

**GIJÓN | XIXÓN MILLA DEL  
CONOCIMIENTO - MARGARITA SALAS**  
PLAN ESPECIAL DEL APP - PCTG  
PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO  
LA PECUARIA

2

**MEMORIA DE ORDENACIÓN**

ENERO 2022

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gijon.es/cev](http://www.gijon.es/cev)

**rue  
v d  
ega** RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS  
[www.ruedavega.com](http://www.ruedavega.com)

**paisaje transversal**  
escuchar y transformar la ciudad

**COMPAS**  
CONSULTORES

**Gijón**





gijón

**AYUNTAMIENTO DE GIJÓN | XIXÓN**

---

**GIJÓN MILLA DEL CONOCIMIENTO  
MARGARITA SALAS  
PLAN ESPECIAL APP-PCTG  
"LA PECUARIA"**

MEMORIA DE ORDENACIÓN

---

 **RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS**  
www.ruedavega.com

 **paisaje transversal**  
escuchar y transformar la ciudad

 **COMPÁS**  
CONSULTORES

---

ENERO 2022

---

## EQUIPO REDACTOR

---

### **RUEDA Y VEGA ASOCIADOS**

Jesús M<sup>o</sup> Rueda Colinas, arquitecto  
M<sup>a</sup> Ángeles Vega González, arquitecta  
Laura Reca González, arquitecta

---

### **PAISAJE TRANSVERSAL**

Jorge Arévalo Martín, arquitecto  
Pilar Díaz Martínez, arquitecta  
Sonia Ortega García, licenciada en historia  
Cristina Rodríguez Ábalos, arquitecta  
Ángela Peralta Álvarez, arquitecta experta en urbanismo y género  
Ícaro Obeso Muñiz, geógrafo

---

### **COMPAS CONSULTORES**

Pablo Garcimartín García, ICCP  
Natalia Bagán Aznar, ICCP

---

### **ARTESA ESTUDIOS AMBIENTALES**

Juan Manuel Gil Martínez, biólogo ambiental  
Alberto Díez Martínez, biólogo

---

### **ASESOR JURÍDICO**

Rodrigo Caballero Veganzones, abogado

---

### **AUDIOTEC, Ingeniería Acústica**

Azucena de la Cruz Lecanda, técnica acústica medioambiental

---

### **TEMA INGENIERÍA, tráfico y movilidad**

Bethsaida Chocho Cabrera, lic. en Ciencias Económicas  
María Dolores Barrero Palomino, ICCP  
Sergio Hernando Álvarez, ICCP

---

## INDICE

<b>0. PRESENTACIÓN</b>	<b>1</b>
<b>1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL</b>	<b>3</b>
1.1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	3
1.2 ADECUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	4
1.2.1 OBJETO .....	4
1.2.2 ALCANCE .....	4
1.2.3 DETERMINACIONES.....	4
1.2.4 CONTENIDO .....	5
1.3 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	6
1.4 JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES	8
1.4.1 ÁMBITO Y SUPERFICIE .....	8
1.4.2 ORDENANZAS .....	9
1.4.3 EDIFICABILIDAD MÁXIMA .....	10
1.4.4 USOS.....	10
1.4.5 USOS BAJO RASANTE .....	11
1.4.6 APROVECHAMIENTO MEDIO .....	12
1.4.7 SISTEMA LOCAL DE DOTACIONES PÚBLICAS .....	13
1.4.8 APARCAMIENTOS.....	13
1.4.9 UNIDADES DE ACTUACIÓN .....	14
1.4.10 SISTEMA DE ACTUACIÓN .....	15
1.4.11 PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO .....	16
1.4.11.1 ENTORNO DEL BIC DE LA UNIVERSIDAD LABORAL.	16
1.4.11.2 ELEMENTOS CATALOGADOS POR EL PGO.	16
1.4.11.3 OTROS ELEMENTOS DE INTERÉS.	16
1.4.12 DERRIBO DE EDIFICACIONES.....	17
1.4.13 CONSERVACIÓN DE LA URBANIZACIÓN .....	17
1.5 CUADROS DE CARACTERÍSTICAS	18
1.5.1 TOTAL DEL APP-PCTG .....	19
1.5.2 UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-1 .....	20
1.5.3 UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-2 .....	21
1.5.4 PARÁMETROS TOTALES.....	22
<b>2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA</b>	<b>23</b>
2.1 LA ORDENACIÓN GENERAL	23
2.1.1 LA INTEGRACIÓN EN LA CIUDAD.....	23
2.1.2 LA ESTRUCTURA INTERIOR .....	24
2.1.3 DIVERSIDAD URBANA.....	25

