

TÍTULO DE LA PROPUESTA	TEXTO DE LA PROPUESTA
Ampliación del ÁREA 30 a los polígonos industriales y otros centros atractores de viajes	En los objetivos específicos del documento de trabajo del nuevo Plan de Movilidad se especifica Fomento de los modos no motorizados, así como Impulso de la Movilidad Sostenible al trabajo y centros atractores de viajes. Si realmente el nuevo Plan de Movilidad quiere cumplir dichos objetivos, está claro que es necesario incentivar de forma muy decidida el transporte en bicicleta a los centros de trabajo. Es decir, el objetivo no debería ser que el transporte en bicicleta siga relegado a algo relacionado con el ocio los fines de semana o los días de verano, sino que se convierta en algo normal, como un primer paso hacia el cambio de mentalidad en la ciudadanía. Esto lo han sabido ver muy bien ya hace tiempo los países del norte de Europa (especialmente Holanda y Dinamarca), en donde se ha pacificado el tráfico y se han creado carriles-bici no sólo en el centro de las ciudades sino especialmente en barrios residenciales, polígonos industriales, centros de estudio, hospitales, etc. Y no hace falta compararse con Ámsterdam o Copenhague, sino que buscando ciudades del tamaño de Gijón (Utrecht en Holanda y Aarhus en Dinamarca) vemos que tienen más días de lluvia al año que Gijón (131 y 123 respectivamente, frente a 121 de Gijón) y peores climas (entre 3 y 5 °C menos de media al año que en Gijón y 20-30 días de nieve al año), y sin embargo el porcentaje de desplazamientos diarios en bicicleta es muchísimo más elevado ( <a href="https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/27/utrechts-transport-policies-explained/">https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/27/utrechts-transport-policies-explained/</a> y <a href="https://www.aarhus.dk/sitecore/content/Subsites/gogreenwithaarhus/Home/Projekter/Mere-end-hver-tredje-aarhusiansk-rejse-skal-vaere-en-cykelrejse.aspx?sc_lang=en">https://www.aarhus.dk/sitecore/content/Subsites/gogreenwithaarhus/Home/Projekter/Mere-end-hver-tredje-aarhusiansk-rejse-skal-vaere-en-cykelrejse.aspx?sc_lang=en</a> ). Resumiendo, la clave no es el tamaño de la ciudad, los días de lluvia o las calles con cuesta, sino la voluntad política para incentivar a los ciudadanos a acudir a su puesto de trabajo en bicicleta mediante la pacificación del tráfico y la creación de carriles-bici adecuados. Sin embargo, viendo el mapa del documento de trabajo se echa claramente en falta el ÁREA 30 en dos zonas: polígonos industriales de la zona oeste y Milla del Conocimiento/Hospital de Cabueñes en el este. Dicho documento parece olvidar que la mayoría de ciudadanos no trabajan en el centro (bien comunicado a día de hoy con transporte público) sino en polígonos industriales. El caso del polígono de Tremañes es paradigmático: está rodeado de zonas residenciales pero parece haber sido olvidado por el documento, cuando está claro que la Avenida de los Campones podría pacificarse perfectamente (sin "molestar" a los camiones que llegan desde las autopistas al Centro de Transportes). Lo mismo pasa con la Avenida del Botánico y la Pecuaría en el este. Por tanto, mi propuesta de actuación es ampliar el ÁREA 30 propuesta en el Plan de Movilidad a los polígonos industriales y otros centros de trabajo,
Zonas de Aparcamiento para retirar los medicamentos	Propongo al igual que los hospitales, centros de salud, residencias geriátricas, incluso hoteles, habilitar zonas de aparcamiento para un máximo 5 minutos para retirar los medicamentos de las oficinas de farmacia, sin molestar ni interrumpir el tráfico, pues muchas veces se sale en coche del centro de salud u hospital y no se dan facilidades para acceder a la farmacia a retirar los medicamentos de urgencia que han sido prescritos cuando se ha tenido que ir en coche a urgencias, incluso pacientes con movilidad reducida tienen dificultades para acceder a la oficina de farmacia.
NORMATIVA DE TERRAZAS EN ACERAS.	Revisar la normativa sobre los lugares de colocación de terrazas en aceras y en caso de existir aplicarla. No es posible que terrazas de hostelería estén ocupando prácticamente toda zona de paso de peatones por aceras de todo tipo de tamaño.
MAS CARRILES BICIS	SI REALMENTE QUIEREN INCENTIVAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, ENTONCES SE DEBERÍAN CREAR MÁS CARRILES BICIS !! Muchos ciudadanos no se atreven a usar las bicis dentro de la ciudad por el peligro que conlleva. Además se debería instalar más zonas seguras para aparcar las bicis.
