



Asturies ConBici: Comisión de Trabajo “Ciclismo Urbano-Gijón”

Documento de alegaciones a la RED CICLISTA recogida en el Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Gijón

INTRODUCCION

Desde Asturias ConBici hacemos una apuesta por un modelo de ciudad sostenible, amable y segura, diseñada para que el ciudadano desarrolle hábitos de movilidad peatonal, ciclista y en transporte público, restringiendo y penalizando cada vez más el uso del coche particular en el centro de la ciudad (con excepción de la gente con movilidad reducida que lo requiera para los que apostamos por un aumento de las plazas para personas con discapacidad física).

En nuestra concepción ecológica de la construcción futura de nuestra urbe gijonesa, rechazamos la excesiva altura de los edificios planteados en el Plan de Vías, por suponer un coste energético inadmisibles, un impacto ecológico rechazable y un peligro para los ciudadanos que en ellos residan al superar la altura máxima de seguridad para la actuación de servicios de emergencias y bomberos.

Hecha esta importante clarificación, pasamos a valorar las actuaciones previstas entorno a esos edificios de los que exigimos su rebaje drástico de altura:

RED PEATONAL Y CICLISTA

El tratamiento de la red peatonal y ciclista se aporta en el **Plano PO-07 RED PEATONAL Y CICLÍSTICA**, siendo actualmente el único documento disponible donde se proponen una serie de trazados de carriles bici que, como se menciona en la memoria del Plan, tienen un contenido orientativo, dejando a los Planes de Urbanización futuros, su definición precisa.

1. Red ciclista proyectada

Documento de alegaciones a la RED CICLISTA recogida en el Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Gijón (Abril 2008).



DENTRO DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLAN

Carril bici de la estación intermodal: un trazado orientado al ocio

Dentro del ámbito de actuación del Plan, en su parte oeste, tenemos un trazado que discurriendo por el nuevo parque que se diseña encima de la futura estación intermodal, estará conectado a la actual pista bici de Moreda y le dará continuidad hacia el barrio del Polígono de Pumarín, atravesando Sanz Crespo y uniéndose al carril bici proyectado en la Avda. de Portugal.

El trazado así propuesto, entendemos que estaría concebido para un uso ciclista tranquilo, alejado del tráfico motorizado y por lo tanto orientado al ocio. Nuestra valoración, a falta de una información más detallada sobre su concreción técnica, es positiva, en tanto que supone contemplar a la bicicleta en el nuevo espacio de uso público definido con la construcción de la nueva estación intermodal.

➔ No obstante respecto a este trazado demandamos las siguientes medidas a tener en cuenta en su diseño técnico futuro:

- a) Integrar adecuadamente el carril bici en la zona de parque de modo que permita una convivencia pacífica entre ciclistas y peatones.
- b) Mantener el trazado actual de la pista bici de Moreda hasta la Plaza del Padre Máximo González para conectarse en este punto con el nuevo carril bici proyectado en la glorieta aquí diseñada. El tramo citado no aparece reflejado en el plano de la red ciclista, desconociendo la causa de esta omisión.

Carriles bici en paralelo a los nuevos viales y zonas peatonales

Continuando dentro del ámbito de actuación del Plan, en su parte central, tenemos una red de carriles bici trazados en paralelo a los nuevos viales y zonas peatonales que se proyectan en el espacio liberado por la supresión de las vías. Destaca particularmente dentro de esta red, el carril bici proyectado desde la nueva rotonda de entrada a Gijón a lo largo de Sanz Crespo y su bifurcación, en la primera glorieta, hacia Poniente y zona del Humedal.



Si bien esta parte de la propuesta es positiva porque se proyecta con la idea de favorecer la movilidad ciclista en la parte central de la actuación y por lo tanto en un espacio clave de conexión entre barrios, creemos necesario hacer la siguiente consideración:

- El trazado de carriles se proyecta en función de un eje que favorecerá la futura movilidad ciclista que pueda proceder del suroeste del municipio. No ocurre lo mismo con los ciclistas que, procediendo de la zona oeste de la ciudad quieran desplazarse al centro o hacia el este del municipio. Como alegaremos más adelante cuando hablemos del área de influencia del Plan, la red ciclista proyectada en esta zona de la ciudad aparece truncada en sentido este-oeste.