2.1.4	CLAVES DE LA ORDENACIÓN .....	26
<b>2.2</b>	<b>LOS USOS LUCRATIVOS</b>	<b>27</b>
2.2.1	PCT-1: EDIFICACIÓN COMPACTA. ....	27
2.2.2	PCT-2: EDIFICACIÓN ABIERTA. ....	27
2.2.3	PCT-3: EDIFICACIÓN EXTENDIDA. ....	28
2.2.4	PCT-4: CENTRO EMPRESARIAL. ....	28
2.2.5	PCT-5: CENTRO DE SERVICIOS.....	30
<b>2.3</b>	<b>LOS EQUIPAMIENTOS</b>	<b>30</b>
<b>2.4</b>	<b>LOS ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES</b>	<b>30</b>
2.4.1	OBJETIVOS .....	30
2.4.2	ESTRATEGIAS .....	30
2.4.3	CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO .....	31
2.4.3.1	NATURALIZACIÓN	31
2.4.3.2	CONECTIVIDAD	31
2.4.3.3	USOS	32
2.4.4	PARQUE DE CINAMOMOS .....	35
2.4.4.1	DIRECTRICES	35
2.4.4.2	ELEMENTOS	36
2.4.5	VÍA VERDE DE LA PECUARIA .....	37
2.4.5.1	DIRECTRICES	37
2.4.5.2	ELEMENTOS	38
2.4.6	SENDA DE LAS GARDENIAS.....	39
2.4.6.1	DIRECTRICES	39
2.4.6.2	ELEMENTOS	40
2.4.7	ÁGORA VERDE.....	41
2.4.7.1	DIRECTRICES	41
2.4.7.2	ELEMENTOS	42
2.4.8	JARDÍN DE LA PECUARIA .....	43
2.4.8.1	DIRECTRICES	43
2.4.8.2	ELEMENTOS	44
2.4.9	PUERTA DE LA MILLA .....	45
2.4.9.1	DIRECTRICES	45
2.4.9.2	ELEMENTOS	46
2.4.10	PUERTA DE LA PECUARIA .....	47
2.4.10.1	DIRECTRICES	47
2.4.10.2	ELEMENTOS	48
2.4.11	ROBLEDAL DE LA PECUARIA .....	49
2.4.11.1	DIRECTRICES	49
2.4.11.2	ELEMENTOS	50

2.4.12	PASAJE DE LA FORMIGOSA.....	51
2.4.12.1	DIRECTRICES	51
2.4.12.2	ELEMENTOS	52
<b>2.5</b>	<b>ACTUACIONES EXTERIORES</b>	<b>53</b>
2.5.1	EJECUCIÓN DE CONEXIONES Y VIARIOS DE BORDE .....	53
2.5.2	PROPUESTAS SOBRE EL ENTORNO: LA AUA-R-PEC-01.....	54
<b>2.6</b>	<b>IMÁGENES DE LA PROPUESTA</b>	<b>55</b>
<b>3.</b>	<b>PROPUESTA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>	<b>59</b>
<b>3.1</b>	<b>ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD</b>	<b>59</b>
3.1.1	OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO .....	59
3.1.2	CONCLUSIONES DE LAS ENCUESTAS .....	59
3.1.3	PROPUESTAS.....	60
<b>3.2</b>	<b>MOVILIDAD PEATONAL</b>	<b>60</b>
3.2.1	SITUACIÓN ACTUAL.....	60
3.2.2	PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD PEATONAL .....	61
<b>3.3</b>	<b>MOVILIDAD CICLISTA</b>	<b>63</b>
3.3.1	LA RED CICLABLE EXISTENTE.....	63
3.3.2	USO ACTUAL DE LA BICICLETA .....	65
3.3.3	PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD CICLISTA.....	67
<b>3.4</b>	<b>VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL</b>	<b>68</b>
<b>3.5</b>	<b>MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO</b>	<b>68</b>
3.5.1	AUTOBÚS .....	68
3.5.2	METRO-TREN .....	69
3.5.3	PROPUESTAS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO .....	70
<b>3.6</b>	<b>MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO</b>	<b>72</b>
3.6.1	LA DEMANDA ACTUAL .....	72
3.6.2	APARCAMIENTOS EN EL CONJUNTO DE LA MILLA DEL CONOCIMIENTO.....	72
3.6.3	APARCAMIENTOS EN EL NUEVO PCT .....	73
3.6.4	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO .....	74
3.6.5	CAR SHARING.....	75
3.6.6	PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS .....	76
<b>4.</b>	<b>INFRAESTRUCTURAS Y URBANIZACIÓN</b>	<b>77</b>
<b>4.1</b>	<b>ALCANCE DE LA DESCRIPCIÓN</b>	<b>77</b>
<b>4.2</b>	<b>MOVIMIENTO DE TIERRAS</b>	<b>77</b>
<b>4.3</b>	<b>PAVIMENTACIÓN</b>	<b>77</b>
<b>4.4</b>	<b>ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE</b>	<b>78</b>
4.4.1	RED EXISTENTE.....	78
4.4.2	RED PROPUESTA .....	78
4.4.3	ESTIMACIÓN DE CONSUMO DE AGUA .....	79