Nuevos puntos Gijón-Bici	Mi propuesta sería la de incluir nuevos puntos de recogida y entrega de bicicletas municipales Gijón-Bici. Existen muchos lugares de la ciudad apartados de dichos puntos lo que impide a muchos ciudadanos hacer uso de dicho servicio de movilidad. Como propuesta de nuevos puntos incluiría: Hospital de Cabueñes / Tanatorio y Hospital de Jove. Zona del Estadio del Molinón, Palacio de los Deportes y FIDMA. Parque fluvial (zona La Coría) Grupo Covadonga y Santa Olaya. Los Fresnos. Zona Corte Inglés. Parque de Moreda. Zona universidades (Campus y Laboral). Zona centro de salud de Contrueces. Nuevo Rocés (Leroy Merlin y Campos de la Federación) Con estos nuevos puntos de Gijón-Bici se consiguen dar cobertura a zonas de mucha afluencia de público y a lugares de alta ocupación de viviendas, lo que ayudaría a una movilidad más sostenible en toda la ciudad. Por supuesto, que en un futuro se necesitarían ampliar dichos puntos, pero esta operación sería un muy buen comienzo.
Bicicletas municipales	Para que el uso de la bicicleta sea una alternativa de transporte efectiva dentro de la ciudad es imprescindible que haya bicicletas disponibles, además de puntos de recogida suficientes. Muchas personas carecen de bicicleta, pero se animarían a utilizar una pública si tuvieran garantías de que las tienen y las pueden recoger y dejar cerca de sus puntos de origen y destino (institutos, lugares de ocio, bibliotecas, campus universitario...). Por la misma razón, es necesario dotar de más puntos de aparcamiento para las bicicletas privadas. Tal y como están concebidos ahora, los carriles bici solo sirven para pasear, pero no como alternativa de movilidad: ¿qué se hace con la bicicleta cuando se llega al destino?
Viaje de regreso gratuito	Si queremos fomentar el uso del autobús urbano, debemos hacer que sea más atractivo. Esto supone actuar en dos frentes: tiempo y coste. Uno de los destinos más congestionados y que más tráfico de vehículos privados genera es el hospital de Cabueñes. ¿Por qué no incentivar su uso dando el viaje de regreso gratis?

Pasos de peatones	Como peatón, muchas veces me he llevado un susto al cruzar por un paso de peatones porque cuando consigo ver si vienen coches para cruzar, ya los tenemos encima. Como conductor, también me he llevado varios sustos porque no se ve a los peatones hasta que ya están cruzando (y si son niños, cuesta más aún verlos). ¿Por qué no se prohíbe aparcar un par de metros antes de los pasos de peatones? De esa manera, tanto peatones como conductores tendríamos perspectiva suficiente para vernos los unos a los otros.
BUS PARADAS SIGLO XXI	<p style="text-align: center;">BUS PARADAS SIGLO XXI</p> <p>Adaptación de las paradas del bus urbano, al Gijón del 2024, bajo principios racionales</p> <p>1º ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS Para una mayor accesibilidad al transporte urbano de viajeros</p> <p>2º SEGURIDAD Con la creación de “Zonas de aproximación” de vehículos</p> <p>3º COMODIDAD Con la creación de “ Zonas de aproximación ” se consigue un espacio libre de obstáculos para la subida y bajada de viajeros</p> <p>4º EDUCACION Consiguiendo uniformidad en las nuevas paradas se puede por un lado, a nivel particular, enseñar a nuestros hijos donde y como se utilizan de forma segura los transportes urbanos y a nivel colectivo con campañas en los centros educativos</p> <p>ACTUACIONES :</p> <p>ZONAS DE APROXIMACION señalizada mediante una marca vial, línea continua amarilla, sobre la acera a una distancia de entre 50 a 60 centímetros del borde de la misma en toda la longitud de la parada ( cabe incluir en la franja leyenda indicando el peligro existente de alcance u otras). Este espacio o “ Franja de seguridad “ debe de estar libre de obstáculos ( papeleras, señalización vertical, postes informativos, farolas, arboles, etc ). MUY IMPORTANTE que ninguno de ellos ( mobiliario urbano, obstáculos ) estén a una distancia del borde de la acera que obligue a los transeúntes o usuarios del transporte, a esquivarlos invadiendo dicha “ Franja de seguridad “. En la actualidad incluso los laterales de las marquesinas para acceder a las mismas obligan a la gente a situarse sobre el bordillo de la acera cuando no sobre la calzada. Rediseñar las marquesinas para que se ajusten a estos criterios de seguridad, en algunas paradas se trata de alejarlas del bordillo. ADAPTACION DEL TAMAÑO DE LAS PARADAS, a tener en cuenta el numero y tipo de vehículos que utilizaran la misma, ( vehículos rígidos o articulados, por ejemplo ). En algunos casos con adelantarlas o atrasarlas en la calle sería suficiente. A suficiente distancia de las intersecciones, para que los vehículos no queden en las mismas al bajar o subir viajeros. CAMBIAR EN LA “ZONA DE APROXIMACION” aquellas alcantarillas de aguas pluviales que se encuentren en la calzada por las que se sitúan sobre la acera; detalle este que puede parecer de menor importancia, no siendo así pues al acercarse los vehículos pesados a la parada van hundiéndose las alcantarillas provocando un cabeceo de la carrocería, cada vez mayor según pasa el tiempo ( en algunos casos se han llegado a producir lesiones de importancia ). ELIMINACION DE LOS ADOQUINADOS por las mismas razones anteriormente expuestas pues este adoquinado va hundiéndose paulatinamente</p> <p style="text-align: center;">POR LA CIUDAD QUE DESEAMOS PUXA GIJON</p>
Ampliación de pasos de peatones	La ampliación de algunos pasos de peatones se ve necesaria cuando una calle es cruzada por una gran cantidad de gente. Lo que propongo es la revisión de pasos de peatones y rebajes de las aceras de Gijón, para facilitar el paso de algunas calles. Pongo un ejemplo claro que me encuentro todos los días, en el paso de peatones de la unión de la avenida constitución con la carretera la costa, tanto en el lado del parque donde las paradas del autobús como en el del museo Nicanor Piñole cuando cambia el semáforo, todo el mundo que puede echa a correr, ya que los semáforos cambian muy rápido y los pasos de peatones son muy estrechos. Esto resulta más complicado con sillas y niños pequeños.
