varios motores de búsqueda unificados que faciliten al usuario la petición de taxi.
- Paradas adicionales para los eventos en la ciudad, con prioridad para los organizados por el Ayuntamiento.
- Evaluar posibles alternativas para aumentar la demanda y ocupación de los vehículos como el taxi compartido o la tarifa fija, supeditada ésta última a la regulación autonómica que la permita.

Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
- Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
- Medio Ambiente y Movilidad
- Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
- Cooperativas y agrupaciones de taxi

Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2021	Objetivo 2030	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Reducción del % de tiempo de circulación sin pasaje	50%	(-) 20%	200.000 €	Municipal	2022-2025

Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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

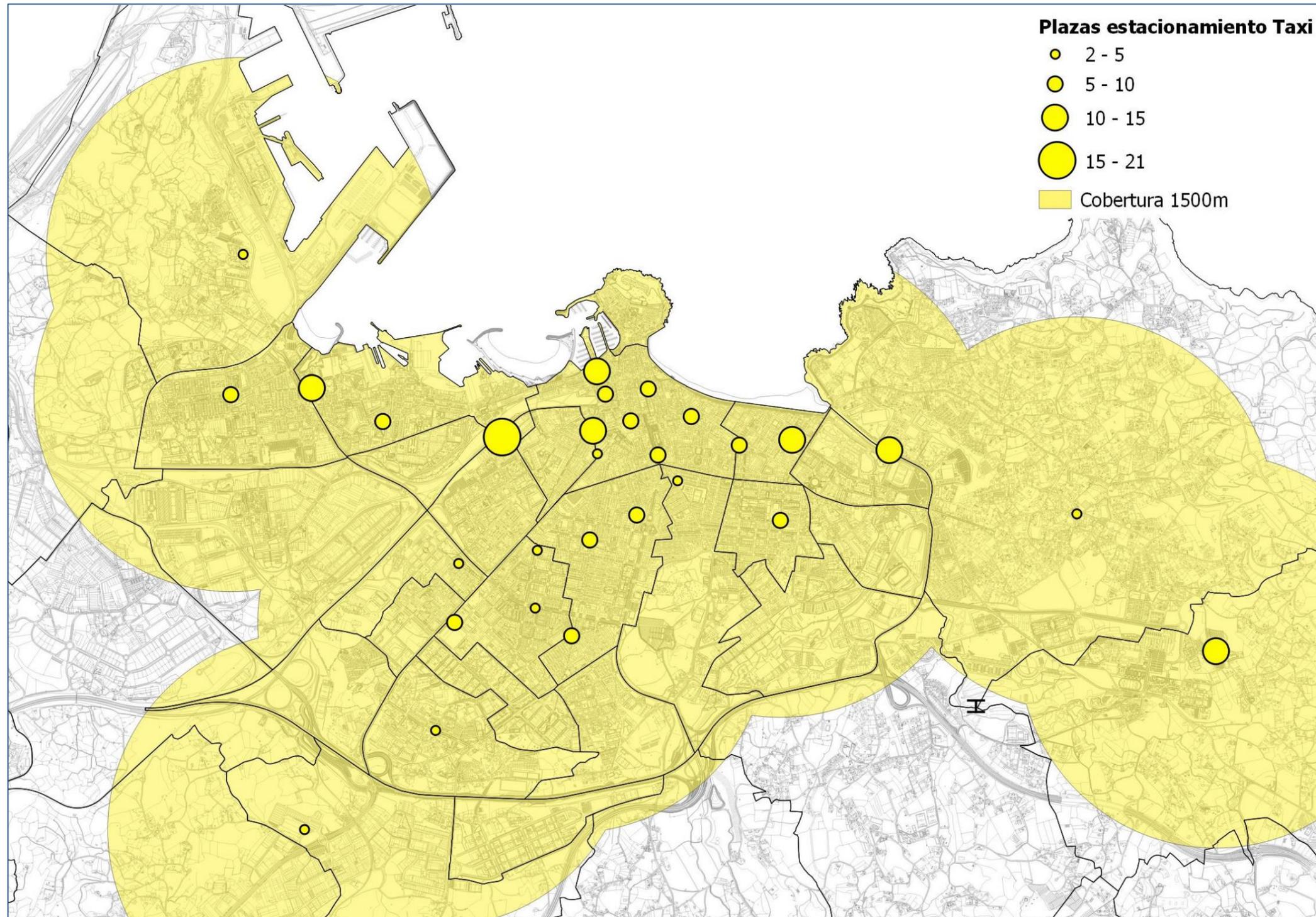


Ilustración 60. Reserva estacionamiento para Taxis Fuente: elaboración propia