<b>4.5</b>	<b>RED DE SANEAMIENTO</b>	<b>81</b>
4.5.1	RED EXISTENTE.....	81
4.5.2	RED PROPUESTA .....	82
<b>4.6</b>	<b>RED DE PLUVIALES</b>	<b>82</b>
4.6.1	RED EXISTENTE.....	82
4.6.2	RED PROPUESTA .....	83
<b>4.7</b>	<b>ENERGÍA ELÉCTRICA</b>	<b>83</b>
4.7.1	RED EXISTENTE.....	83
4.7.2	RED PROPUESTA .....	83
<b>4.8</b>	<b>RED DE ALUMBRADO PÚBLICO</b>	<b>84</b>
4.8.1	RED EXISTENTE.....	84
4.8.2	RED PROPUESTA .....	84
<b>4.9</b>	<b>RED DE TELECOMUNICACIONES</b>	<b>84</b>
4.9.1	RED EXISTENTE.....	84
4.9.2	RED PROPUESTA .....	85
<b>4.10</b>	<b>RED DE DISTRIBUCIÓN DE GAS</b>	<b>85</b>
4.10.1	RED EXISTENTE.....	85
4.10.2	RED PROPUESTA .....	85
<b>4.11</b>	<b>ESTIMACIÓN DE COSTES</b>	<b>86</b>
<b>5.</b>	<b>MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO</b>	<b>87</b>
<b>5.1</b>	<b>IMPACTO EN LA DIVERSIDAD SOCIAL, DE GÉNERO Y PERSONAL</b>	<b>87</b>
5.1.1	<b>MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE INTERÉS.....</b>	<b>87</b>
5.1.1.1	INTERNACIONAL	87
5.1.1.2	ESTATAL	88
5.1.1.3	AUTONÓMICO	88
5.1.1.4	MUNICIPAL	89
5.1.2	<b>MARCO CONCEPTUAL .....</b>	<b>89</b>
5.1.2.1	PUNTO DE PARTIDA	89
5.1.2.2	SUBJETIVIDAD Y EXPERIENCIA	89
5.1.2.3	SEGURIDAD	90
5.1.2.4	VIDA COTIDIANA Y SU COMPLEJIDAD	90
5.1.2.5	ESPACIO PARA LOS CUIDADOS	91
5.1.2.6	FEMINISMO Y ECOLOGISMO	91
5.1.2.7	IDENTIDAD Y SIMBOLISMO	91
5.1.3	<b>OBJETO DE LA MEMORIA .....</b>	<b>91</b>
5.1.4	<b>EVALUACIÓN DE LA METODOLOGÍA .....</b>	<b>92</b>
5.1.4.1	EQUIPOS RESPONSABLES	92
5.1.4.2	PROCESO DE PARTICIPACIÓN	92

5.1.4.3	ESTUDIOS PREVIOS	92
<b>5.1.5</b>	<b>EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA .....</b>	<b>92</b>
5.1.5.1	CRITERIOS DE INFLUENCIA	92
5.1.5.2	CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL, FAMILIAR, PERSONAL.	93
5.1.5.3	ESPACIOS Y DOTACIONES PÚBLICAS	93
5.1.5.4	3. CONEXIÓN CON LA NATURALEZA Y GENERACIÓN DE ESPACIOS SALUDABLES	93
5.1.5.5	SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO	93
5.1.5.6	DISEÑO DE LOS ESPACIOS CONSTRUIDOS	94
5.1.5.7	SIMBOLISMO Y REPRESENTATIVIDAD	95
<b>5.2</b>	<b>IMPACTO SOBRE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL</b>	<b>96</b>
<b>5.2.1</b>	<b>MARCO LEGAL.....</b>	<b>96</b>
<b>5.2.2</b>	<b>CUMPLIMIENTO DE DETERMINACIONES.....</b>	<b>96</b>
<b>6.</b>	<b>MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA</b>	<b>99</b>
<b>6.1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>99</b>
<b>6.2</b>	<b>APORTACIONES PREVIAS A LA APROBACIÓN DEL PLAN</b>	<b>99</b>
<b>6.2.1</b>	<b>AGENTES MILLA DEL CONOCIMIENTO .....</b>	<b>100</b>
6.2.1.1	RELACIÓN CON EL PCTG DE LOS AGENTES ENTREVISTADOS	100
6.2.1.2	PERCEPCIONES GENERALES	101
6.2.1.3	ASPECTOS AMBIENTALES	102
6.2.1.4	ASPECTOS FUNCIONALES	102
6.2.1.5	MOVILIDAD	103
<b>6.2.2</b>	<b>ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA .....</b>	<b>104</b>
<b>6.2.3</b>	<b>ASOCIACIONES VECINALES .....</b>	<b>105</b>
6.2.3.1	ASPECTOS AMBIENTALES	105
6.2.3.2	ASPECTOS FUNCIONALES	105
6.2.3.3	MOVILIDAD	106
6.2.3.4	ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA	106
<b>6.2.4</b>	<b>GRUPOS POLÍTICOS .....</b>	<b>107</b>
6.2.4.1	ASPECTOS AMBIENTALES	107
6.2.4.2	ASPECTOS FUNCIONALES	108
6.2.4.3	MOVILIDAD	108
6.2.4.4	ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA	109
<b>6.3</b>	<b>APORTACIONES TRAS LA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>109</b>
<b>6.3.1</b>	<b>INFORMACIÓN PÚBLICA.....</b>	<b>109</b>
<b>6.3.2</b>	<b>RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES .....</b>	<b>110</b>
6.3.2.1	REUNIÓN CON EL GRUPO VOX	110
6.3.2.2	TALLER CON EL TEJIDO VECINAL	110
6.3.2.3	TALLER CON AGENTES DE LA MILLA DEL CONOCIMIENTO MARGARITA SALAS	110
<b>6.3.3</b>	<b>ALEGACIONES .....</b>	<b>111</b>