descuentos para familias numerosas	Posibilitar que en el transporte urbano de Gijón, las familias numerosas puedan acceder a los descuentos que ya se practican en los transportes interurbanos (tren, autocar, avión). Resulta inaudito que en las tarifas vigentes de autobús no se atienda esta circunstancia.
Pasos peatones para dar continuidad a Calle peatonal Anselmo Solar (Viesques)	El caminopeatonal Anselmo Solar no tiene una continuidad natural en forma de paso de peatones en sus extremos, es decir, la propia calle Anselmo Solar de la que parte y la calle Poeta Ángel González a la que llega. Este hecho motiva que un número no desdeñable de peatones opte por cruzar irregularmente en ambos puntos, para no tener que recurrir a los pasos de peatones reglamentarios, que aunque cercanos, no tienen un sentido lógico, ni deservicio. Es más, el paso que se encuentra tras pasar la rotonda frente al ex-tinto Carlitos goza de una carencia absoluta de visibilidad. Un peligro para viandantes y conductores <a href="https://drive.google.com/open?id=1vOsiRkhQmniW8U12eWWXLCelK6E&amp;usp=sharing">https://drive.google.com/open?id=1vOsiRkhQmniW8U12eWWXLCelK6E&amp;usp=sharing</a> Se solicita el emplazamiento de dos pasos de peatones para darle continuidad al caminopeatonal calle Anselmo Solar en sus dos extremos

<p>Estacionamiento gratuito sin límite horario para vehículos con emisiones 0</p>	<p>Estacionamiento gratuito sin límite horario en las zonas de estacionamiento regulado. Esta medida también posibilitaría la implantación de plataformas de "car sharing" eléctrico como sucede con éxito en ciudades como Madrid, reduciendo el número total de vehículos que ocupan espacio en la ciudad. Sería conveniente que esta medida se tomara lo antes posible y sea efectiva tanto para vehículos a nombre de particular como para vehículos a nombre de empresa.</p>
<p>Medidas en favor de la movilidad 0 emisiones</p>	<p>En el punto 2.5 del Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura no hay prevista ninguna medida concreta en favor de los vehículos "0 emisiones", ni para promover su conocimiento y uso entre la población. Algunas propuestas podrían ser: Reducción indefinida del IVTMEstacionamiento gratuito sin límite horario en las zonas de estacionamiento regulado. Esta medida también posibilitaría la implantación de plataformas de "car sharing" eléctrico como sucede con éxito en ciudades como Madrid, reduciendo el número total de vehículos que ocupan espacio en la ciudad. Instalación de un número mucho mayor de puntos de recarga con potencias mínimas de 22 kW (trifásicos a 32 amperios) y adaptación de los actuales a la ITC BT-52 (el conector schuko no está admitido para vehículos), posibilitando la activación y, en su caso, el pago, con cualquier tipo de tarjeta, aplicación móvil, código QR... Reserva en la mayoría de las calles, además de las dedicadas a recarga, de plazas de estacionamiento exclusivas para vehículos "0 emisiones", lo que aumentaría la "visibilidad" de este tipo de vehículos entre la población. Promover la renovación de vehículos de transporte público (taxis, autobuses...) exclusivamente por vehículos "0 emisiones". Restringir el acceso a la zona de prioridad residencial / zona 30, exclusivamente a vehículos "0 emisiones" para quienes no sean residentes en la zona. Estas medidas o similares ya están implantadas, o lo estarán en breve, en otras ciudades europeas y españolas (Madrid, Barcelona, Murcia, Granada, Zaragoza...).</p>
<p>Taxis eléctricos</p>	<p>Que todos los taxis de la ciudad de Gijón sean eléctricos a partir del año 2025, y obligar a que todos los taxis que se renueven a partir de ahora, sean eléctricos. Poner en las paradas de taxis puntos de recarga para éste tipo de coches.</p>
<p>Conexión con la SENDA VERDE: La Calzada-La Camocha.</p>	<p>La unión de nuestro barrio con la Vía Verde de La Camocha presenta muchas deficiencias y peligros, haciendo imposible a día de hoy el tránsito en sillas de ruedas, bicicletas, sillitas de niño o carricoches. Los bordillos, ancho de las aceras, pasos de peatones, etc., no son adecuados ni seguros. Por lo que solicitamos un punto de conexión y acceso a esta vía, con un paso ciclopeatonal seguro, y tenemos dos propuestas que se desarrollarían por el Polígono de Roces, por la calle Arquímedes o bien por la Calle Gustave Eiffel. Ambas deberían ser estudiadas siguiendo los diferentes parámetros, y primando por supuesto la seguridad de los usuarios/as.</p>
<p>Conexión a la SENDA FLUVIAL:</p>	<p>Solicitamos que se comunique nuestro barrio a través de una vía compartida por peatones y ciclistas con la Senda Fluvial del Piles. El camino más corto y seguro transcurriría utilizando un paso subterráneo ya existente cercano al Camín del Molino de la Cuesta de la Piedra. (Antigua ganadería) Con esta medida, daríamos una pequeña respuesta a la conexión del barrio con la zona Este de la ciudad (Ceaes, Viesques, El Coto,...), y permitiría una alternativa de ocio, fomentando la práctica deportiva.</p>
