

## 7.4. UTILIZACIÓN EFICIENTE DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

En la red destinada a la circulación de vehículos se plantea su optimización teniendo en cuenta todos los modos de transporte. Así, en los últimos años se han desarrollado tecnologías específicas para lo que se ha venido a denominar “smart mobility”. Estas tecnologías están destinadas a optimizar la circulación de vehículos: planes inteligentes de tráfico, planes de priorización semafórica del transporte público, información sobre tiempos de viaje y ocupación del aparcamiento, etc. El objetivo de esta línea estratégica es que el gestor de la movilidad municipal disponga de los instrumentos tecnológicos necesarios que le permitan liderar adecuadamente la gestión del sistema de movilidad. Así, podrá racionalizar su funcionamiento, y defender el interés público ante la presencia de diferentes actores con intereses diferenciados y, en ocasiones, encontrados.

Por otro lado, la red vehicular presenta algunos puntos críticos en los accesos a la red metropolitana que provocan además de congestión la utilización de vías menos preparadas para acceder al Centro Urbano, pasando por vías de carácter más residencial (Anselmo Solar o Av. Argentina).

Por otro lado, la gestión estratégica del aparcamiento deviene en instrumento fundamental para gestionar la distribución modal del sistema de movilidad. Así, en el **origen** del viaje desde el estacionamiento residencial de vehículos privados motorizados, en el **itinerario** incentivando el cambio modal y en **destino**, facilitando, dificultando o impidiendo el estacionamiento de vehículos en función de lo esencial que sea el desplazamiento.

Para atender al origen del viaje en coche se plantea la realización de aparcamientos para residentes, política prácticamente estancada desde la última crisis económica.

En el itinerario del viaje en coche, la rotura del viaje en coche para dejándolo estacionado, coger otro modo no contaminante hasta el destino, está todavía pendiente de una enorme labor para “facilitar” al usuario esos transbordos, especialmente en aquellos segmentos de población que más utilizan el transporte público.

Así, mientras la intermodalidad dentro del transporte público se desarrolla como en otras áreas urbanas europeas, la multimodalidad con el automóvil sigue siendo muy escasa. Los programas de construcción de aparcamientos de intercambio modal no se han podido ejecutar. Se plantea desarrollar los ya apuntados en el PIMSS y recogidos en el Plan General de Ordenación Urbana. Estos aparcamientos deben dar respuesta al transbordo entre el coche y la bicicleta y las nuevas formas de movilidad compartida y personal.

En destino, la ampliación del sistema ORA, tal y como ya se ha apuntado tiene dos cometidos principales: proteger y priorizar el estacionamiento de los residentes y disuadir aquella movilidad no esencial en vehículo privado.

Por último, se recoge la medida del PIMSS en que se apostaba por la ampliación de plazas para personas con movilidad reducida, así como la creación de una aplicación que informe sobre la localización y ocupación de dichas plazas.

## 7.4 VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

### 27. PROPUESTA DE MEJORA DE PUNTOS CRÍTICOS DE LA MOVILIDAD VEHICULAR

#### Objetivo y justificación

En esta medida se proponen actuaciones para solucionar los puntos críticos de la movilidad vehicular en Gijón. Se proponen actuaciones de mejora para los puntos detectados con problemas de congestión o de seguridad o viarios trazados en el planeamiento que requieren un replanteamiento. Así mismo, se plantea potenciar itinerarios más adecuados para acceder al Centro de la ciudad, evitando calles de carácter más residencial.

#### Descripción

A continuación, se detallan las actuaciones necesarias para mejorar los puntos críticos:

#### ZONA OESTE

##### 27.1 Vial Parque del Oeste

Se propone un cambio en la ordenación viaria definida en el Plan General de Ordenación de Gijón para el APP-CER-15ª. Se simplifica la ordenación en la parte oeste del ámbito y se conecta la avenida José Manuel Palacio con una nueva rotonda. De esta forma, se genera un eje directo de entrada y salida, hacia y desde el centro de la ciudad, por la zona oeste, a lo largo de dicha vía, evitando el paso por otras vías de carácter más residencial como la Avda. de la República Argentina. Esta actuación viene acompañada del desdoblamiento de la Ctra. AS-19 para aumentar su capacidad, consolidándose así como el principal acceso a la ciudad por la zona oeste.

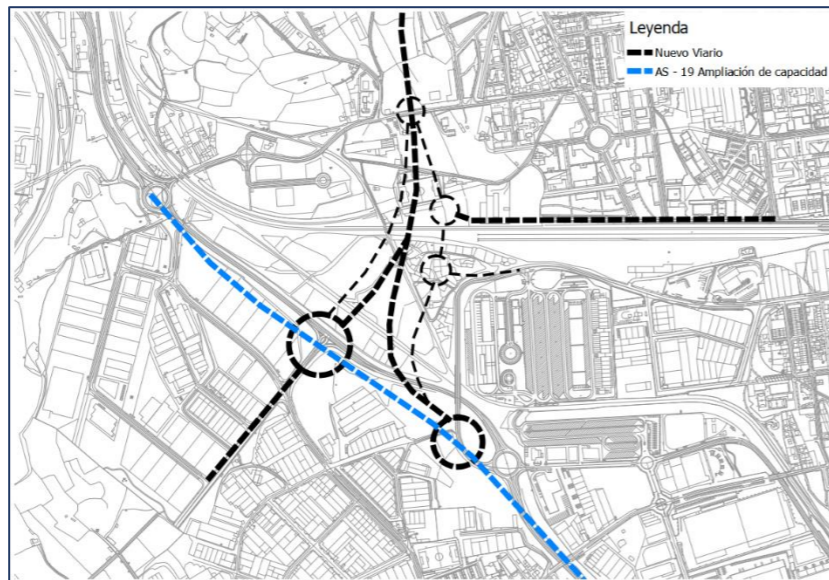


Ilustración 61. Propuesta Vial Parque del Oeste. Fuente: elaboración propia

##### 27.2 Reordenación en el entorno de la Supermanzana de La Calzada

Con motivo de la creación de la Supermanzana de La Calzada, se propone la pacificación de su límite sur mediante una reordenación del tráfico en la calle Los Andes, convirtiendo el tramo que va desde la avda. de las industrias a la calle de Panamá en una vía de sentido único hacia el este, y cambiando en sentido oeste la Calle Maestro Amado Morán junto al centro comercial.

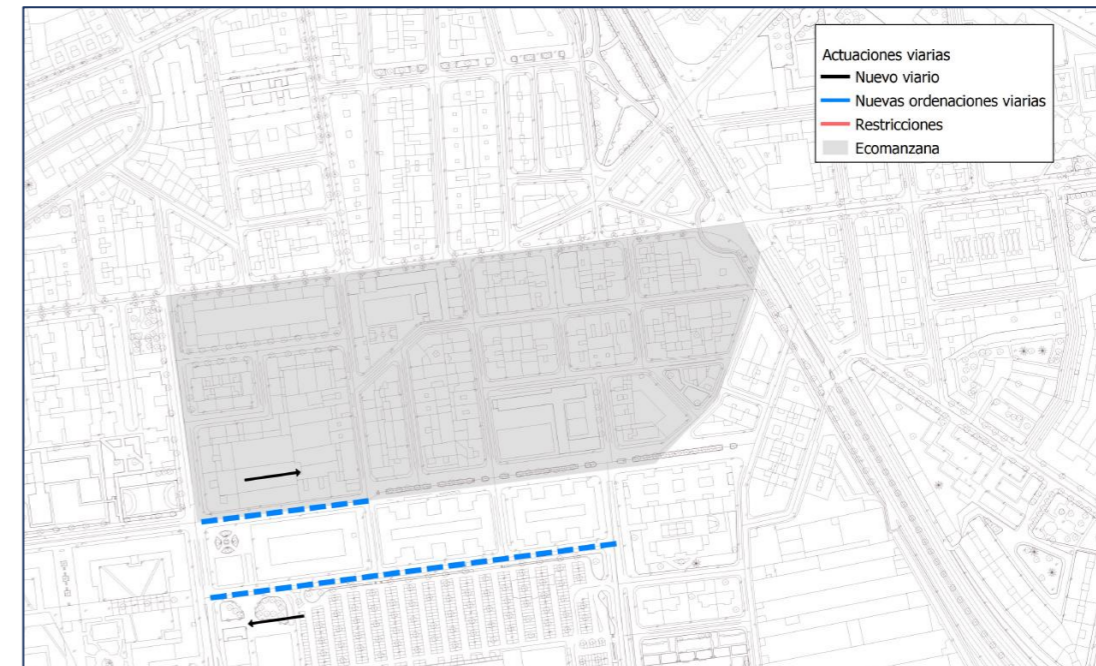


Ilustración 62. Reordenación en el entorno de la Supermanzana de La Calzada. Fuente: elaboración propia

#### ZONA SUROESTE

##### 27.3 Remodelación de la Avenida Príncipe de Asturias

Tras la ejecución del Vial de Jove, la Avenida Príncipe de Asturias dejará de ser el principal acceso al puerto de El Musel, lo que permitirá su conversión en una vía urbana. Con el objetivo de hacer esta conexión lo más eficiente y sostenible posible, se propone la remodelación de la vía, convirtiéndola en una avenida más pacificada que no solo permita el tráfico vehicular, sino que incluya un eje peatonal y ciclista para mejorar la permeabilidad de esta área de la ciudad con el sur y el este del municipio.

Para ello se plantea que esta vía debe tener una sección transversal compuesta por una calzada con 4 carriles de circulación (2+2), aceras con un ancho suficiente que permita una movilidad peatonal adecuada y un carril bici. Este vial no deberá de constar de bandas de aparcamiento para vehículos privados.



Por su parte, para mejorar la permeabilidad también entre los barrios de Perchera y El Polígono (donde actualmente se produce una importante barrera viaria), se propone la eliminación del viaducto de la Calle Sierra del Sueve, así como de los viales de conexión entre la rotonda de la Avenida Portugal y la Autovía, con la Avenida Príncipe de Asturias. Se plantea generar un nuevo vial que conecte la Calle Sierra del Sueve con la Calle Puerto de Vegarada de forma directa y a nivel de la Avda. Príncipe de Asturias, de manera que se genere un cruce regulado con esta avenida que permita la movilidad peatonal en esta área y contribuya a mitigar la velocidad en esa vía.