→ De cara al desarrollo técnico futuro de esta red de carriles bici, demandamos las siguientes medidas:

- a) Optar por carriles bici paralelos a los nuevos viales siempre por su parte externa y nunca por trazados que discurran por las medianas de las calzadas.
- b) Habilitar pasos seguros para la movilidad ciclista, en particular en los cruces y glorietas proyectadas.
- c) Optar en lo posible por el desarrollo de un único modelo de carril-bici en todo el trazado proyectado, de suficiente ancho, integrado con la zona peatonal aunque diferenciado de esta y con un espacio o zona de seguridad (entre el carril-bici y la calzada).



La bicicleta y la nueva estación intermodal

Por último, y aunque no aparezca mencionado en la memoria del Plan, **con relación a la nueva estación intermodal** proyectada demandamos que en su diseño futuro se contemplen la infraestructura y los equipamientos necesarios orientados a la movilidad ciclista por nuestra ciudad. Una estación intermodal también para la bicicleta, que haga posible los usos combinados de los diferentes modos de transporte de entrada, salida y tránsito por nuestra ciudad: autobús-bicicleta, tren/metrotren-bicicleta...

→ Para ello proponemos **que la estación intermodal esté dotada de los siguientes equipamientos:**

- a) Aparcabicis resguardado y vigilado.
- b) Punto de préstamo de bicicletas.
- c) Paneles informativos sobre la red de carriles bici, puntos de préstamo de bicicletas en Gijón, etc.
- d) Ascensores adaptados al largo de las bicis y a las personas de movilidad reducida (PMR).
- e) Escaleras mecánicas tipo rampa y no de escalón.
- f) En las escaleras manuales pequeña rampa lateral para poder bajar/subir las bicis dentro de la estación.



2. Red ciclista proyectada EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN

Un trazado este-oeste claro y definido

En el área de influencia del Plan, se proyectan diferentes trazados concebidos como nexos de unión con los carriles existentes en esta zona de la ciudad.

En primer lugar tenemos los carriles bici proyectados para la Avda. de Portugal y calle Carlos Marx, sobre cuyo diseño técnico Asturias ConBici ha realizado las oportunas alegaciones a través de la Comisión de Movilidad de la FAV, de la que formamos parte activa, y que se resumen en:

- a) **Avenida de Portugal**: un único modelo de carril-bici en toda la avenida, que además tenga continuidad a partir de la calle Carlos Marx hacia el centro (hasta Plaza del Humedal).

- b) **Calle Carlos Marx**: oposición a un carril-bici en la mediana. Propuestas de carriles-bici unidireccionales por ambos lados de la calzada (solución ideal a nuestro parecer), o bien un único carril bici bidireccional por el lado de Laviada, sustituyendo la zona ajardinada de la acera y dejando así una distancia de seguridad con los coches aparcados.

Continuando con el análisis de la red ciclista planteada en su conjunto, vamos a referirnos en este momento al eje de conexión ciclista este-oeste que parece intuirse en la propuesta planteada.

Entendemos que si bien se avanza con claridad hacia el este de la ciudad al proyectarse un carril bici por Carlos Marx y su conexión al de la Avda. de Constitución (que habrá de continuarse en un futuro por Manuel Llana y Pablo Iglesias), no ocurre lo mismo hacia la zona oeste de Gijón.



Desde Carlos Marx la única opción de movilidad ciclista hacia esta parte de la ciudad es la que discurriría por el carril bici de la Avda. de Portugal hacia la pista bici de Moreda, siendo este un recorrido no directo e ilógico para los ciclistas que deseen llegar al centro de la ciudad desde la zona de La Calzada.