<p>Anillo Verde cerrado</p>	<p>Si se llevara a cabo la conexión con ambas vías (Senda fluvial y Senda Verde de la Camocha) como pedimos, se cerraría un círculo cicloturista que rondaría los 30 kilómetros, y que prácticamente nos facilitaría el acceso a cualquier punto de la ciudad en medios no motorizados.</p>
<p>Inclusión de nuestro carril bici "aislado" en la red urbana existente.</p>	<p>Es una de las intervenciones más necesarias para que se pueda cumplir el objetivo expuesto en el PIMMS, de conectar las vías ciclistas actuales con el aislado carril bici de Nuevo Roces. Todo sería más fácil si se uniera el tramo de carril bici que hay en el barrio, al resto de la red existente.</p>
<p>Acondicionamiento Sistema Ciclopeatonal en Carretera del Obispo.</p>	<p>Solicitamos que se acondicione un sistema ciclopeatonal en la Carretera del Obispo, aprovechando el ensanchamiento previsto para esta vía, que permita una comunicación segura entre los barrios de Nuevo Roces y Contrueces.</p>
<p>Acondicionamiento del Camín del Llagar, para acceso a centros educativos</p>	<p>Solicitamos esta intervención para poder tener un acceso ciclopeatonal seguro a los equipamientos educativos asignados al barrio de Nuevo Roces, así como al Centro de Salud, lugares a los que acuden diariamente muchos de nuestros vecinos/as.</p>

<p>Acondicionamiento de un Sistema Ciclopeatonal en la AS-248</p>	<p>Solicitamos que se acondicione un sistema ciclopeatonal desde los campos del Llano 2000 hasta el parque de los pericones, transcurriendo por la Avenida de Rocés- Carretera de Pola de Siero-Carretera Ceares.</p>
<p>Pasarela elevada Nuevo Rocés-Montevil</p>	<p>De cara a salvar la Autopista A-8, sería una buena opción la creación de una pasarela ciclopeatonal, con una inclinación y ancho adecuados, para que pudiera ser usada por madres/padres con carros o personas con movilidad reducida. En este punto nos encontramos con una carretera de doble sentido de circulación en la que no existen aceras, arcenes, ni ningún otro modo seguro de uso por parte de peatones y ciclistas. Por lo que se debería habilitar un paso provisional a través del urbanizable situado frente al Camín de Arbesú (similar a los existentes en la zona del plan de vías para acceder a la estación provisional de Renfe o al Museo del Ferrocarril), mientras esta urbanización no se ejecuta. Se trataría de un paso de aproximadamente 250 metros, debidamente iluminado, para llegar al Camín de Los Caleros y obtener una conexión eficaz y segura con los barrios de Montevil y Contrueces (pudiendo llegar a los colegios públicos y al centro de salud que tenemos asignados al barrio de Nuevo Rocés).</p>
<p>Punto de préstamo municipal de bicicletas en el barrio de Nuevo Rocés.</p>	<p>Es uno de los puntos fundamentales el poder disponer del servicio municipal de bicicletas del Ayuntamiento, ya que casi todos, por no decir todos, los barrios de Gijón cuentan con este servicio público para uso y disfrute de sus vecinos. Una opción para su instalación podría ser al lado de la futura sede vecinal, ya que cuenta con espacio suficiente para su instalación. Estudio de otras ubicaciones como el aparcamiento próximo a los campos del Llano 2.000.</p>
<p>Aparcamientos estratégicos para bicicletas privadas.</p>	<p>Solicitamos más puntos de estacionamiento de bicicletas privadas en el barrio de Nuevo Rocés, por ejemplo en la sede vecinal y el Polígono Industrial de Rocés-Porceyo, lo que facilitaría los desplazamientos por trabajo a estos puntos atractivos. Debe tenerse en cuenta que el polígono de Rocés-Porceyo genera en la ciudad un número de empleos que ronda los 6.000, siendo el polígono industrial de mayor afluencia de personas en el día a día.</p>
<p>Acceso de la Línea 16 hasta la Plaza de La Braña en Nuevo Rocés</p>	<p>De esta forma permitiría hacer transbordo con la Línea 20 y la línea 15 y uniría el barrio con la Estación de Ferrocarril de Sanz Crespo. Además, se eliminarían las paradas situadas en la Carretera de Pola de Siero (As- 248), puntos con riesgo de accidentalidad, ya que no hay marquesinas, tampoco una adecuada iluminación, ni pasos de peatones para acceder a ellas de forma segura.</p>
<p>Mejora y ampliación de los horarios de la Línea 35</p>	<p>Los actuales horarios no son compatibles con la entrada a colegios e institutos, ya que llegan demasiado temprano y los centros aún están cerrados. Tampoco los horarios de vuelta al barrio de Nuevo Rocés son compatibles con las salidas de los centros educativos, ni con las de los centros laborales de esa zona.</p>