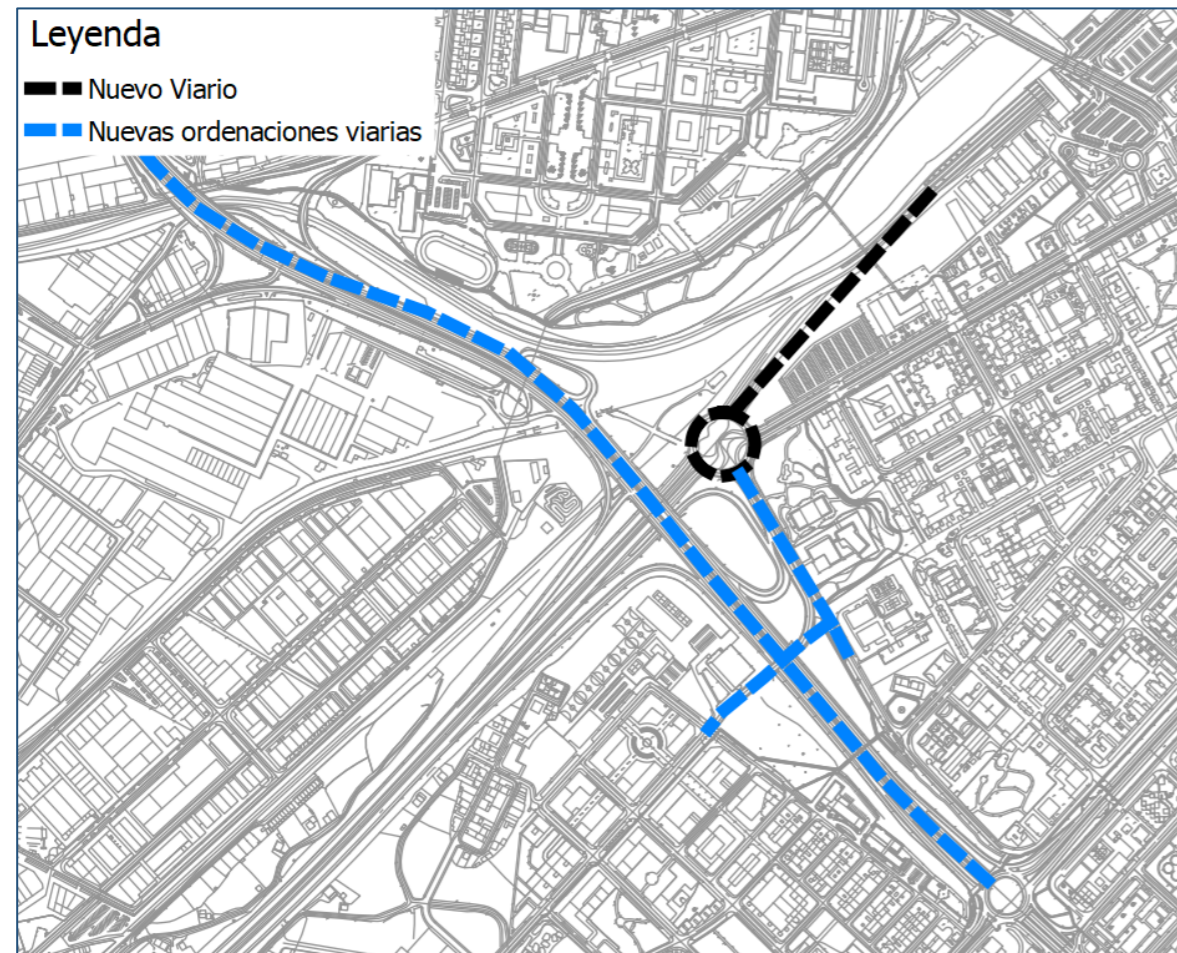


Ilustración 63. Remodelación de la Avenida Príncipe de Asturias. Fuente: elaboración propia

#### 27.4 Cambios en la Calle Dolores Ibárruri

Con el objetivo de mejorar los accesos a la zona Sur de la ciudad desde la autovía, y de acuerdo con lo indicado en el Plan General de Ordenación, se propone la prolongación de la Calle Dolores Ibárruri hacia el Noroeste, desembocando en una rotonda elevada sobre la autovía que de acceso a esta.

Adicionalmente, se plantea la construcción de otra rotonda en el cruce de la Calle Dolores Ibárruri con la Avenida de la Constitución, la Avda. de Oviedo y la Calle Velázquez. De esta forma, se podrá acceder desde el exterior a los barrios de la zona Sur de Gijón de una forma más directa y segura, reduciendo la congestión en otras zonas de acceso como la rotonda de Foro.

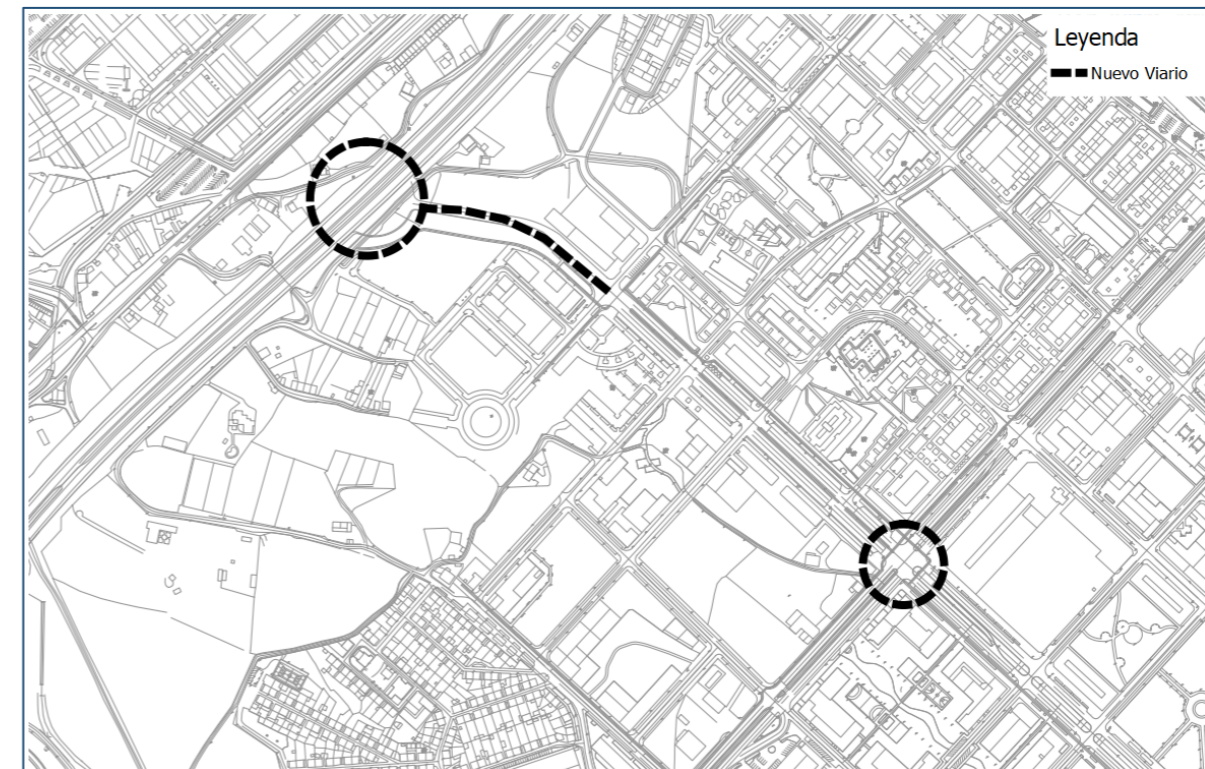


Ilustración 64. Cambios en Calle Dolores Ibárruri. Fuente: elaboración propia

#### ZONA CENTRO

##### 27.5 Reordenación viaria en el Entorno de la Estación Intermodal

Con la ejecución de la Estación Intermodal, se prevé la ordenación del viario en este ámbito, de manera que permita una mayor permeabilidad, eliminando las barreras que actualmente existen. La demolición del viaducto de la Calle Carlos Marx dará lugar a la ejecución de una nueva rotonda en el cruce de esta con la Calle Sanz Crespo, de la que partirán, además, dos nuevos viales. Uno recuperando el antiguo trazado de la Calle Sanz Crespo como salida de la ciudad hacia la autovía, y otro conectándola con la Plaza del Padre Máximo González (vial junto a la Estación Intermodal) de gran importancia para canalizar el tráfico vehicular hacia el oeste de la ciudad que evite el tráfico de paso por Fomento-Poniente. Adicionalmente, se generará un nuevo pequeño vial a través del actual Solarón, que conecte la Calle Sanz Crespo con Marqués de San Esteban a través de la Calle Pintor Mariano Moré.



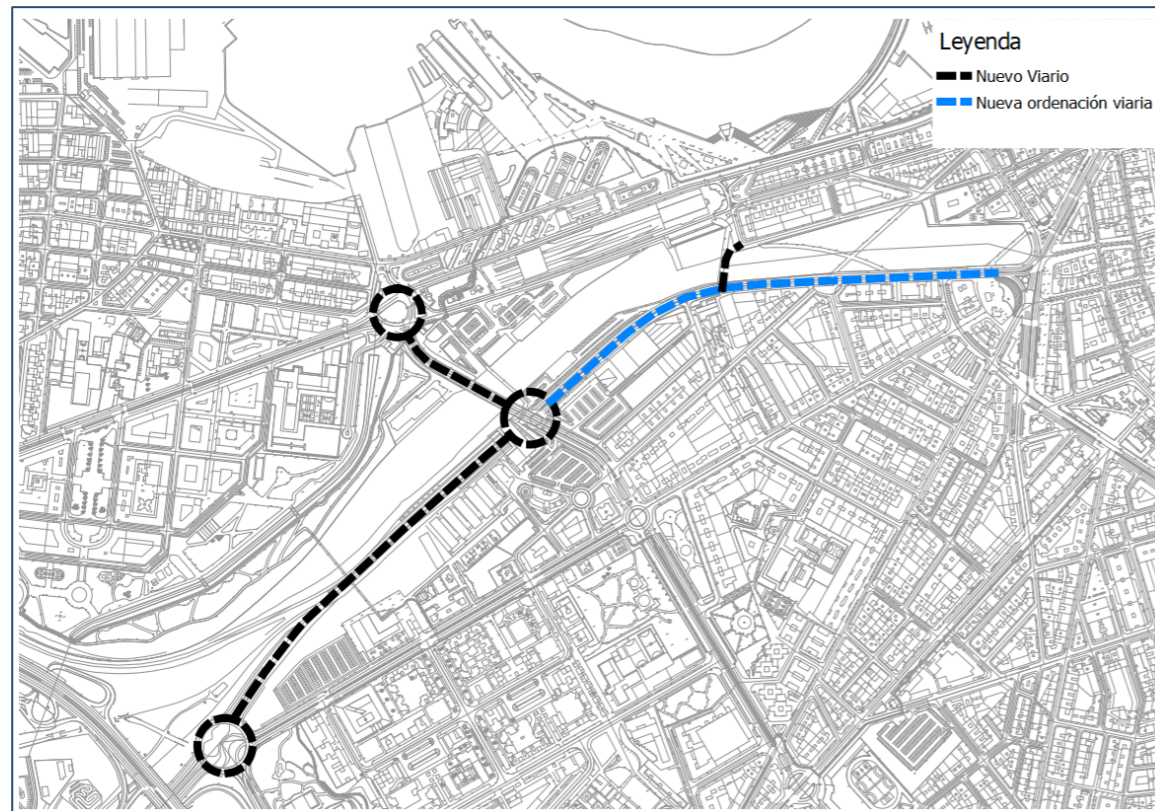


Ilustración 65. Entorno de la Estación Intermodal. Fuente: elaboración propia

## 27.6 Reordenación viaria en el ámbito de Fomento y Poniente

Con el objetivo de dotar a la fachada marítima de Fomento de un carácter más peatonal, tal como se ha indicado anteriormente, y en consonancia con el resultado del Concurso de Ideas para la Fachada Marítima de Fomento – Poniente, se propone la conversión en vía de doble sentido a la Calle Marqués de San Esteban, quedando la Calle Rodríguez San Pedro como una vía de servicio de un único carril en plataforma única de uso restringido a los usuarios de los aparcamientos y los residentes y comercios de la misma, contribuyendo así a la humanización de esta calle, principal eje viario del paseo marítimo de Fomento.

Cabe destacar que esta actuación deberá estar sujeta a la ejecución del Plan de Vías, pues, tal como evidencia el modelo de simulación del tráfico, la generación de un vial directo de la calle Sanz Crespo a la Plaza del Padre Máximo González, supondrá una importante reducción en el tráfico que circule por las calles Rodríguez San Pedro y Marqués de San Esteban hacia la zona oeste de la ciudad.