<b>7. PLANOS DE ORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN</b>	<b>113</b>
---	------------

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gjjon.es/cev](http://www.gjjon.es/cev)

## 0. PRESENTACIÓN

El presente documento contiene la **MEMORIA DE ORDENACIÓN** del **PLAN ESPECIAL DEL APP-PCTG “PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LA PECUARIA”**, que incluye los contenidos del artículo 193.1-a.2 y otros del Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (ROTU).

El Plan Especial desarrolla la ordenación detallada del ámbito APP-PCTG “Parque Científico Tecnológico La Pecuaria”, clasificado como suelo urbano no consolidado por el Plan General de Ordenación de Gijón | Xixón, aprobado definitivamente por el pleno municipal en sesión de 30 de enero de 2019 (BOPA 14 de febrero de 2019).

La promoción del Plan Especial corresponde al **AYUNTAMIENTO DE GIJÓN | XIXÓN**, quien encargó su redacción al estudio de arquitectura y urbanismo **RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP**, tras adjudicación en concurso público, iniciándose los trabajos el 14 de enero de 2021.

Firma el presente Plan Especial el arquitecto responsable de su redacción, en representación de **RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP** y del conjunto del equipo redactor.

Enero de 2022



Jesús Mª Rueda Colinas, Arquitecto



## 1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

### 1.1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

Tras 20 años desde su creación en 2000, el Parque Científico Tecnológico de Gijón (PCTG), implantado en Cabueñes, se ha consolidado como espacio de concentración de empresas y actividades innovadoras. Con una ocupación próxima a agotar su capacidad de acogida de empresas, se hace necesario ordenar su ampliación.

Para ello, el PGO de Gijón de 2019 ha previsto un espacio en el entorno de la Milla del Conocimiento Margarita Salas. Situado al norte de la recientemente construida Avenida de la Pecuaria, entre ésta y el tejido residencial de Somió, ocupa una superficie de 21,83 ha.

El ámbito se ha clasificado como suelo urbano no consolidado, identificándose como Área de Planeamiento Propuesto APP-PCTG, con una edificabilidad máxima de 65.495 m<sup>2</sup> construibles de uso productivo, científico-tecnológico y dotacional privado. Su ordenación pormenorizada se ha remitido a Plan Especial de Ordenación, con el objeto de desarrollar y completar las determinaciones previstas por el PGO, conforme al artículo 191.2-a ROTU.

En consecuencia, el primer elemento que determina la necesidad del Plan Especial es su prescripción desde el PGO como instrumento necesario para el desarrollo de la ampliación del PCTG, si bien deben señalarse otros objetivos de interés público que determinan la oportunidad y conveniencia del desarrollo de la actuación; tales como los siguientes:

1. Permitir el crecimiento del PCTG de Cabueñes ampliando en Gijón la oferta de suelo para las empresas de los sectores científico y tecnológico.
2. Consolidar una masa crítica de empresas de los sectores de innovación en el conjunto de la Milla, impulsando su diversidad y enriquecimiento como ecosistema de conocimiento e innovación.
3. Aprovechar sinergias con los distintos componentes que conforman la Milla como espacio de innovación:
  - a. Componente tecnológico-empresarial: PCTG Cabueñes, INTRA.
  - b. Componente docente: Campus de Viesques, UNED, IES, etc.
  - c. Componente creativo-cultural: Laboral Ciudad e la Cultura, Centro de Arte y Creación Industrial, Escuela de Arte Dramático, Conservatorio, etc.
  - d. Componente salud: Hospital de Cabueñes, Escuela de Enfermería, etc.
  - e. Componente ambiental: Jardín Botánico, Campo de Golf, Jardines de la Laboral, instalaciones deportivas de la Laboral, etc.
4. Fomentar la aparición de nueva centralidad funcional en Somió, que actúe como referente tanto para los usuarios de la Milla como para los habitantes del entorno residencial. Recuperar los vestigios de la antigua Estación Pecuaria de Asturias como elemento de identidad.
5. Aprovechar la actuación para diversificar en Gijón la oferta de espacios de trabajo, respondiendo a las nuevas necesidades de empresas y organizaciones, demandantes de soluciones inmobiliarias flexibles para atender nuevas necesidades de implantación. Generación de oferta de superficie construida “llave en mano” como fórmula complementaria a la oferta convencional de solares para edificar.
6. Aprovechar la oportunidad del nuevo desarrollo como banco de pruebas para soluciones urbanas innovadoras.
7. Aprovechar la óptima accesibilidad del emplazamiento desde el centro de la ciudad, aportada tanto por la recientemente ejecutada Avenida de la Pecuaria como por el futuro Metrotrén.