→ Por todo ello, desde Asturias ConBici demandamos que la red ciclista proyectada en sentido este-oeste incorpore tres cambios fundamentales:

- a) Conectar el carril bici proyectado en la calle Carlos Marx con la zona de las nuevas glorietas diseñadas dentro del Plan de actuación. El carril bici iría paralelo al nuevo vial que sustituye el actual paso elevado de Carlos Marx (ver plano adjunto nº 1).
- b) Continuar el carril bici desde la glorieta proyectada en la Plaza del Padre Máximo González hacia el oeste de la ciudad, a lo largo de la Avenida Juan Carlos I, discurriendo al menos en una primera fase hasta el entronque con la actual pista -bici justo por debajo de la Avda. Príncipe de Asturias (ver plano adjunto nº 2).
- c) Construir una senda segregada de uso compartido para peatones y ciclistas entre La Calzada y Pumarín, la cual permita el tránsito de manera directa y con seguridad entre estos dos importantes barrios de Gijón. Actualmente muchos peatones y ciclistas se juegan la vida a diario por el tramo conocido como “la autovía” donde el tráfico motorizado circula a gran velocidad.

Por último, demandamos un impulso a los planes de integración de la bicicleta a ejecutarse con las anunciadas reformas de las calles de Manuel Llaneza y Avda. Pablo Iglesias.



Carril bici del centro de la ciudad

En el área de influencia del Plan, se propone también un carril bici con dirección norte-sur que discurriría entre la Plaza de Europa hasta los Jardines de la Reina, lo que permitiría dar continuidad a los carriles de Avda. Constitución y Schulz hacia el centro de la ciudad. Este eje así proyectado enlazaría con el carril pintado de Fomento y discurriría por las siguientes calles: parte de Avda. Llanes, Palacio Valdés, Plaza del Humedal, Alvarez Garaya, Plaza del Carmen, Calle Corrida, Plaza de Italia y Jardines de la Reina. Desde este punto el carril bici continuaría hacia Campo Valdés atravesando la Plaza del Ayuntamiento.

Valorando positivamente la propuesta de continuidad hacia el centro de la ciudad, de los actuales carriles que mueren en la Plaza de Europa (Avda. Constitución y Schulz) y a falta de una propuesta técnica para su integración a lo largo las calles arriba mencionadas,

→ desde Asturias ConBici **hacemos las siguientes consideraciones:**

- a) Establecer medidas dirigidas a pacificar el tráfico motorizado en una zona con gran tránsito de vehículos.
- b) Diseñar una propuesta integradora zonas peatonales compartidas con ciclistas, que permita la convivencia pacífica entre los modos no motorizados, dando siempre prioridad al peatón.
- c) Para concluir, y **como continuación al trazado proyectado hasta Campo Valdés, reivindicamos la construcción del prometido carril bici del Muro de San Lorenzo**, ya que de esta forma se estaría completando un primer circuito ciclista al conectarse con los carriles existentes en la zona del Piles.