<p>Transporte escolar para Nuevo Rocés después del comedor</p>	<p>Actualmente no existe dicho servicio para los niños del barrio de Nuevo Rocés, barrio en el que no existe dotación educativa, lo que obliga a las familias a acudir con su coche particular a recoger a sus hijos, aumentando flujos y congestiones de vehículos.</p>

<p>Construcción de un paso subterráneo para el tráfico rodado y ciclopeatonal entre Nuevo Rocés y Montevil</p>	<p>Solicitamos que se tomen medidas de mejora de los accesos rodados y ciclopeatonales al barrio de Nuevo Rocés, como la aportada por el túnel que se ha contemplado para unir nuestro barrio desde la calle Benito Otero Martínez , con la calle Antonio Machado en Montevil. Con esta intervención podría darse en parte solución a los problemas de accesos al barrio, tanto rodados como peatonales.</p>
<p>Enlace para el tráfico rodado entre la Avenida del Llano y la Carretera de Ceares</p>	<p>Solicitamos que se haga constar el enlace para el tráfico rodado entre la Avenida del Llano y la Carretera de Ceares, que nos habían informado como complementario a la rotonda en la Carretera AS-248, y cuya finalidad era descongestionar la glorieta de entrada a la ciudad.</p>
<p>Desdoblamiento de la AS-246 y acondicionamiento de un sistema ciclopeatonal en la misma</p>	<p>Solicitamos que se haga constar el desdoblamiento de la AS-246, y ensancharlo a partir del puente que sobrevuela la A-8 hasta la zona de Montevil. Esto mejoraría la accesibilidad al barrio desde esta vía y nos comunicaría ciclopeatonalmente con el barrio de Rocés, donde se encuentran entre otros el IES adscrito y el Jardín de Infancia.</p>
<p>Pacificación del tráfico en la Avenida de Rocés</p>	<p>Solicitamos pacificar el tráfico en esta vía de 1.500 m, limitando los carriles a uno, habilitando aparcamiento en línea a un lado de la calzada, y en batería al contrario. De este modo se evitaría la sensación de encontrar una avenida larga y ancha que incentive circular a velocidades elevadas. Los vecinos ganaríamos seguridad a la hora de atravesar la vía, y el número de plazas de aparcamiento se vería incrementado.</p>
<p>Asfaltado y acondicionamiento como tal del aparcamiento anexo a los campos del Llano 2000</p>	<p>Solicitamos el asfaltado y acondicionamiento de esa parcela en su totalidad, no sólo la parte utilizada actualmente para aparcamiento si no también la que está cubierta por vegetación. También una vez dotado de los servicios de transporte urbano necesarios, y de accesos ciclopeatonales, este aparcamiento se enmarcaría en la red del plan de aparcamientos de disuasión que plantea el propio PIMSS.</p>
<p>Reordenación de las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida</p>	<p>Las plazas de estacionamiento para movilidad reducida del barrio de Nuevo Rocés, están infrautilizadas, no por falta de personas con esas necesidades específicas si no porque están situadas en condiciones de inseguridad, a los extremos del barrio, en zonas en pendiente, con lo que esto supone para el uso de la silla de ruedas y alejadas de los portales de los edificios. Por ello solicitamos la reordenación de las plazas con arreglo al sentido común y los derechos de estas personas a poder desplazarse sin barreras por el barrio en el que viven. Por ej en la calle Cesar Maese Alonso, portal 400.</p>

<p>REGULACIÓN DE APARCAMIENTOS EN SUPERFICIE EN AVD SANZ CRESPO Y POLIGONO DE PUMARIN</p>	<p>Desde la Asociación de Vecinos del Polígono de Pumarín trasladamos la siguiente propuesta sobre LA NUEVA SEDE DE LA POLICIA LOCAL en lo referente al aparcamiento en superficie que se plantea</p> <p>Recientemente hemos sabido que la nueva sede de Policía Local se ubicará en el Polígono y se contempla una parcela aledaña como aparcamiento en superficie de unas 100 plazas. Este aparcamiento viene a sumarse a los ya existentes en las proximidades, algunos de ellos "provisional" sin definición actual en el PGO, con lo que de salir adelante esta propuesta nos encontraríamos con una serie de aparcamientos continuos y en superficie inasumibles para la movilidad y sobretodo para la calidad de vida de los vecinos (Albergue Covadonga, Estación provisional, Policía Local y Final de Avd de Portugal) y en contradicción con la propia propuesta del PIMSS.