## 1.2 ADECUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

### 1.2.1 OBJETO

En el marco de los instrumentos urbanísticos necesarios para atender las necesidades de ampliación del PCTG y responder a las circunstancias de conveniencia y oportunidad descritas, el objeto genérico del Plan Especial es desarrollar y completar las determinaciones del PGO para el ámbito, recogidas en la ficha APP-PCTG de su normativa.

### 1.2.2 ALCANCE

Atendiendo estrictamente a su consideración como instrumento urbanístico, conforme al artículo 191.2-a ROTU, el alcance del Plan Especial se centra en desarrollar y completar las determinaciones previstas por el PGO para el ámbito, en los siguientes aspectos:

1. Definir la ordenación detallada del ámbito APP-PCTG mediante el establecimiento de las determinaciones del artículo 192 ROTU.
2. Plantear las actuaciones exteriores necesarias para completar la urbanización interior. En particular:
  - a. Acondicionamiento del viario perimetral: Caminos de Cinamomos y de las Peonías.
  - b. Contacto con el frente urbanizado de la Avenida de la Pecuaria y cruces semaforizados de la misma.
  - c. Ejecución anticipada del viario interior a la AUA-R-PEC-01, que define el límite del ámbito en su borde norte.
  - d. Acondicionamiento del Camino de los Claveles hasta el acceso al Hogar de Ancianos Sta. Teresa Jornet, como elemento de conexión con el tejido viario de la zona residencial de Somió.
  - e. Ejecución de Rotonda en la intersección de la Avenidas de la Pecuaria y del Jardín Botánico, sustituyendo al cruce semaforizado existente. Se contempla como actuación del Plan Especial a los efectos de definir los terrenos afectados y legitimar la utilidad pública de la ocupación, si bien su coste de ejecución será definido por otro instrumento específico.
  - f. Acondicionamiento de playa de aparcamiento entre la Avenida de la Pecuaria y los edificios del INTRA.
  - g. Itinerario peatonal al sur de la Avenida de la Pecuaria, que conecte el cruce semaforizado previsto a la altura de la Calle José Ignacio Prieto con La Laboral, entre el cementerio y las instalaciones de Krupp.
  - h. Propuestas de movilidad relativas al conjunto de la Milla.

### 1.2.3 DETERMINACIONES

El alcance del Plan Especial, en su condición de instrumento técnico-jurídico, es el establecimiento de la ordenación detallada del ámbito APP-PCTG conforme al artículo 192 ROTU; desarrollando, complementando y, en su caso, modificando las determinaciones de ordenación detallada establecidas para el ámbito por el PGO de Gijón | Xixón de 2019. Conforme al artículo 162 ROTU, tales determinaciones de ordenación detallada se concretan en las siguientes.

- a) Delimitación gráfica del perímetro de la actuación. Recogida en el Plano de Información PI-1 con indicación de las coordenadas UTM de sus vértices más significativos.
- b) Señalamiento de alineaciones y rasantes. Se recoge en el Plano de Ordenación PO-2
- c) Calificación urbanística de las parcelas, entendida como asignación pormenorizada y regulación detallada de usos, intensidad de usos o edificabilidad, y tipología edificatoria. Se recoge en el plano de ordenación PO-1 y sus condiciones particulares de edificación y uso se incluyen en la Normativa Urbanística del Plan Especial.

- d) Características de la urbanización y edificación. Las características de la urbanización se indican gráficamente en los planos de ordenación y urbanización del Plan Especial, así como en el estudio de infraestructuras y urbanización del capítulo 4 de la presente memoria. En cuanto a las características de la edificación, se definen en la normativa del Plan Especial y se recoge una aproximación a su posible imagen final en los planos de imagen PO-6 y en las representaciones 3D contenidas en la presente memoria.
- e) Previsión de los sistemas locales, o conjunto de dotaciones urbanísticas al servicio del ámbito, indicando al menos para cada uno de sus elementos no existentes, su carácter público o privado, sus criterios de diseño y ejecución y el sistema de obtención de los terrenos para los de carácter público. Se recogen en el plano de ordenación PO-1 y se describen en los apartados 2.3 y 2.4 de la presente memoria.
- f) Reglamentación detallada de las condiciones higiénico-sanitarias de los terrenos y construcciones, así como de las características estéticas de la ordenación, de la edificación y de su entorno, y plazos para la edificación. Se recoge en la Normativa Urbanística del presente Plan Especial.
- g) Determinaciones en orden a la promoción de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas y obstáculos, en el diseño y ejecución de los elementos de la urbanización, del mobiliario urbano y en la construcción; de conformidad, en su caso, con lo dispuesto en su legislación específica. En el plano de ordenación PO-2 se indican gráficamente los itinerarios accesibles conforme a las condiciones de la Orden VIV/561/2010, describiéndose en el apartado capítulo 5.2 de la presente memoria el cumplimiento del resto de condiciones.
- h) Evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización. Se recoge en el en el Estudio Económico incluido en el Plan Especial.
- i) Relación de los usos de suelo y construcciones e instalaciones que se califiquen expresamente fuera de ordenación. No procede, por no generarse situaciones fuera de ordenación en el ámbito como consecuencia de la ordenación planteada.
- j) Plazos de cumplimiento de los deberes urbanísticos. Se recogen en el Documento de Gestión del Plan Especial.