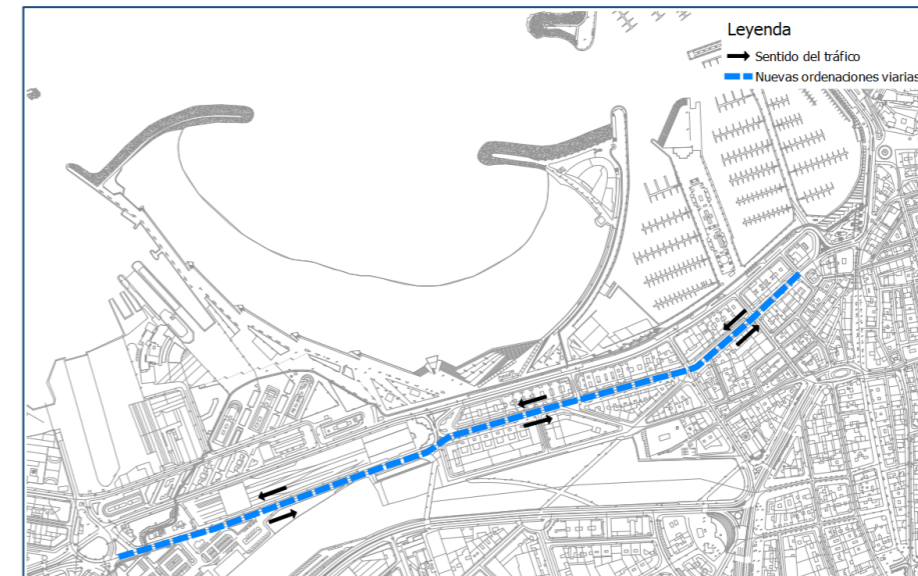


Ilustración 66. Reordenación en el ámbito de Fomento y Poniente. Fuente: elaboración propia

## 27.7 Sentido único en la Avenida Portugal

Tras la ejecución del Plan de Vías, la Avenida Sanz Crespo pasará a ser el vial de red básica del entorno. En este sentido, la Avenida Portugal, un vial más residencial, de interior de barrio, requiere una reforma que introduzca una reducción del espacio dedicado al vehículo privado, de manera que se mejora la movilidad peatonal y ciclista y se pacifica el entorno de forma importante. Esta actuación se prevé únicamente en el tramo de la Avenida Portugal entre las calles Carlos Marx y Llanes.

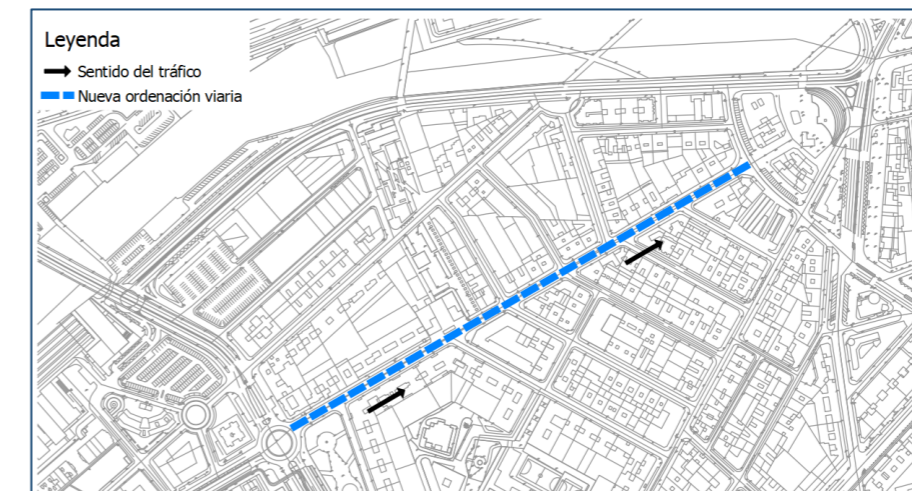


Ilustración 67. Sentido único en la Avenida Portugal. Fuente: elaboración propia



## 27.8 Creación de una rotonda en la Plaza del Humedal

La Plaza del Humedal supone actualmente un importante nudo tanto para el tráfico vehicular como para el transporte público y la movilidad peatonal. En este sentido, con el objetivo de reducir el tráfico de agitación en el entorno y la mejora de las conexiones para el transporte público, se propone la generación de una rotonda que distribuya todos los tráficos y permita todos los giros entre la Plaza del Humedal y las calles Magnus Blikstad, Sanz Crespo, Pedro Duro, Álvarez Garaya, Langreo y Asturias.

De forma complementaria a esta actuación, se propone una remodelación en la Avenida de la Costa en el tramo entre la Plaza del Humedal y los Jardines de Begoña, pues este tramo actualmente se encuentra sobredimensionado en sentido Este, ya que tiene 3 carriles y una intensidad de tráfico considerablemente baja. Se propone un aprovechamiento de este espacio para los modos más sostenibles, como el transporte público y la movilidad ciclista y peatonal.

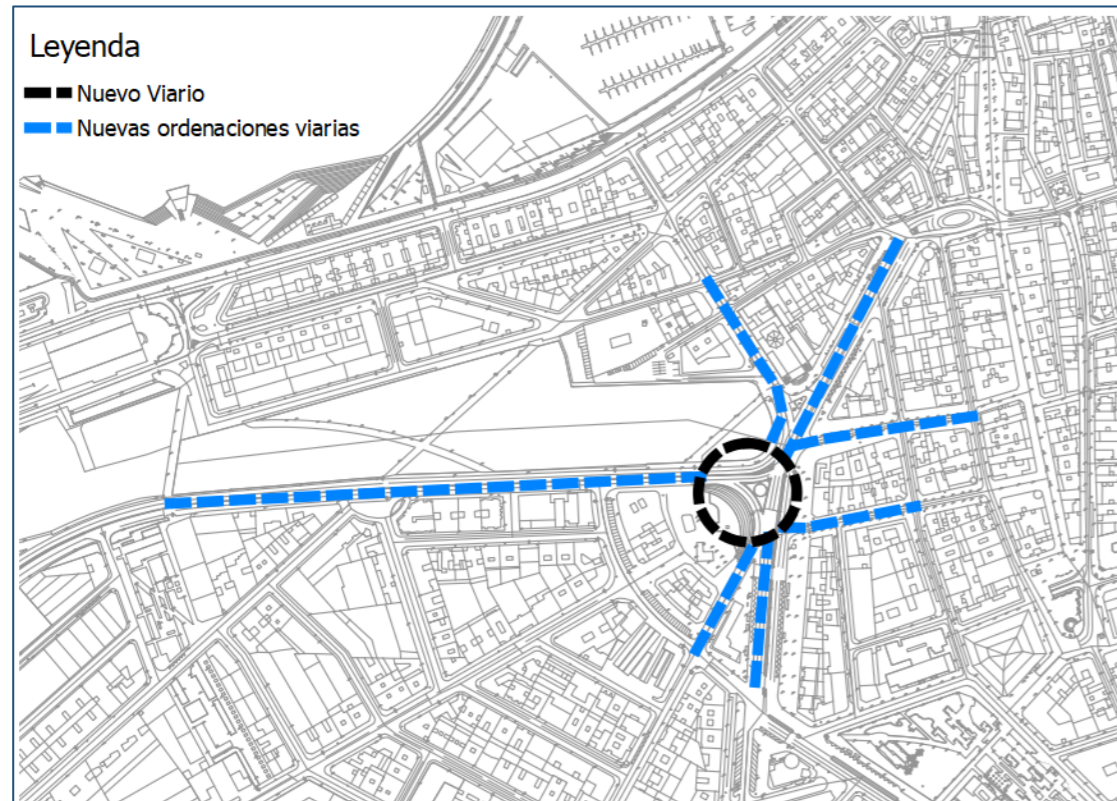


Ilustración 68. Creación de una rotonda en la Plaza del Humedal. Fuente: elaboración propia

## 27.9 Pacificación del Centro

Con el objetivo de contribuir a la pacificación y humanización de los viales del Centro, se propone la ampliación de aceras en los viales que actualmente cuentan con dos carriles de circulación, una distribución que se considera completamente sobredimensionada, pues responde a los tráficos que existían antiguamente en sentido Oeste provenientes del Muro.

Con la eliminación del sentido Oeste del Muro, deja de ser necesaria la existencia de dos carriles en las calles Domínguez Gil, San Bernardo, Munuza y Felipe Menéndez, por lo que se propone la reducción a un único carril de circulación y ampliación de las aceras (que en la actualidad son demasiado estrechas y no cumplen la legalidad) en esas vías. Además, se deberá considerar la ampliación de aceras también en la Plaza del Carmen, que actualmente suponen un problema en la movilidad peatonal.

Adicionalmente, se considera también necesaria la eliminación de las plazas de aparcamiento en las calles Begoña e Instituto para ampliar aceras. Esto es debido a que estas son calles con aceras demasiado estrechas, que no cumplen los estándares, y que se encuentran en un ámbito donde la movilidad peatonal es especialmente importante.

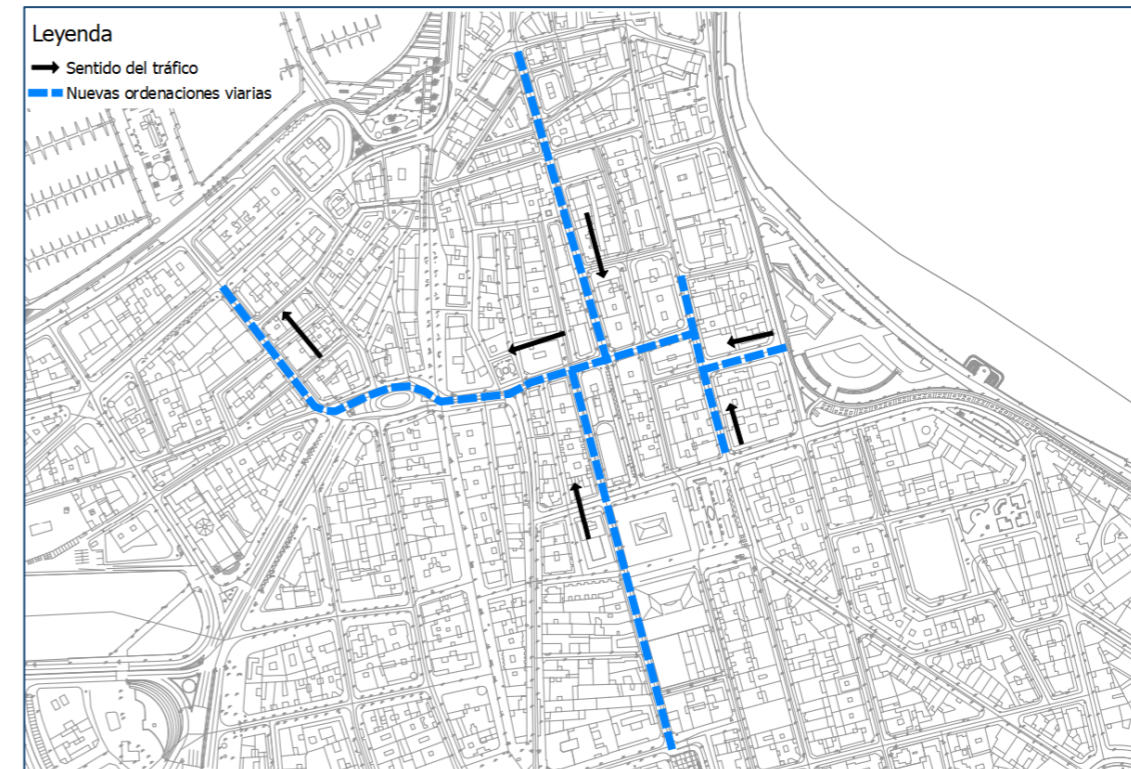


Ilustración 69. Pacificación del Centro. Fuente: elaboración propia



## 27.10 Mejora de la movilidad en Cimavilla

Dada la condición de casco histórico de la ciudad, Cimavilla requiere un especial cuidado en lo referido a la movilidad. Así pues, es necesario obtener un carácter peatonal en la mayoría de sus calles, permitiendo una circulación de vehículos limitada a una circunvalación que dé servicio a los vecinos y comercios del barrio.