</p> <p>POR ESTE MOTIVO PLANTEAMOS -Que antes de seguir adelante con el proyecto se estudien y racionalicen los espacios destinados a aparcamiento en toda esa zona y los problemas de movilidad y salubridad</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Que toda la actuación y definición de parcelas se contemple en el PGO</li> <li>-Que se interrelacione todo el conjunto con la solución final del Plan de Vías</li> <li>-Que se estudie la creación de aparcamientos subterráneos que eliminen la ocupación de tanto espacio público en ese entorno y facilitar espacios medioambientales sostenibles</li> </ul> <p>DATOS PARA LA REFLEXION</p> <p>Las parcelas donde se plantea la ubicación de la NUEVA SEDE tienen una definición específica que está entredicho en las propuestas del PGO. Los vecinos hemos presentado alegaciones al mismo y aún desconocemos la respuesta así como cual será su definición final por lo que nos ha sorprendido el que este proyecto de la nueva sede haya salido a concurso. Es preciso recordar que las dos parcelas, Cristalería 1 y 2, actualmente no tienen la misma definición (una es pública y la otra privada) por lo que una de ellas debería ser adquirida o expropiada. A su vez el Plan de Vías está sin resolver en accesos y movilidad del entorno y la Avd Sanz Crespo permanece</p>
<p>Mejora integral sobre calle Poeta Angel González (Viesques)</p>	<p>Se contempla la modificación y nueva inclusión de pasos peatonales, reductores de velocidad sobre el paso del Colegio Begoña, así como zona de carga y descarga en puntos estratégicos para aumentar la seguridad de conductores y viandantes en la zona</p> <p>Se adjunta mapa <a href="https://drive.google.com/open?id=1vOsiRkhQmnlW8U12eWWXLCeIk6E&amp;usp=sharing">https://drive.google.com/open?id=1vOsiRkhQmnlW8U12eWWXLCeIk6E&amp;usp=sharing</a> Pulsando sobre los iconos se ofrece una pequeña explicación del problema y solución.</p>
<p>APARCAMIENTO DISUASORIO EN AVENIDA DE CONSTITUCION</p>	<p>En el documento MODELO DE MOVILIDAD DE GIJON 2018-2024, de julio de 2017, se incluye en su apartado 2.2, y dentro del apartado de Gestión del espacio público, la creación de un Plan de aparcamientos de disuasión de entrada al centro. De acuerdo con dicho punto en la ficha "gestión del aparcamiento, medidas de disuasión", se dibujan de manera un tanto imprecisa zonas de ubicación para 5 aparcamientos disuasorios, ubicados todos en las zonas limítrofes del caso urbano, en zonas cercanas a los ejes radiales y transversales de la ciudad. Sin embargo, dicha ficha no incluye aparcamiento disuasorio alguno para la Avenida de Constitución, y eso pese a que está incluido en la aprobación inicial del Plan General de Ordenación. Carece de sentido no incluir dicho aparcamiento si tenemos en cuenta dos aspectos: En primer lugar, los niveles de tráfico de vehículos ligeros, ya que junto con la avenida del Llano, la avenida de Constitución es la principal vía de entrada y salida de tráfico de vehículos ligeros en la ciudad. En segundo lugar, dicha ubicación ya viene prevista en el planeamiento inicialmente aprobado por el PGO, de una manera precisa y concreta, en la zona comúnmente conocida como de la gasolinera de Foro. Por ello es fundamental recoger en el MODELO DE MOVILIDAD DE GIJON 2018-2024 el aparcamiento disuasorio ya planeado en la Avenida de la Constitución para la zona de la gasolinera de Foro.</p>

<p>RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS, REGLAS DE FUNCIONAMIENTO Y ESTABLECIMIENTO EN CORONAS</p>	<p>En el documento MODELO DE MOVILIDAD DE GIJON 2018-2024, de julio de 2017, se incluye en su apartado 2.2, y dentro del apartado de Gestión del espacio público, la creación de un Plan de aparcamientos de disuasión de entrada al centro. De acuerdo con dicho punto en la ficha "gestión del aparcamiento, medidas de disuasión", se dibujan de manera un tanto imprecisa zonas de ubicación para 5 aparcamientos disuasorios, ubicados todos en las zonas limítrofes del caso urbano, en zonas cercanas a los ejes radiales y transversales de la ciudad. Sin embargo, el mapa no obedece a las pretensiones trazadas por el modelo, ni tampoco elabora unas medidas mínimas de funcionamiento. Así, el modelo presentado presenta básicamente dos zonas dentro del casco urbano, una zona 20 o zona especialmente pacificada, en todo el entorno de la zona centro, Cimadevilla y barrio de la Arena, y una zona 30, básicamente el resto del trazado urbano. Sin embargo, obvia que tanto esta doble configuración de la ciudad en términos de movilidad, como la incidencia turística en los meses de verano, son elementos que hacen más lógica una distribución de aparcamientos disuasorios en anillos, siguiendo ejemplo, entre otras, de poblaciones como Reggio Emilia en Italia, población referente en términos de movilidad. Así, sería más lógico hablar de una red de establecimientos disuasorios, con dos anillos concéntricos que se emplazaran en las inmediaciones de los ejes axiales y transversales, y facilitarían la no entrada de vehículos motorizados en los anillos internos de la ciudad. Esto es especialmente interesante cuándo ya existen espacios en la ciudad sobre los que una correcta regulación puede facilitar su funcionamiento como aparcamientos disuasorios. Los aparcamientos de la antigua estación de Renfe, actual estación de Renfe, antigua facultad de Peritos, Parque inglés, Molinón... son sólo algunos ejemplos de zonas ya disponibles que podrían incluirse en la mencionada red. Asimismo, tanto o más importante que la ubicación de los aparcamientos disuasorios es su regulación, conexión con líneas de autobuses o puntos de bici pública, regulación tarifaria y horaria... Y ello porque un aparcamiento no pasa a ser disuasorio porque reciba tal nombre, sino que tiene que ir acompañado de una serie de estrategias para que cumpla tal función. Y se echa en falta ostensiblemente la falta de definición que establece el MODELO DE MOVILIDAD DE GIJON 2018-2024 para definir los parámetros mínimos.</p>