Se debe tener presente que, conforme al artículo 192 ROTU, el Plan Especial puede modificar determinaciones de ordenación detallada ya establecidas por el PGO, siempre que las modificaciones se justifiquen adecuadamente en la memoria del plan.

#### 1.2.4 **CONTENIDO**

El contenido del Plan Especial se ajusta a las exigencias de los artículos 67 TROTU y 140, 191 y 193 ROTU, así como el 55 de la Ley 1/2001, de patrimonio cultural del Principado de Asturias, estructurándose la documentación de la siguiente manera.

1. Memoria informativa, recogiendo las referencias precisas para la definición de los objetivos y determinaciones del Plan Especial.
2. Memoria de Ordenación, con los siguientes contenidos:
  - a. Justificación de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial, de sus objetivos y determinaciones, así como del cumplimiento de las exigencias aplicables del artículo 191 ROTU.
  - b. Descripción de la ordenación
  - c. Infraestructuras y obras de urbanización.
  - d. Memoria de Impacto Normativo, recogiendo la valoración del planeamiento en lo relativo a:
    - i. Impacto respecto a la igualdad de género, atendiendo a lo requerido por la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; y otras leyes específicas de evaluación de impacto de género como la Ley Estatal 30/2003, de 13 de octubre.

- ii. Impacto en relación con la accesibilidad universal, valorando el cumplimiento de la ORDEN VIV /561/2010. Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad de los espacios públicos urbanizados.
  - e. Memoria de Participación Ciudadana.
3. Normas Urbanísticas.
- a. Ordenanzas reguladoras.
  - b. Condiciones de sostenibilidad de la edificación.
  - c. Normas técnicas a las que hayan de ajustarse los proyectos de urbanización en relación con la accesibilidad universal y las infraestructuras de todo tipo.
4. Documento de Gestión, con la propuesta de gestión urbanística del ámbito.
5. Estudio económico, conforme al artículo 193.1-e ROTU, que incluye:
- a. Memoria de Viabilidad Económica, conforme al apartado 5º del artículo 22 del TRLS-2015.
  - b. Memoria de Sostenibilidad Económica, conforme al apartado 4º del artículo 22 del TRLS-2015.
6. Planos de información, ordenación y urbanización, a escala adecuada al objeto de cada plano.
7. Estudios Complementarios:
- a. Estudio de Paisaje.
  - b. Estudio de tráfico y movilidad.
  - c. Estudio de impacto acústico, conforme a la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido y de los Reales decretos que lo desarrollan (RD 1513/2005 y RD. 1367/2007).

### 1.3 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

En el marco de su objeto general como instrumento urbanístico que desarrollará las previsiones del PGO para el ámbito, el Plan Especial contribuirá a consolidar el conjunto “Gijón Milla del Conocimiento - Margarita Salas” como foco de innovación de referencia en el Norte de España y el arco Atlántico Europeo., desplegando sus determinaciones sobre otros objetivos más específicos, tales como:

1. Definir la actuación respondiendo a su doble vertiente de ampliación del PCTG de Cabueñes y de pieza diferenciada dentro de la Milla de Conocimiento. Se favorecerán las relaciones del nuevo espacio de innovación con los enclaves tecnológico-empresariales del primitivo recinto de Cabueñes y de la zona del INTRA, así como las sinergias con La Laboral, el Campus Universitario de Viesques, el Hospital, el Centro de Arte y el Jardín Botánico. El objetivo será afianzar el conjunto de la Milla como gran foco de innovación de referencia, aumentando la capacidad de acogida para atraer empresas, entidades y personas del entorno nacional e internacional vinculadas a la nueva economía del conocimiento.
2. Actualizar el modelo del PCT de Cabueñes, ajustándolo a las nuevas tendencias de diseño y funcionalidad en espacios de innovación. Deberá plantear una oferta de espacios de trabajo de última generación, respondiendo a las nuevas necesidades de empresas y organizaciones.
3. Permitir soluciones inmobiliarias flexibles para atender nuevas necesidades de implantación detectadas. En tal sentido, la ordenación deberá permitir la aparición de varios tipos de implantaciones:
  - a. Parcelas para una única empresa, que compra la parcela con idea de construir en él el edificio que será su sede y albergará su actividad. La ordenación deberá distinguir dentro de este modelo dos tipos de solución edificatoria, adaptadas a su vez a dos modelos de empresa:
    - i. Empresas con componente dominante de servicios empresariales, que por su naturaleza presentan una demanda espacial similar a la del terciario-oficinas. Por su naturaleza buscan