En este sentido, se propone la peatonalización completa de la calle Vicaría, así como la conversión en doble sentido en la Calle Honesto Batalón, permitiendo así que el movimiento de circunvalación se pueda hacer en doble sentido, dando servicio a todo el barrio, y, por otra parte, permite el paso de la línea circular de EMTUSA propuesta anteriormente.

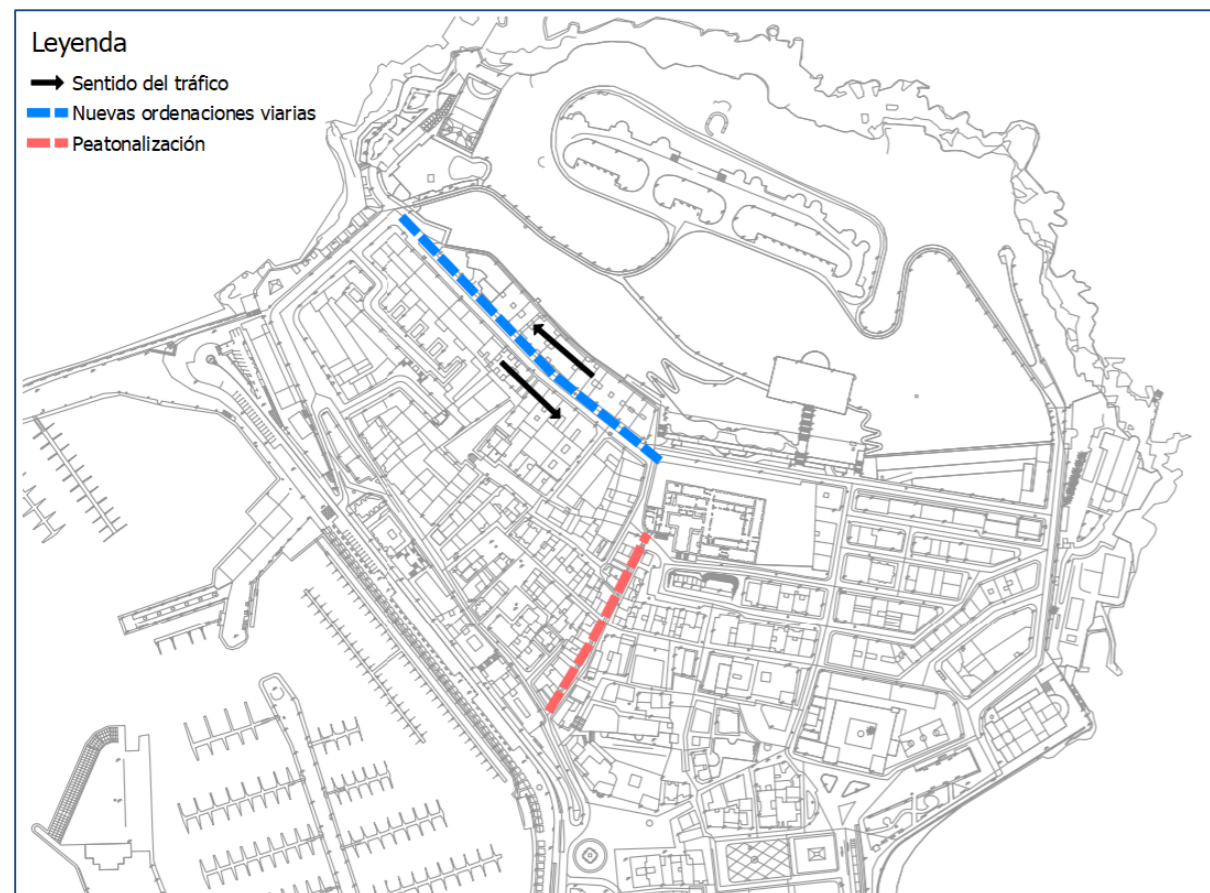


Ilustración 70. Mejora de la movilidad en Cimavilla. Fuente: elaboración propia

## 27.11 Reordenación del Muro

Como parte de la actuación en el paseo de El Muro de San Lorenzo, en cuanto a la ordenación del tráfico, se propone la creación de un vial con un único carril de circulación.

Esta ordenación garantiza el uso eficaz de la Calle Rufo García Rendueles como vial de servicio a las viviendas y comercios ubicados en esta calle, pero eliminando el tráfico de paso, al no poder recorrer el vial al completo en ninguno de los dos sentidos. Esto permite un uso más eficiente del viario, mejorando las condiciones de la movilidad peatonal y ciclista, así como humanizando el entorno en un ámbito con importante relevancia en la ciudad.

Adicionalmente, se propone que las calles Caridad y Ruíz Gómez sean de prioridad peatonal y tráfico restringido, con el objetivo de finalizar el itinerario peatonal descrito anteriormente.



Ilustración 71. Reordenación del Muro. Fuente: elaboración propia

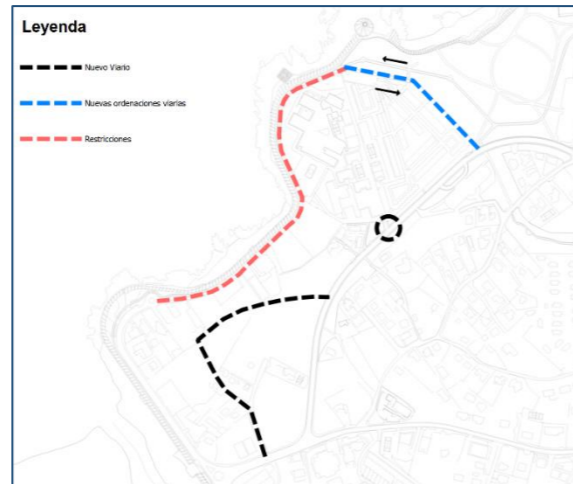
### ZONA ESTE

## 27.12 Reordenación del viario en El Rinconín

Dada la importancia de esta área, que constituye un importante eje peatonal de paseo por el frente marítimo, así como de hostelería y ocio, se propone la pacificación del entorno, acorde con el Plan General de Ordenación, mediante la generación de un nuevo vial interior de acceso a las parcelas de ese entorno, y permitiendo la peatonalización plena de parte del vial que transcurre por el frente marítimo.

Adicionalmente se propone la construcción de una rotonda en la Carretera de la Providencia que, por una parte, de acceso al Sanatorio Marítimo y a las viviendas de la zona, y por otra parte, contribuya al calmado de la velocidad del tráfico en esta vía. Además, para garantizar el acceso a la Urbanización El Rinconín, se convierte una parte de la Avenida de José García Bernardo, con doble sentido en fondo de saco.

*Ilustración 72. Reordenación del viario en El Rinconín. Fuente: elaboración propia*

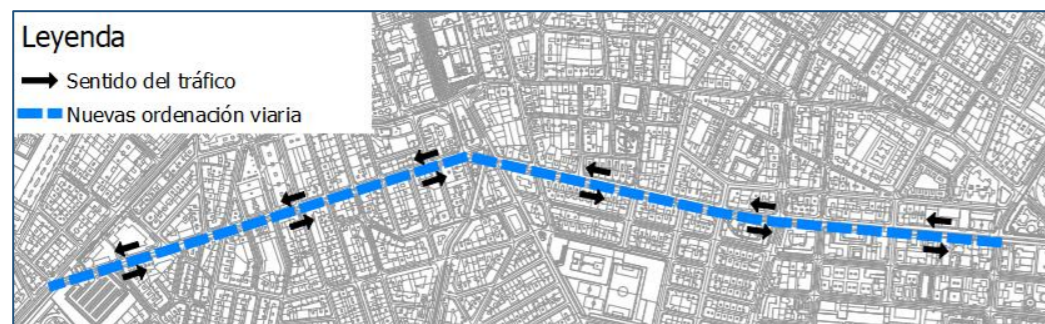


### 27.13 Reordenación de las avenidas Pablo Iglesias y Manuel Llana

Tal y como se ha detectado en el documento Diagnóstico de este Plan, el eje viario conformado por las Avenidas Pablo Iglesias y Manuel Llana forma actualmente, junto con la Avenida de la Costa, uno de los ejes Este-Oeste más céntricos e importantes de la ciudad.

Con el objetivo de reducir la intensidad de tráfico que actualmente circula por la Avenida de la Costa y canalizar de forma progresiva la mayor parte del tráfico de paso, más hacia el sur de la ciudad, se propone la reordenación en dos fases, del viario en las Avenidas Pablo Iglesias y Manuel Llana, convirtiéndolas en doble sentido 2+1, aprovechando el sobredimensionamiento actual que provoca altas velocidades y ruidos, contribuyendo a la pacificación del eje mientras se retira parte del tráfico en Avenida de la Costa, que pasaría a tener un uso más residencial y de acceso al centro.

De esta forma, se crearía un itinerario en sentido Oeste que finalizaría directamente en la Avenida de la Constitución, junto a la rotonda de los Institutos, de forma más directa que la Avenida de la Costa. Tras esta actuación, la Avenida de la Costa sería utilizada principalmente como vía de acceso al centro, y no como vía de paso hacia el Oeste de la ciudad.



*Ilustración 73. Reordenación Pablo Iglesias y Manuel Llana. Fuente: elaboración propia*

## ZONA ESTE

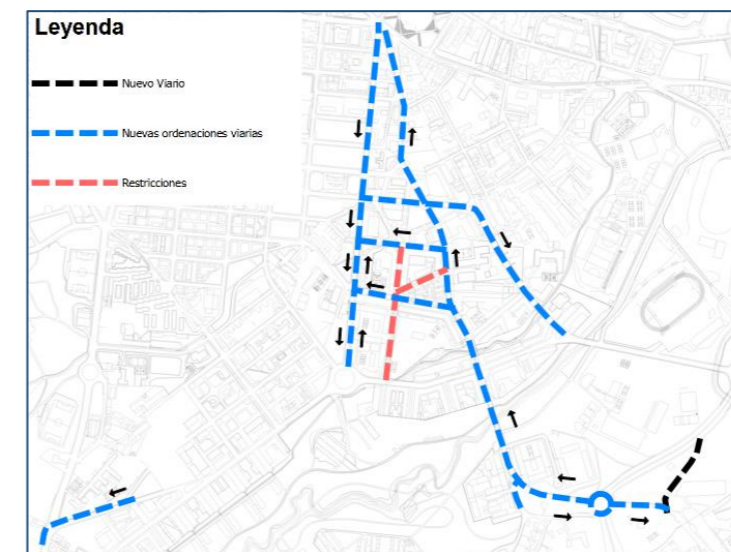
### 27.14 Reordenación del tráfico en la Calle Anselmo Solar y su entorno

Al objeto de reducir la intensidad de tráfico que actualmente circula por la calle Anselmo Solar que sirva para pacificar esta vía interior del barrio de Viesques, se plantea realizar una reordenación del tráfico en todo el ámbito del barrio convirtiendo esta calle en unidireccional con 1 carril, en sentido Norte, hacia la Plaza de Toros de El Bibio, lo que posibilitará acometer una ampliación de aceras, muy necesaria en algunos de sus tramos, y redundando en una importante reducción del ruido y mejora de ambiental del entorno.

Derivado de esta actuación, el tráfico en sentido de salida de la ciudad que actualmente circula por Anselmo Solar se redirigiría hacia las calles Poeta Ángel González (que se convertiría en sentido único de salida) y Albert Einstein, desembocando en la Avenida Justo del Castillo.

Para ejecutar esta actuación, será necesario llevar a cabo una reordenación del cruce de Anselmo Solar con la Avenida Pablo Iglesias, Avenida de la Costa y Avenida de Villaviciosa, frente a la Plaza de Toros de El Bibio, en la que se ganaría espacio para el peatón. Como extra también se añadiría el cambio de sentido de la calle Usandizaga, conectando así el Bibio directamente con la Plaza Viesques Dos, como alternativa a Anselmo Solar para el tráfico interior.