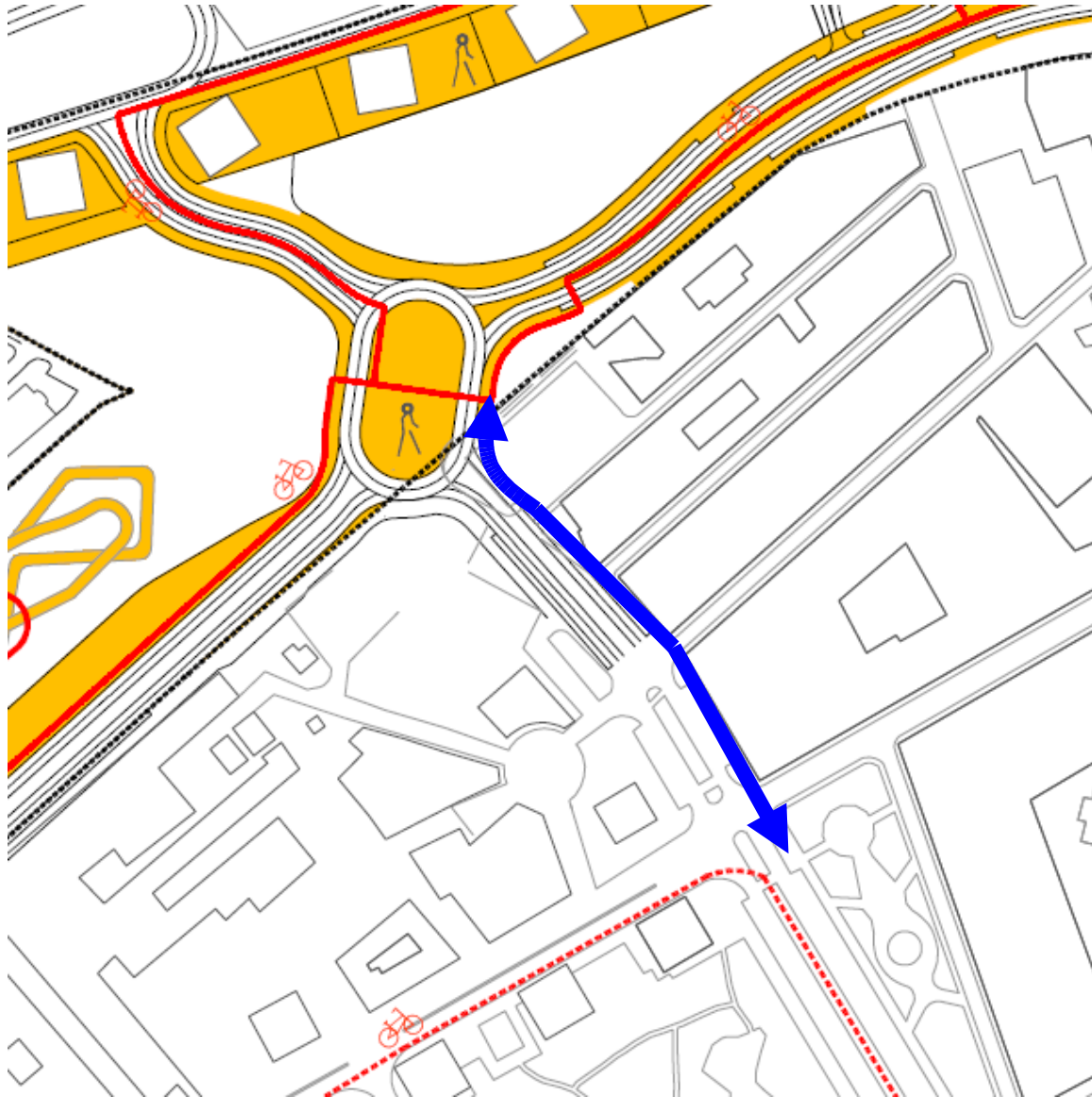
3. EXIGIMOS PLENAS GARANTÍAS INFORMATIVAS Y PARTICIPATIVAS

Desde Asturias ConBici demandamos y exigimos al Ayuntamiento de Gijón que el futuro desarrollo técnico de toda la propuesta que ahora se presenta, se realice **dentro de un proceso con plenas garantías informativas y de participación ciudadana.**

Desde Asturias ConBici estamos dispuestos a brindar nuestro apoyo y a colaborar con el Ayuntamiento de Gijón en el desarrollo técnico de todas aquellas propuestas e iniciativas que impulsen la movilidad ciclista en nuestra ciudad.

Proponemos un trabajo de colaboración a largo plazo a través de **Planes estratégicos de Movilidad** con un **Observatorio de la Bicicleta**, siguiendo el ejemplo de multitud de ciudades europeas y españolas (como San Sebastián, Sevilla o Barcelona).

Plano nº 1: conexión de Carlos Marx con zona de glorietas



Plano nº 2: eje ciclista este-oeste a lo largo de Avda. Juan Carlos I y zona de actuación Plan de Vías