- soluciones edificatorias de baja ocupación de parcela y alturas de dos o tres plantas. Sería el modelo dominante en el actual PCTG de Cabueñes.
- ii. Empresas cuya actividad precisa un desarrollo más horizontal, en una planta, ya sea por incorporar laboratorios o actividades demandantes de un mayor espacio en planta, como por necesidades de almacenaje o de prototipado.
  - b. Parcelas para edificios que ofrezcan espacio construido en alquiler, donde puedan implantarse distintas empresas. Es un tipo de oferta que se adapta bastante bien a las necesidades cambiantes de las empresas del sector de innovación. Mantienen una ocupación mínima para su actividad, pero eventualmente pueden necesitar un mayor espacio para atender un contrato específico o una actividad temporal. A esa necesidad de redimensionarse conforme a las necesidades de cada momento debe responderse con una oferta de espacios de alquiler “llave en mano” dentro de la carta de soluciones inmobiliarias del ámbito.
4. Diversificar y flexibilizar los usos compatibles en el ámbito, evitando las carencias de servicios complementarios hoy detectados en el PCTG de Cabueñes.
  5. Proponer soluciones integrales para las necesidades de movilidad, tanto del ámbito como del conjunto de la Milla del Conocimiento, potenciando alternativas al automóvil apoyadas en la intermodalidad, el futuro metro-tren, el transporte público, los medios de transporte alternativos y la movilidad ciclista.
  6. Configurar la pieza como un ámbito de cohesión y relación de los distintos usos y tejidos urbanos que la circundan, desde las zonas residenciales de baja densidad al norte del ámbito hasta la Universidad Laboral, el Parque Científico Tecnológico o el Hospital de Cabueñes.
  7. Integrar la nueva pieza en el entorno residencial de Somió, procurando la continuidad de la nueva trama urbana con la existente en el perímetro. Habilitar la implantación de usos compatibles para actividades y dotaciones que puedan dar servicio tanto al enclave tecnológico-empresarial como a la población residente en el entorno.
  8. Reforzar el eje de la Avenida de La Pecuaria como columna vertebradora de la zona. Desde una escala más amplia, crear una centralidad dentro de un eje multifuncional que abarca desde la desembocadura del Piles, a la Avenida de Justo del Castillo y Quintana y la carretera de Villaviciosa, en el que se localizan diversas piezas de equipamiento de gran relevancia, algo que refuerza el papel de la propia Milla.
  9. Parte del ámbito de actuación se solapa con el límite del Entorno de Protección del BIC de la Universidad Laboral. El Plan Especial contribuirá a proteger y poner en valor este espacio, procurando no alterar el carácter arquitectónico ni paisajístico del área del BIC, ni perturbar las visuales de los bienes objeto de protección de acuerdo con el artículo 58 de la LPC de Asturias.
  10. Integrar en la ordenación los elementos patrimoniales de interés existentes, tanto históricos y arquitectónicos como naturales: el jardín de la antigua Estación Pecuaria en torno al Castillín, con el hórreo, las palmeras y otros vestigios como la puerta al antiguo recinto; el arbolado lineal a lo largo del camino de las Gardenias; las murias de piedra existentes en distintas partes del ámbito; las masas de arbolado, etc.
  11. Planificar el desarrollo del ámbito con criterios de sostenibilidad, vinculados con los objetivos de desarrollo sostenible contenidos en la nueva agenda urbana, principalmente en lo relativo a los conceptos de compacidad, optimización del ciclo hídrico, ahorro energético, emisiones contaminantes, residuos urbanos, movilidad y construcción sostenible.