Anselmo Solar constaría de doble sentido en el tramo entre el la Calle Corín Tellado y la Rotonda del Caballo, para dar acceso del exterior hacia la Plaza Viesques Dos, la Avenida Cordillera Cantábrica y la zona rural.



*Ilustración 74. Reordenación del tráfico en la Calle Anselmo Solar y su entorno. Fuente: elaboración propia*



## 27.15 Ampliación viario de la Milla del Conocimiento y Residencial-Cabueñes

En este ámbito, donde está pendiente la ejecución de planes especiales de desarrollo, se plantea la generación de nuevos viales que den pie a dichos desarrollos, incluyendo:

En el entorno de la ampliación de la Milla del Conocimiento, una rotonda que distribuya el tráfico y permita todos los giros entre la Avenida de la Pecuaria, la Avenida del Jardín Botánico y la Calle Albert Einstein.

En el entorno de Cabueñes, se genera un vial principal que conecte de manera directa y rápida la Avenida de la Pecuaria con el acceso a la autovía por la Carretera de Deva.

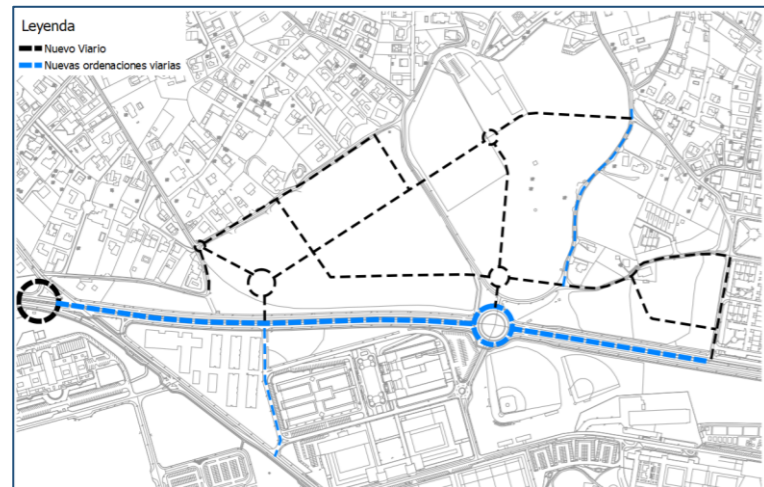


Ilustración 75. Ampliación de la Milla del Conocimiento. Fuente: elaboración propia

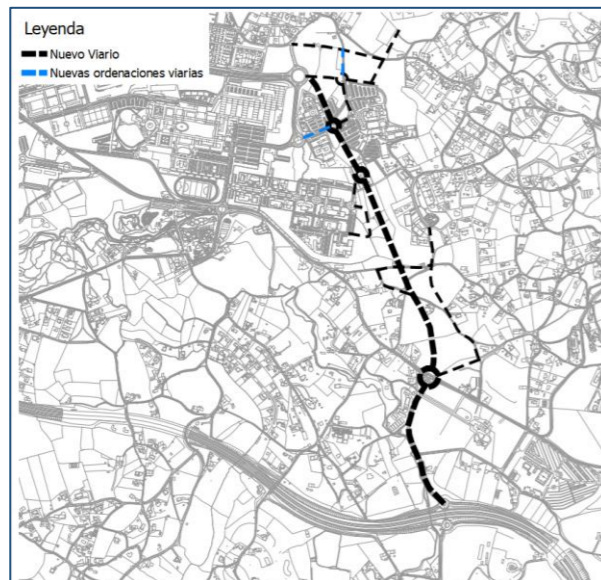


Ilustración 76. Desarrollos en Cabueñes. Fuente: elaboración propia

### 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
  - Urbanismo

### Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Km de vías con niveles de servicio superiores al 70% en hora punta	11,27 (AM) 11,48 (PM)	8,26 (AM) 8,54 (PM)	1.310.000 €	Municipal	2024-2032

### Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



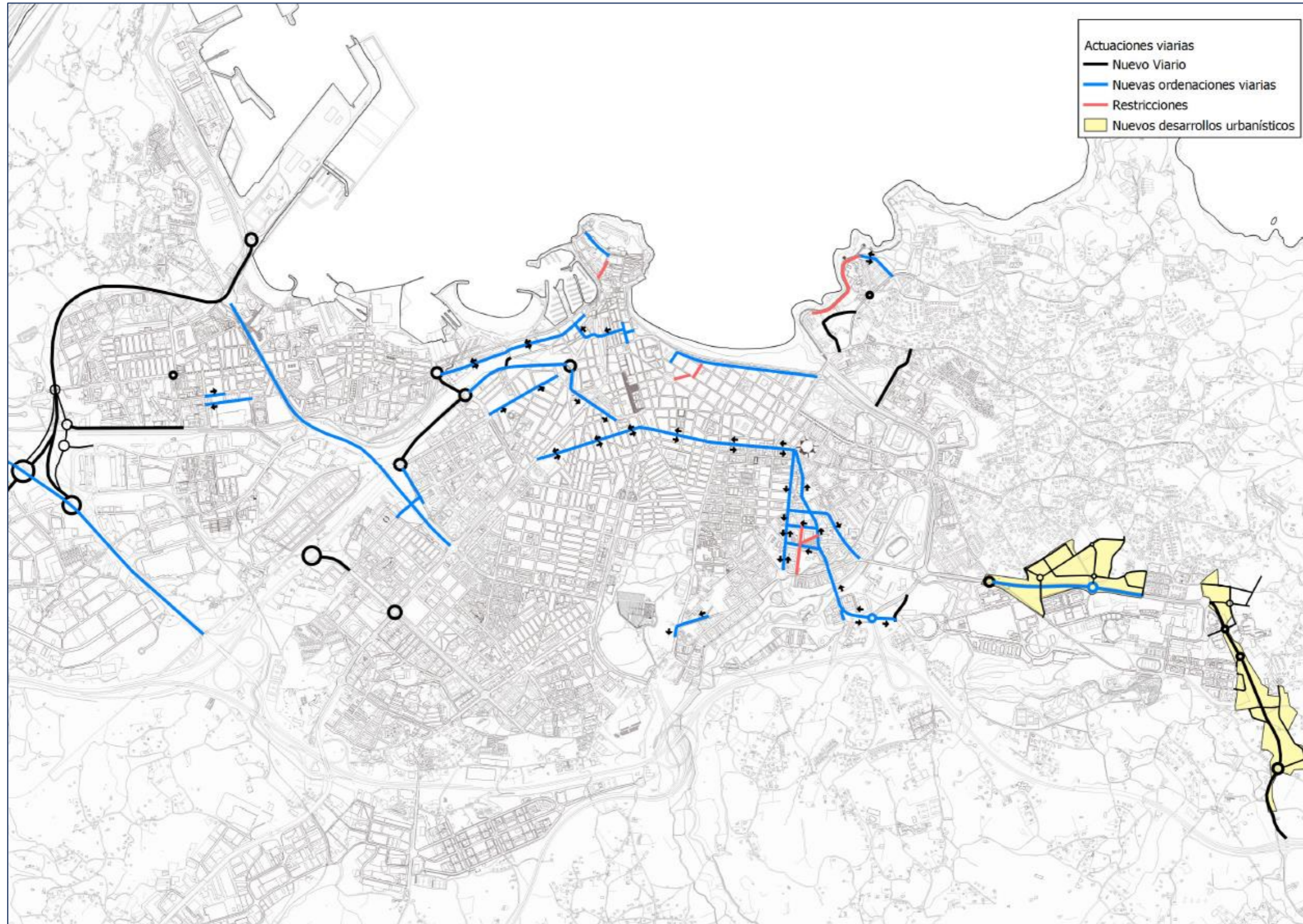


Ilustración 77. Resumen actuaciones viarias- Fuente: elaboración propia



## 7.4 VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

### 28. REORGANIZACIÓN DE LA ZONA REGULADA (ZONA ORA) Y AMPLIACIÓN EN ÁREAS DE BORDE

#### Objetivo y justificación

La disponibilidad de aparcamiento para el vehículo en destino condiciona el modo de transporte que la ciudadanía elige para sus desplazamientos. Las condiciones de esta disponibilidad (facilidad, coste, tiempo, etc.) tanto en origen como en destino determinan los patrones de conducta de la ciudadanía en su movilidad habitual. Hoy en día, ningún vehículo particular tiene garantía alguna de suelo público para aparcamiento en las ciudades europeas.

El grado de accesibilidad (cercanía, coste, facilidad, etc.) al aparcamiento **en origen** (domicilio), ya sea en alquiler o en propiedad, puede condicionar irremediablemente la decisión de poseer un coche en residentes de muchas zonas del casco urbano. Costes muy elevados para alquiler o compra de una plaza en parking en el centro de las ciudades pueden decantar a las personas residentes por prescindir de un coche o utilizarlo de otra manera.

Igualmente, la dificultad e incertidumbre en cuanto a la posibilidad de encontrar un aparcamiento **en el destino** o la certeza de un coste elevado del mismo puede **cambiar la conducta de la ciudadanía** tanto respecto a la elección modal como las pautas horarias de sus desplazamientos.

La disponibilidad de aparcamiento y las condiciones de su uso son un objeto claro de las **políticas públicas**. Son muchas las ciudades que regulan el estacionamiento en la vía pública con zonas controladas de pago y también es habitual que las ciudades tengan una oferta propia de plazas de aparcamiento fuera de la vía pública en parkings subterráneos o en superficie. Desde esta perspectiva, y en función de la distribución pública y privada de las plazas de aparcamiento, no hay duda del potencial de actuación pública en la regulación de este ámbito.

Las políticas públicas de aparcamiento que se establezcan forman parte intrínseca del modelo de movilidad que la ciudad. Es indudable que una política basada en la maximización de las plazas de aparcamiento en superficie generará el habitualmente denominado “efecto llamada”, lo cual no incentiva el uso de los modos no motorizados y dedica un espacio público a los vehículos en detrimento de ciclistas y personas que se desplazan a pie. El aprovechamiento máximo de las plazas en parkings subterráneos, tanto para residentes como para no residentes, facilitará la recuperación de suelo público destinado a aparcamiento en superficie y la necesaria oferta de plazas de aparcamiento en el centro de Gijón.

Esta medida propone la ampliación y modificación del sistema **ORA** con los siguientes objetivos:

- ✓ Proteger el aparcamiento residencial para evitar que el residente se vea obligado a utilizar el vehículo durante el período diurno
- ✓ Disuadir la movilidad no esencial en coche
- ✓ Coordinar adecuadamente la ORA con las APR, concentrando las plazas de rotación en el perímetro y

las de preferente uso residencial en el interior.

- ✓ Promover el uso del transporte público urbano como modo de transporte hasta el centro de Gijón.
- ✓ Reducir el tráfico de agitación que se genera con la búsqueda de plaza de aparcamiento y la consiguiente disminución de la emisión de ruido, de contaminación (gases y partículas) y el aumento de la seguridad vial.
- ✓ Posibilitar la aplicación de una política tarifaria integrada del aparcamiento que redunde en un mejor aprovechamiento de las plazas existentes, en superficie y en subterráneo, así como de una mejor gestión de la circulación en el centro de Gijón.

En cualquier caso, la ampliación y reordenación de la ORA deberá contar con el consenso de los vecinos afectados.

#### Descripción

Se plantean dos submedidas:

##### 28.1 Ampliar el sistema ORA

Se plantea aumentar la oferta de zona regulada en donde se cumplen los siguientes criterios:

- Saturación del estacionamiento en calzada durante el período diurno: superior al 90% en los períodos de mañana y tarde
- Disponibilidad de alternativas de transporte público: más de una línea de autobús

En base a ello, la regulación se extendería por el área denominada previamente APNM (Área de Prioridad No Motorizada).