<p>ACCESOS NO MOTORIZADOS AL BARRIO DEL LAUREDAL</p>	<p>Llama la atención que ni en el documento diagnóstico ni en MODELO DE MOVILIDAD DE GIJON 2018-2024 se ha hecho un exámen de los accesos no motorizados a los barrios. A las justas reivindicaciones del barrio de Nuevo Roces creo que debe incluirse la existencia de una serie de accesos muy deficientes entre el barrio del Lauredal y el resto del casco urbano, por los barrios del Cerillero y La Calzada. Así, en la actualidad existen 4 accesos formales e informales al barrio desde el casco urbano.- Acceso peatonal irregular a la altura del camino de Rubín con Hernando de Soto, sobre la vía del tren. Dicho acceso debería acondicionarse o suprimirse, en función de las previsiones del planeamiento sobre esa vía. En la actualidad es un punto de potencial peligro.- Acceso rodado desde la calle Alonso de Quintanilla. Dicha vía sólo cuenta con acceso peatonal por uno de los márgenes, y la acera que existe al otro lado es de aproximadamente 1,20 metros de ancho, no es continua y está habitualmente tomada parcialmente por la vegetación, por lo que podríamos considerar dicho acceso como un indiscutible punto negro.- Acceso rodado desde Manuel R Álvarez. Es el único acceso con acera en ambos sentidos de tráfico, pero la configuración de la vía es de clara preponderancia al tráfico rodado. No existen pasos de peatones que unan ambas aceras por el cruce de Manuel R Alvarez con Calle Martín, y la configuración de aparcamiento en batería hace que los vehículos invadan buena parte de ambas aceras. Sería interesante aprovechar el espacio para cambiar el estacionamiento a "en línea" al menos en uno de los dos lados, incluyendo un pequeño tramo de carril bici entre el aparcamiento y la acera que facilite el tráfico de bicicletas uniendo lauredal y el resto del caso urbano.- Acceso desde la calle José Martí. Carece de todo acceso peatonal. Dado lo estrecho del paso, es de un sólo sentido al tráfico motorizado. Lo que podría funcionar, en todo caso, como un tramo de plataforma única, está funcionando en la práctica como un acceso de tráfico de vehículos ligeros, con grave peligro para peatones y tráfico no motorizado. Lo lógico sería transformar el paso a una zona de plataforma única, con la debida señalización y medidas de pacificación, aunque, dada la estrechez del paso, parece más aconsejable que dicho acceso fuera exclusivo para peatones y tráfico no motorizado.</p>

<p>REVISIÓN DE LA CONFIGURACION DE LAS LINEAS DE EMTUSA</p>	<p>El documento MODELO DE MOVILIDAD GIJON 2018-2024 se plantea, con mucho fundamento, la necesidad de reformar y mejorar el funcionamiento de la red de transportes urbanos. Sin embargo, los elementos que aporta para su mejora son insuficientes para incrementar su utilización y ser una verdadera alternativa al transporte particular. Y ello, básicamente, porque insiste en una configuración de la red total y absolutamente axial. Así, en el gráfico "fomento del transporte público" establece que los únicos sentidos de los tráficos son norte-sur, o centro-periferia. Esta apreciación es errónea por varios motivos:- En una población como Gijón, los accesos en bus centro-periferia no siempre son realmente alternativa al tráfico motorizado. Con excepciones, la configuración de la ciudad se corresponde con un modelo de ciudad compacta, de manera que la conectividad de la zona centro con barrios como El Llano, La Arena, Natahoyo, Laviada, y parte de los barrios de Pumarín, Polígono e incluso el Coto es más eficiente a pie o en bicicleta que en cualquier otro medio de transporte público. Se suele indicar que en distancias inferiores a tres kilómetros cualquier medio motorizado es menos eficiente que los transportes no motorizados. Por lo que el transporte público sólo sería adecuado para personas con movilidad reducida.- El modelo presupone que los desplazamientos que se producen en la ciudad son eminentemente centro-periferia, y desprecia los movimientos este-oeste. Y eso pese a que las líneas con mayores tráficos de personas usuarias son las que conectan la ciudad con el polo Hospital de Cabueñes-Universidad Laboral-Milla del Conocimiento- Campus de Viesques. Tampoco tiene en consideración los tráficos laborales a polígonos industriales, que en la actualidad se producen eminentemente en vehículos privados.- El modelo de transporte axial bajo criterios de demanda es un modelo ampliamente criticado en contextos doctrinales, pues perpetúa modelos de ciudad sobrecargados en unas zonas respecto a otras, así como incide en las problemáticas centro-periferia, con todos sus componentes económico y sociales. En la actualidad la doctrina se posiciona abiertamente en modelos de transporte en red y modelos de oferta, y no sólo de demanda. Y ello porque además de atender a la demanda, es preciso planear ciudad, dotarla de multicentros, facilitar la interconexión dentro de toda la trama urbana, racionalizando los desplazamientos y disminuyendo los tiempos, haciendo los transportes públicos mucho más atractivos para la totalidad de la población. Asimismo, en otro orden de cosas, el MODELO apuesta por líneas más veloces y mejores servicios, pero es difícil realizar dichas mejoras con los actuales trazados. Así, en la actualidad nos encontramos con paradas por las que pasan 4 o 5 líneas distintas, compartiendo tramos de 1-2 kilómetros, con lo que existen altas frecuencias de paso, mientras otras líneas y zonas urbanas están francamente desatendidas. Asimismo, difícilmente se pueden reducir los tiempos en autobús desde La Calzada a Cabueñes si necesariamente hay que pasar por el centro. Modelos como Barcelona, aunque no son replicables exactamente en nuestra ciudad, introducen una serie de criterios muy interesantes para repensar nuestro transporte público y hacerlo más eficiente. Por eso, la propuesta se concreta en que, independientemente de la creación de una línea circular en la zona centro, se abandone al menos parcialmente la configuración axial, y o bien se defina una reconfiguración de la red de Emtusa en red, o bien que el modelo de movilidad no se pronuncie sobre la configuración de la red de transportes públicos (tal y como se ha hecho con la ORA) abriendo el debate a un nuevo sistema de líneas de autobuses.</p>
<p>Propuesta para ampliación espacio peatonal zona jardines de la reina y puerto deportivo hasta antigua rula</p>	<p>Se solicita la posibilidad de realizar una ampliación del espacio peatonal en la zona de jardines de la reina y zona del puerto deportivo (hasta zona de antigua rula), para poder conseguir albergar de manera más ordenada la gran afluencia de personas que habitualmente usan dicho espacio como zona de visita (zona de las letras de gijón, etc) o como zona de paseo. Para ello indico la posibilidad de estudiar la viabilidad de re-ordenar el amarre de embarcaciones y la creación de una plataforma peatonal en voladizo sobre espacios actualmente ocupados por el mar. Con esto se podría ganar espacio para peatones-visitantes y también permitir una mejora en la convivencia bicicleta-peatones en una zona de alta confluencia peatonal y escaso espacio disponible y con amplia oferta de eventos.</p>
<p>Actuaciones zona Montevil y Contrueces</p>	<p>Preparar acera peatonal, desde la carretera de Las Quintanas, Camino de Los Caleros, capilla de Contrueces y continuar por la carretera de los depósitos de agua hasta el entronque con la carretera Carbonera. Camino de los Caleros: Ensanchar la acera paralela al cierre de la Comandancia de la Guardia Civil, es muy estrecha, y es dificultoso circular en silla de ruedas o con coches de bebés por ella. Camino de los Caleros: Habilitar aparcamiento a la altura de las viviendas de protección autonómica a lo largo del parque 20 de Abril, actualmente aparcan los coches de manera habitual sin estar habilitado para ello. Grupo Los Caleros: Colocar valla de protección margen derecho carretera, lado del parque, peligro de que se pueda precipitar un vehículo a la zona verde</p>
<p>Fomento de la intermodalidad, evolucionando hacia un sistema único integrado de transporte</p>	<p>El Consorcio de Transportes de Asturias comparte plenamente el objetivo del PIMSS de fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad. Por esa razón entendemos necesario que el PIMSS de Gijón analice la coordinación entre los diferentes modos de transporte (ferroviario, interurbano y urbano), tanto en recorridos como en horarios, facilitando la señalización e información de las paradas de servicios interurbanos de transporte por carretera situadas en el casco urbano y en general en todo el municipio. Igualmente para ello se pone a disposición todos los avances que se produzcan en el Plan para la Movilidad Multimodal en el Área Metropolitana de Asturias, con el fin de que las acciones a implementar estén lo más coordinadas posibles, respetando el ámbito competencial, pero formando un sistema integrado de transporte que claramente contribuirá a la consecución de los objetivos del PIMSS.</p>