##### 28.2 Modificar la tipología de plazas

Se plantea adaptar el sistema ORA a la progresiva implantación de APR/ZBE y APNM con objeto de evitar tráfico de agitación en búsqueda de aparcamiento en las zonas más céntricas y de bajas emisiones, reservando estas plazas de forma preferente al residente y concentrando la rotación en zonas más exteriores. De esta forma, se establecerían cuatro tipos de plazas, tal como describe la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Gijón:

- Naranjas: Exclusivas para residentes, **supondrían aproximadamente un tercio de las plazas totales** y estarían distribuidas homogéneamente por toda la zona ORA
- Verdes: Para residentes y foráneos, se permitiría estacionar al foráneo por un tiempo máximo de 2 horas. Este tipo de regulación sería la prioritaria en el interior de la APR/ZBE Centro.
- Azules: Para residentes y foráneos, sin límite de tiempo, prioritario en el APNM que no corresponda al APR/ZBE Centro.
- Rojas: Alta rotación, repartidas por toda la zona ORA, allá donde sea necesario.

En las áreas denominadas Entornos Singulares y APRs, también se contemplará la implantación de estacionamiento regulado como zona ORA. Debido a que tendrán una consideración especial, se deberá estudiar la viabilidad en cada área y realizar una valoración de la tipología de plazas a aplicar.



## Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
  - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
  - Medio Ambiente y Movilidad
- Empresa Mixta de Tráfico de Gijón, S.A.
- Unión de Comerciantes del Principado de Asturias y de empresarios del centro
- Asociaciones de vecinos

## Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Plazas ORA	4.693	11.500	---- (*)	Municipal	2025-2028

(\*) Se considera que los ingresos que generará el sistema compensará la inversión a realizar

## Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



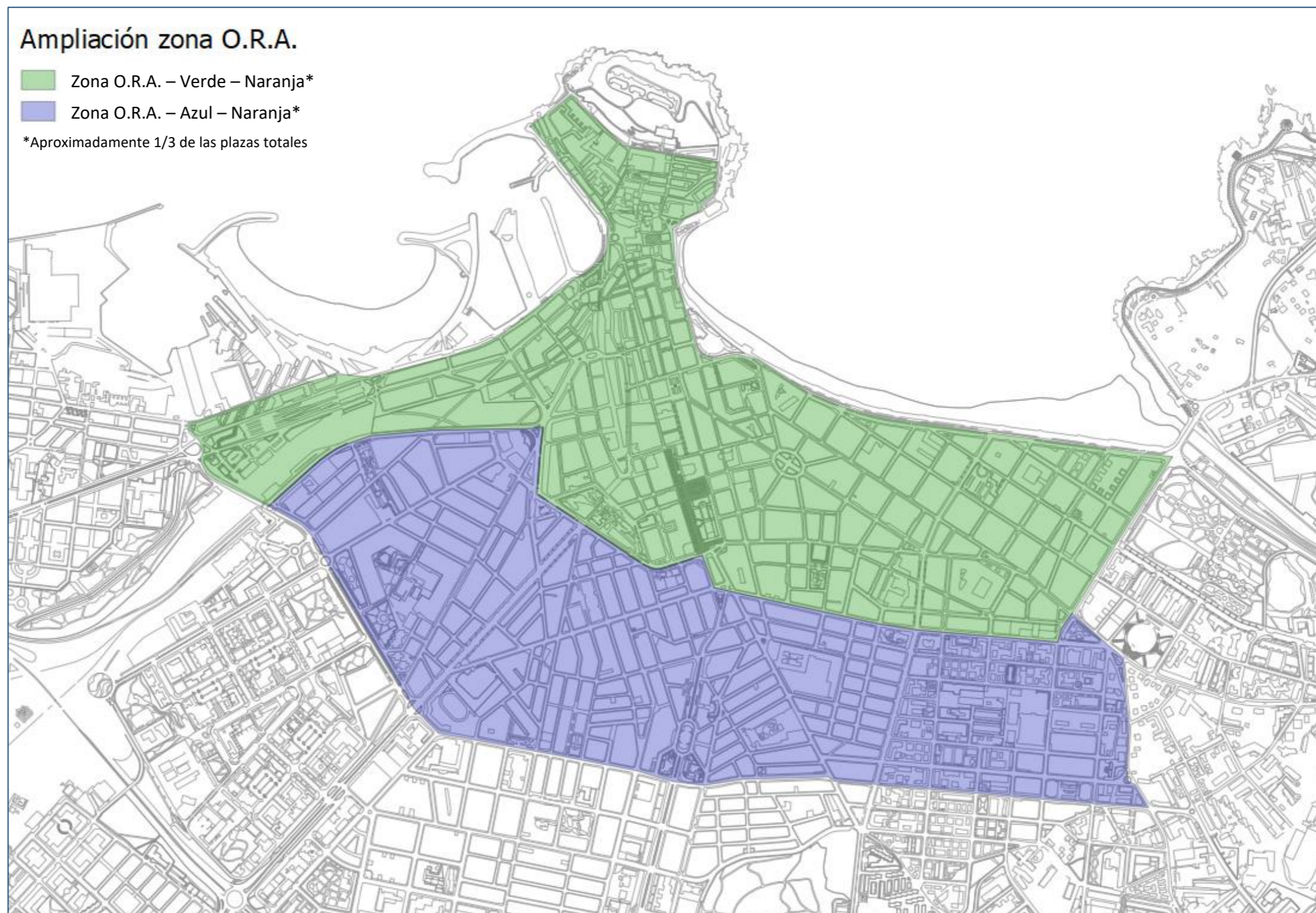


Ilustración 78. Propuesta de ampliación de la zona ORA. Fuente: elaboración propia

## 7.4 VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

### 29. PLAN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES

#### Objetivo y justificación

Se plantea la realización de aparcamientos para residentes y/o mixtos, que permitan paliar los déficits residenciales de aparcamiento, fomentar la electrificación del parque de vehículos al aumentar la dotación de aparcamiento fuera de calzada y rescatar para usos más sostenibles el espacio público en superficie.

Así, se deberá establecer los estándares de dotación de aparcamiento, conforme a su ausencia de necesidad por disponer de accesibilidad por modos de transporte colectivo y las necesidades funcionales de la red viaria, y los planes y políticas municipales de calidad del aire o de limitación de la congestión o de recuperación del espacio público. De esta manera, se fomentará el uso de modos de transporte más adecuados y sostenibles. En los aparcamientos fuera del espacio público, se establecerá la incorporación de sistemas de recarga de energía no vinculada a combustibles fósiles.

#### Descripción

Se plantea la realización de una **Red de parkings subterráneos de carácter principalmente residencial** en aquellas zonas en las que exista especial necesidad. En el marco del presente Plan se trata de una las medidas más importantes en tanto que su realización posibilitará destinar el espacio público a otros usos, con importantes beneficios para el conjunto de la ciudadanía en términos de habitabilidad, salud, mejora de la seguridad vial, sostenibilidad y eficiencia energética. El espacio público liberado podrá destinarse así a la ampliación de aceras, creación de áreas estanciales, carriles bus, carriles bici, creación de entornos escolares seguros, supermanzanas, etc. El detalle de las plazas que se propone eliminar con motivo de las distintas actuaciones se recoge en el Anexo I del presente documento.

A modo orientativo esta red de parkings se plantea en el entorno de las siguientes vías, y con la siguiente estimación del número de plazas de cada aparcamiento:

- Aparcamiento residencial 1: Plaza Médico Félix Prieto. 350 plazas.
- Aparcamiento residencial 2: Avenida de las Industrias. 200 plazas.
- Aparcamiento residencial 3: Solarón. 400 plazas
- Aparcamiento residencial 4: Avenida Manuel Llanea. 500 plazas
- Aparcamiento residencial 5: Foro. 200 plazas.
- Aparcamiento residencial 6: Avenida Gaspar García Laviana. 750 plazas.
- Aparcamiento residencial 7: Contrueces. 350 plazas.
- Aparcamiento residencial 8: Plaza Romualdo Alvargonzalez. 165 plazas.
- Aparcamiento residencial 9: Avenida Hermanos Felgueroso. 500 plazas.
- Aparcamiento residencial 10: Parque de Cocheras. 300 plazas.

Estos aparcamientos residenciales suman un total de **3.297 plazas**. De esta forma, tal como se muestra en la imagen a continuación, con radios de 300 y 500 metros, queda cubierta gran parte del área de la ciudad en la que se han detectado importantes déficits de aparcamiento en el documento Diagnóstico de este Plan de Movilidad.

En los aparcamientos de nueva construcción se deberá prever la incorporación de nuevas funcionalidades como son: aparcamiento para *car-sharing*, vehículos comerciales, muelles de carga, consignas, recarga coches eléctricos etc. que los conviertan en centros intermodales, además, el número de plazas destinadas a vehículos privados de residentes debe ser el mayor posible.

Para el desarrollo del plan de aparcamientos para residentes, se estudiarán fórmulas de colaboración público-privada para que la oferta de plazas se ajuste a la realidad socioeconómica de los barrios donde se pretenden implantar.

#### Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón
  - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
  - Medio Ambiente y Movilidad
  - Urbanismo

#### Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Cobertura infraestructural de aparcamientos residentes	85%	90%	---- (*)	Municipal-Privada	2023-2032

(\*) Se considera que dichos aparcamientos serán de oportunidad urbanística o los ingresos que generen compensarán la inversión a realizar. También se evaluará en algún caso concreto la posibilidad de realizar aparcamientos en altura con objeto de abaratar los costes, lo que conllevará la modificación del PGO en vigor.

#### Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



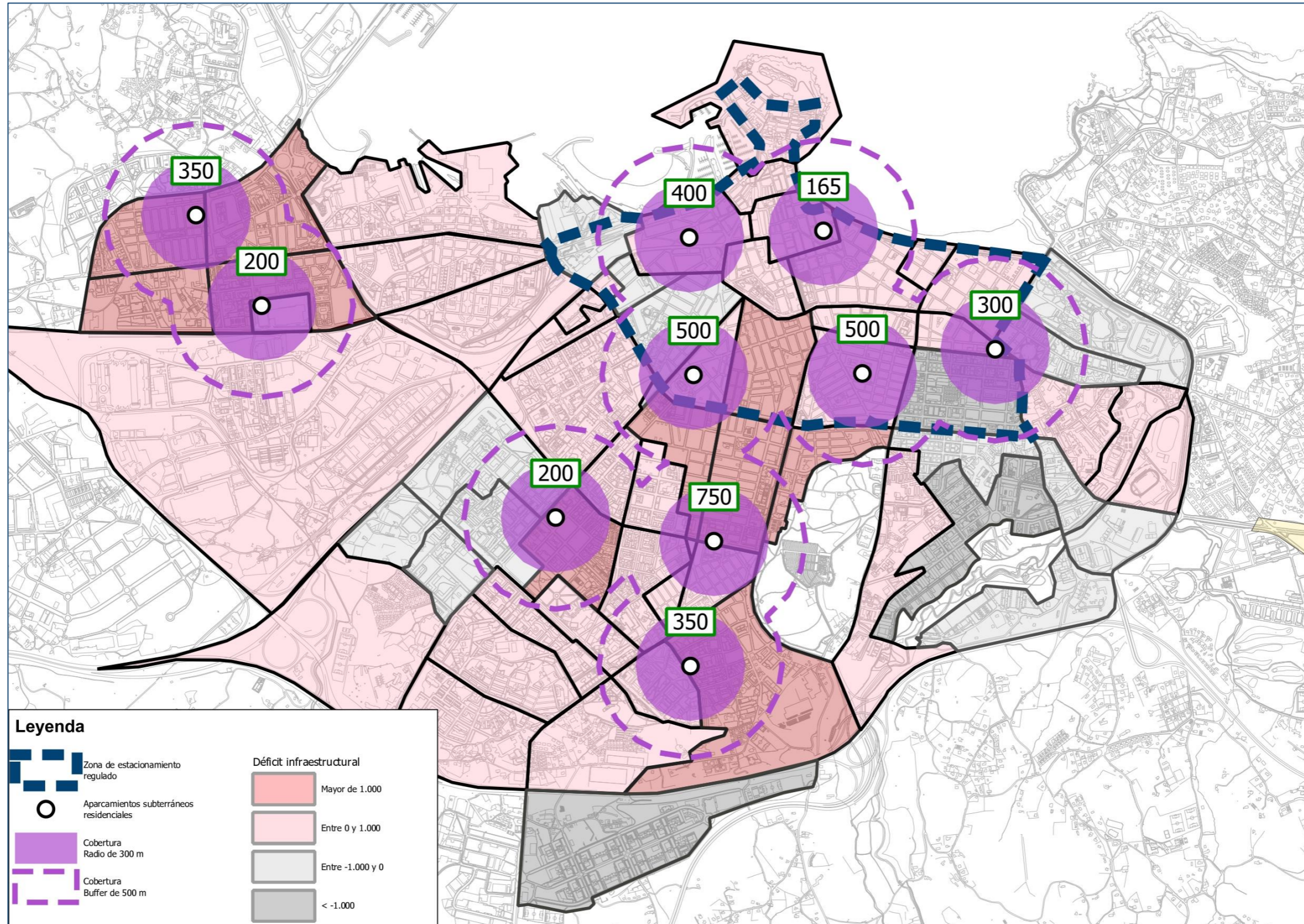


Ilustración 79. Plan de aparcamientos para residentes Fuente: elaboración propia



## 7.4 VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

### 30. PLAN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

#### Objetivo y justificación

Los **aparcamientos intermodales**, más conocidos como aparcamientos disuasorios, se han mostrado como actuaciones de éxito probado en muchas ciudades que han decidido apostar por políticas de integración de movilidad, planeamiento urbanístico, desarrollo, energía y medio ambiente.

Un aparcamiento disuasorio no es más que un gran espacio situado en el extrarradio de una ciudad que se adecúa como aparcamiento de vehículos que llegan a la misma desde otros concejos o desde la zona rural y que ofrecen posibilidades cercanas de cambiar el modo de llegar al centro o a otras áreas de la ciudad en base a transporte público, itinerarios peatonales y ciclistas, vehículos compartidos, taxis, etc.

Esta medida persigue proporcionar un espacio de aparcamiento, a un precio asequible o gratuito, y asociado a otros modos de transporte como el peatonal, ciclista o el transporte público en los ejes radiales donde la velocidad comercial, así como la frecuencia combinada de las diferentes líneas de EMTUSA ofrezcan un acceso rápido al centro.

Con esta medida se **reduce el número de vehículos que acceden al área urbana**, especialmente al centro urbano, eliminando así la mayor agitación del tráfico en estas zonas. Indudablemente, esta medida ha de ir acompañada de otras medidas de desincentivación del acceso del vehículo particular en el centro urbano (aparcamiento regulado en destino, pacificación de la velocidad, etc.) así como de mejoras en el acceso al transporte público urbano al centro junto con otros modos.

Debe indicarse que diariamente se realizan 146.772 desplazamientos entre el núcleo urbano y el exterior.

#### Descripción

Asociados a la red de transporte público principalmente, pero también a la red ciclista y peatonal, se plantea una red de aparcamientos de disuasión perimetrales que atiendan a la demanda externa en coche que quiera acceder al Centro de la ciudad. Se valora la necesidad de desarrollar alguna experiencia piloto para que los vecinos y vecinas de la zona rural del concejo cuenten con plazas reservadas en los nuevos aparcamientos disuasorios.

En las siguientes imágenes se muestran las ubicaciones y parcelaciones programadas para la puesta en marcha de dichos aparcamientos disuasorios, así como la relación de plazas aproximadas resultantes del aprovechamiento de las superficies destinadas. El emplazamiento de estos aparcamientos disuasorios se ha basado en lo previsto en el Plan General de Ordenación con unas modificaciones.

La decisión sobre la localización de estos aparcamientos disuasorios ha tenido en cuenta el conjunto de la red viaria, los flujos de tráfico y niveles de congestión, la demanda, así como las oportunidades espaciales.

Tres de los emplazamientos elegidos están en cercanía de una estación de tren de RENFE/FEVE (Calzada de Asturias, Tremañes) o de una estación del futuro Metrotrén (Avda. Justo del Castillo). La inexistencia de red de transporte público urbano en el entorno de los mismos no ha sido un factor eliminador pues se puede complementar con una mejora de la oferta de transporte público.

Además de los propuestos, se valora la posibilidad de crear pequeños aparcamientos disuasorios en determinados puntos de la zona rural del concejo, conectados a las líneas de transporte público o de transporte a la demanda. Del mismo modo, se acuerda desarrollar alguna experiencia piloto para que los vecinos de la zona rural cuenten con plazas reservadas en los nuevos aparcamientos disuasorios.

Nombre	Superficie (m2)	Plazas
AP-DIS ESTE	20735	905
AP-DIS SUDESTE	18281	750
AP-DIS OESTE	13003	500
AP-DIS SUROESTE	8737	320
AP-DIS CENTRO OESTE	7048	500
AP-DIS SUR	14573	550

Ilustración 80. Relación de nº de plazas y superficies de los aparcamientos disuasorios. Fuente: Ayuntamiento de Gijón

#### PD1 ESTE:

Detrás del Palacio de Deportes de La Guía - Presidente Adolfo Suárez. Actualmente ya existe un aparcamiento no regulado allí. Los domingos se celebra el rastro en este parking.

#### 905 PLAZAS

Juntamente con la oferta disponible en el estadio del Molinón configura una gran zona de aparcamiento para las largas duraciones de estacionamiento. Dada su proximidad al Centro, la intermodalidad se podría hacer con los modos pie/bici por lo que se aconseja la implantación de bicicletas públicas en dicho espacio. Se plantea la implantación de sistemas de control y gestión, así como su señalización.



Ilustración 81. Delimitación PD1 Este. Fuente: elaboración propia



## PD2 SUDESTE:

En cercanía del Edificio Polivalente de la universidad. Está muy bien conectado tanto para los coches vía la Rotonda del Caballo como con transporte público vía la futura estación de Metrotrén Justo del Castillo y la variedad de líneas que transcurren por la zona. Se plantea la implantación de sistemas de control y gestión, así como su señalización.

750 PLAZAS



Ilustración 82. Delimitación PD2 Sudeste. Fuente: elaboración propia

## PD3 SUROESTE:

Ubicado al lado de la estación de Tremañes, el PD3 forma parte de una Unidad de Gestión APP – “Y” delimitada en el Plan General de Gijón. Está calificado como “Sistema General de Infraestructuras – aparcamientos disuasorios”, y está pendiente del desarrollo de esta Unidad. Imprescindible para el funcionamiento de este aparcamiento es el desarrollo de las nuevas conexiones previstas por el Plan General que mejoran sus accesos y que se han descrito previamente en el presente Plan.

320 PLAZAS

Su proximidad a la estación de Tremañes asegura la intermodalidad con una red de transporte público de gran capacidad.

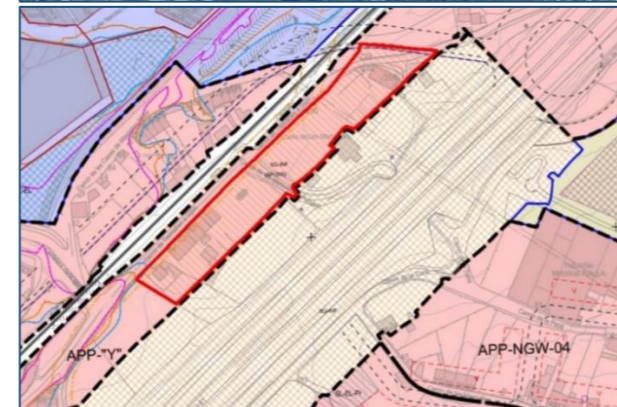


Ilustración 83. Delimitación PD3 Suroeste. Fuente: elaboración propia

## PD4 OESTE:

Este aparcamiento disuasorio sustituye al PD5 previsto por el Plan General de Gijón. Tiene la ventaja de poder ofrecer 500 plazas y estar en cercanía de la estación de RENFE Calzada de Asturias. Se plantea que ADIF impulse su realización

500 plazas



Ilustración 84. Delimitación PD4 Oeste. Fuente: elaboración propia

## PD5 CENTRO-OESTE

Se plantea la consideración de disuasorio del aparcamiento ubicado en la Avenida Portugal, junto a la rotonda que da acceso a la autovía, de acuerdo con lo indicado en el Plan General de Ordenación. En ese aparcamiento se plantea la construcción de una planta subterránea o en altura además de la existente en superficie para ampliar su capacidad, y sería necesaria una reordenación de líneas que permita la intermodalidad con el bus.

500 PLAZAS



Ilustración 85. Delimitación PD5 Centro - Oeste. Fuente: elaboración propia

## PD6 SUR

En este caso, se plantea la generación de un nuevo aparcamiento disuasorio en el entorno de Nuevo Rocés, con acceso desde la Carretera Carbonera y con conexión con diversas líneas de transporte público. Además, tendría una posible utilidad para suplir la demanda de aparcamiento residencial de la zona.

Este aparcamiento será especialmente útil para el uso por parte de los vecinos de algunas de las parroquias de la Zona Rural de Gijón.

550 PLAZAS



Ilustración 86. Delimitación PD6 Sur. Fuente: elaboración propia

## 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
  - Urbanismo
  - Policía Local
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón (EMTUSA)

## Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
Nº de plazas aparcamientos de disuasión	1.850	3.525	3.850.000€	Municipal	2023-2032

## Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



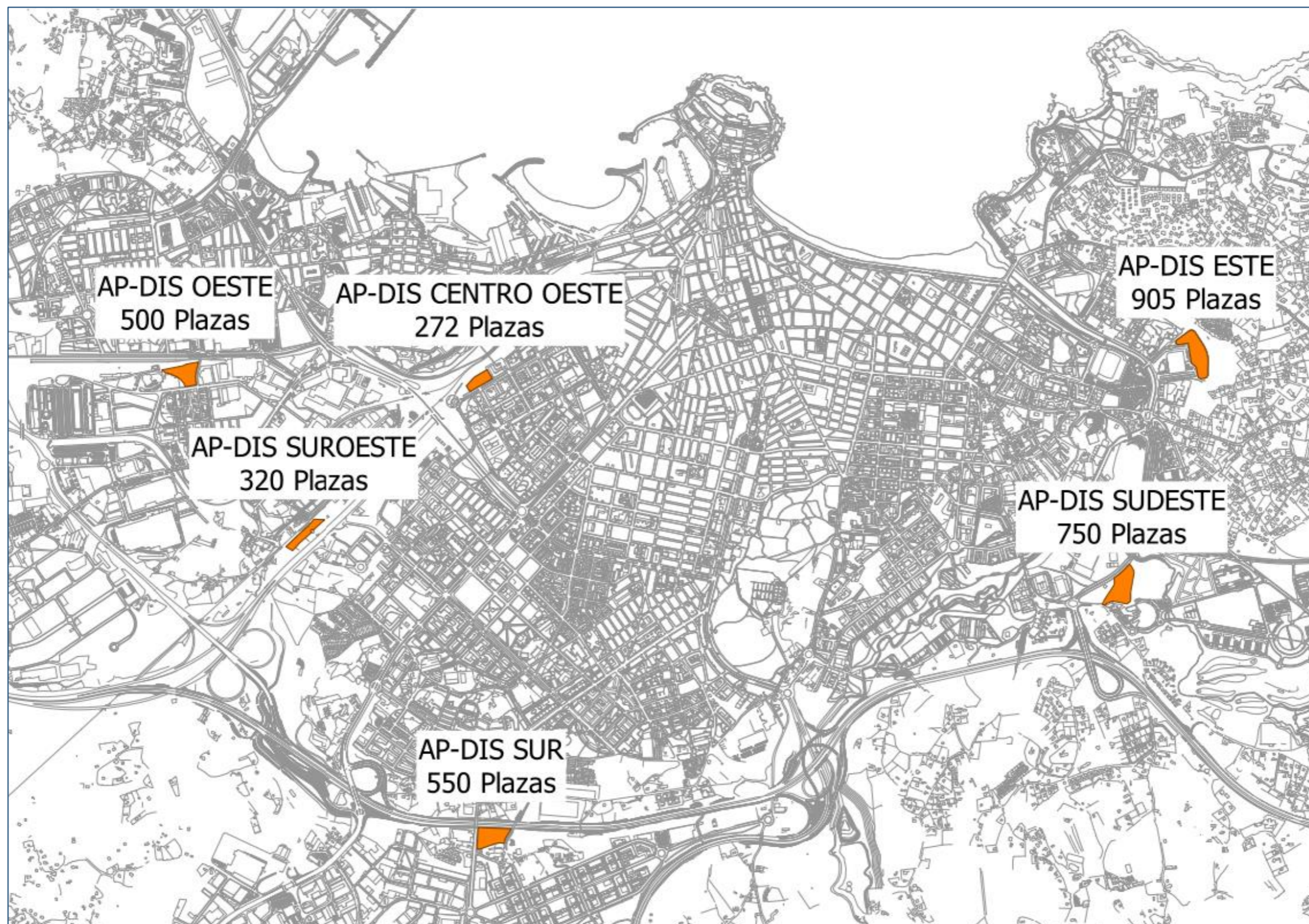


Ilustración 87 Propuesta de implantación de aparcamientos disuasorios. Fuente: elaboración propia.



## 7.4 VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

### 31. PLAN DE APARCAMIENTOS PARA PMR

#### Objetivo y justificación

Es objetivo de esta actuación proporcionar a las personas que sufren movilidad reducida (PMR) información de valor sobre las plazas de aparcamiento reservado para sus vehículos, así como reducir su uso indebido, mejorando la accesibilidad y la movilidad urbana.

Se pretende:

- Por un lado, la modernización de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida para dotar de una superior seguridad a la misma,
- Por otro lado, la implementación de una aplicación móvil para dar soporte a la ciudadanía con diversidad funcional en el uso de su tarjeta de estacionamiento, así como ofrecer información que facilite el uso del transporte público y privado.

Las Personas que sufren Movilidad Reducida (PMR), por definición, son personas con limitaciones o dificultades en sus desplazamientos que para poder tener una mayor autonomía y gozar de buena calidad de vida, necesitan de lugares para aparcar sus vehículos a motor lo más cerca posible a sus lugares de residencia, de trabajo, de ocio o a sus centros de salud, por ejemplo. Por tanto, el disponer o no de esas plazas reservadas supone poder o no poder realizar esas actividades habituales con facilidad.

Si bien la serie histórica municipal de Gijón revela el incremento progresivo en la dotación de plazas reservadas en superficie por toda la ciudad, en cumplimiento de las directrices de la política municipal por favorecer una movilidad universal y sin barreras, es necesario seguir **racionalizando y/o aumentando estas plazas en proporción con las necesidades de las PMR.**

Es cierto que, en la actualidad, según se deriva del Diagnóstico de la Movilidad de Gijón, la dotación de estacionamiento reservado para PMR asciende a 732 plazas disponibles, con un control muy mejorado de las mismas de unos años a esta parte. Sin embargo, las PMR siguen teniendo determinados problemas de aparcamiento en la ciudad por diferentes motivos, siendo algunos de ellos los siguientes:

- Uso de dichas plazas como zonas de C/D u otras gestiones personales.
- Uso y abuso de estas plazas por parte de personas que carecen de dicha tarjeta.
- Tarjetas falsas, duplicadas y caducadas en circulación.
- Tarjetas que utilizan indiscriminadamente familiares o amigos del titular de las mismas.

El Principado de Asturias cuenta con el Decreto 58/2017, de 2 de agosto, por el que se regula el procedimiento para la obtención de la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan a personas con movilidad reducida en el Principado de Asturias y que tiene por objeto regular el procedimiento para la concesión y renovación en el Principado de Asturias de la Tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida de conformidad con lo previsto en la normativa básica estatal.

Según la Ley 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, en todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros, sean en superficie o subterráneos, en vías o espacios públicos, se reservarán permanentemente, y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales, plazas debidamente señalizadas para vehículos que transporten personas en situación de movilidad reducida.

El número de plazas reservadas será, al menos, de una por cada 40 o fracción en aparcamientos de hasta 280 vehículos, reservándose una nueva plaza por cada 100 o fracción en que se rebase esta previsión.

Las 732 plazas PMR presentan más del 1% del total de las plazas en superficie (son el 1,2% de 62.166 plazas) y cumplen así la normativa estatal.

En cualquier caso, se establecerá como criterio general, dentro del conjunto de actuaciones previstas en este Plan, el mantenimiento de las plazas reservadas para PMR y su acceso a las mismas o, en su defecto, en las vías o calles del entorno próximo. Cuando se establezcan restricciones a la circulación de vehículos privados se garantizará el acceso de aquellos que transporten a personas con movilidad reducida.

#### Descripción

Este Plan propone:

- Incrementar el control y verificación de las tarjetas en circulación. Al respecto, seguir el procedimiento del proyecto europeo SIMON (<http://simon-project.eu/>), que el Ayuntamiento de Madrid ha llevado a cabo en colaboración con el Consorcio de Transportes de Madrid para facilitar la detección del uso fraudulento de las tarjetas de estacionamiento para PMR. La experiencia, que incluyó una fase piloto, incorporó códigos QR en estas tarjetas para que tanto agentes de movilidad como agentes de la Policía Local y controladores del aparcamiento regulado pudiesen comprobar su autenticidad. Además, la implantación del programa SIMON permite la utilización de estas plazas para PMR en otras ciudades europeas, gracias a la normalización de la tarjeta identificativa. En la imagen se puede visualizar el formato final de la tarjeta.
- Implementar una aplicación móvil (APP) que dé soporte a personas con diversidad funcional para consultar mapas de reservas PMR, planificar rutas, etc.
- Revisar el inventario de las actuales plazas para PMR, identificando aquellas zonas que tienen mayor demanda para comprobar la necesidad de un aumento del número de plazas disponibles o una redistribución de las existentes. Como mínimo, la oferta de plazas de PMR ha de suponer un 1% del total.
- Actualización permanente de la información de plazas para PMR disponible, para dispositivos móviles y multiplataforma.



Ilustración 88. Modelo de tarjeta de estacionamiento para PMR



## 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
- Policía Local
- Entidades de discapacidad

## Presupuesto y plazo previsto

El programa europeo SIMON englobó las ciudades de Lisboa, Madrid, Parma y Reading, tuvo una duración de 36 meses y un presupuesto cercano a los cuatro millones de euros. De estas ciudades, la más aproximada por tamaño y población sería Parma.

En Gijón, dada su menor escala, se estima que se podría implantar este programa, incluyendo las tarjetas para los PMR, el sistema de gestión y fraude de dichas tarjetas, la aplicación informática para los operarios/controladores, sistema de navegación, planificador de rutas, etc. El coste asociado sería de unos 150.000€.

El resto de los costes asociados para la actualización y revisión de plazas y los sistemas automáticos serían de unos 50.000€.

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% plazas PMR en calzada sobre el total	1,2	1,5	200.000 €	Municipal	2024-2025

## Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

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



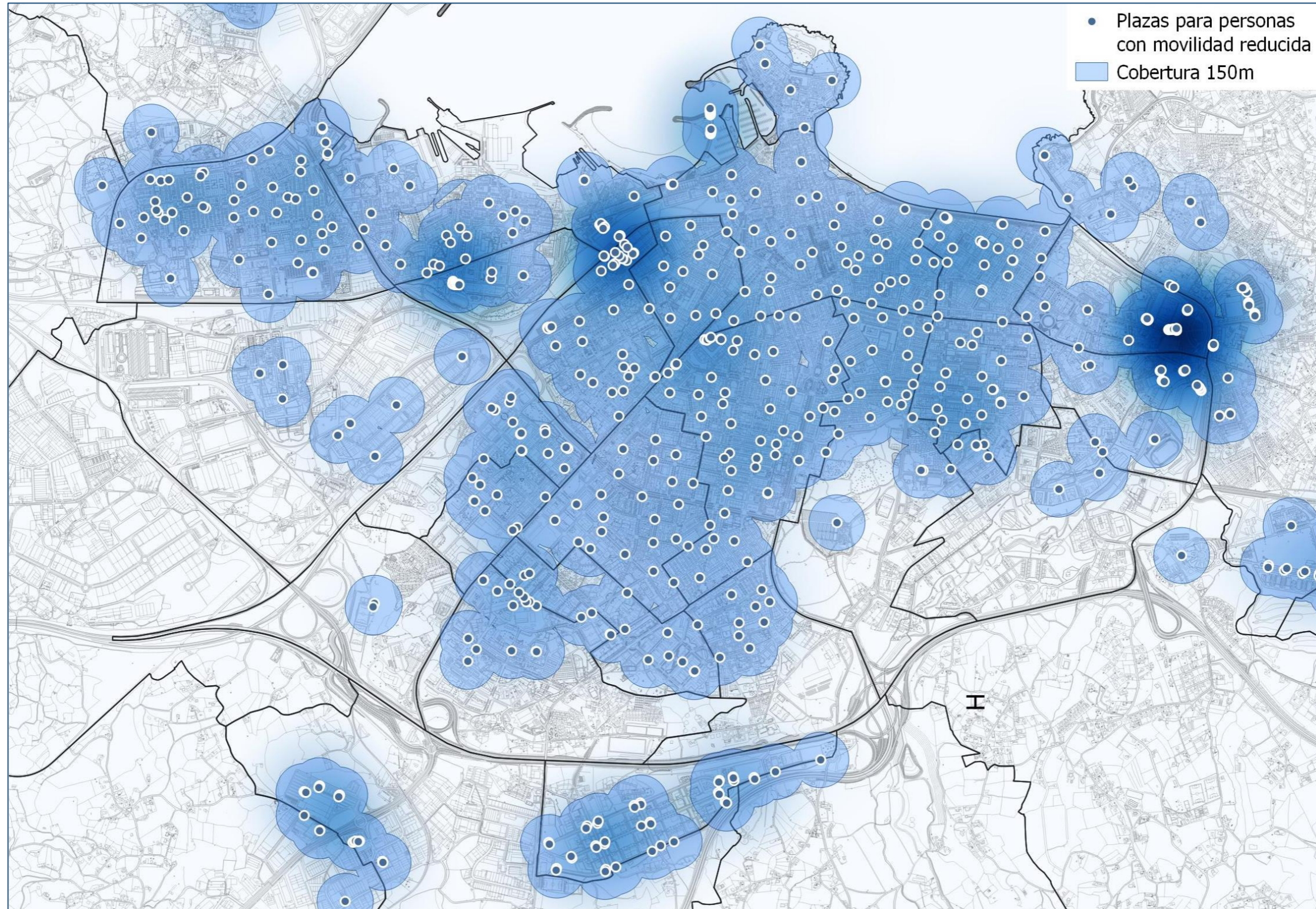


Ilustración 89. Plazas para personas con movilidad reducida. Fuente: elaboración propia