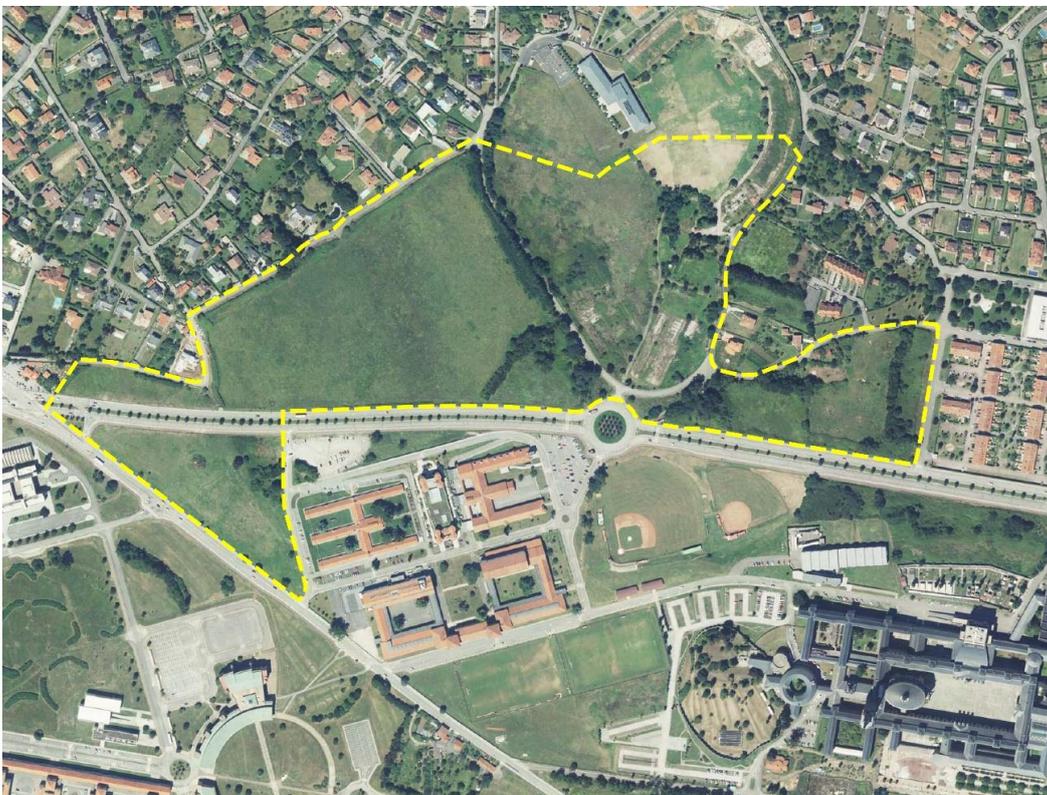
*Figura 1 : Los terrenos del APP PCTG en el Conjunto de la Milla del Conocimiento.*

## 1.4 JUSTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES

### 1.4.1 ÁMBITO Y SUPERFICIE

El ámbito del Plan Especial coincide con el establecido por el PGO de Gijón para el APP-PCTG, representándose de forma precisa en el plano de información PI-1. Su área coincide con la reflejada en la ficha del PGO, con 218.314 m<sup>2</sup> de superficie total.

Dicha superficie es coincidente con la reflejada en la ficha del PGO, con lo que queda justificado el cumplimiento de la medición.



*Figura 2 : Los terrenos del APP PCTG.*

### 1.4.2 ORDENANZAS

La ficha del PGO para el APP-PCTG vincula las condiciones de ordenación a la Ordenanza 9 s/N PE del propio PGO. Parece existir un error, toda vez que la ordenanza del PGO destinada a Parque Tecnológico es la Ordenanza 8; la Ordenanza 9 corresponde a equipamientos.

Por otra parte, la anotación s/N PE, que parece lógico interpretar como “según normativa del Plan Especial,” ampararía la posibilidad de que el Plan Especial modifique de forma justificada algunas condiciones de la ordenanza, siempre que se justifique la necesidad, tal y como prevé el artículo 192 ROTU (67.3 TROTU), sin perjuicio de que la Ordenanza 8 sea la referencia inicial para las nuevas determinaciones zonales.

La Ordenanza 8 de las Normas Urbanísticas del PGO, establece la edificabilidad neta sobre parcela de forma variable, premiando con una mayor edificabilidad las propuestas arquitectónicas de menor ocupación de parcela y mayor altura de edificación, conforme a lo recogido en el siguiente cuadro.

NÚMERO DE PLANTAS	OCUPACIÓN MÁXIMA	EDIFICABILIDAD MÁXIMA
UNA	45%	0,4 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> x e
DOS	40%	0,5 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> x e
TRES	35%	0,6 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> x e

Frente a este planteamiento, la oferta de parcelas del nuevo Parque Tecnológico debe atender en igualdad de condiciones a la demanda de empresas necesitadas de más superficie ocupada en planta, y a la de las que pueden preferir mayor desarrollo en altura, ya que ambas demandas van a manifestarse. Sin embargo, del análisis de la tabla anterior puede apreciarse que, en caso de trasladarse directamente la Ordenanza 8 al nuevo APP-PCTG, las que optaran por menor altura y mayor ocupación perderían edificabilidad por tener menor coeficiente. Tal planteamiento impediría incluso que se llegara a agotar la edificabilidad total asignada al ámbito.

Por otra parte, asumiendo el parámetro de 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> como edificabilidad neta de todas las parcelas, para distribuir la edificabilidad bruta de 0,3 m<sup>2</sup>c/m<sup>2</sup>s que otorga la ficha del PGO, la ordenación debería resolverse con un 50% de parcela neta y otro 50% de espacios libres y viario.

Los objetivos de la ordenación del Plan Especial persiguen otro modelo, buscando un nuevo tejido urbano más compacto y sostenible, con mayor protagonismo de las zonas verdes y concentrando más la edificación. En aras de esa compacidad, la superficie de parcela neta lucrativa debe estar en un 30-35% de la superficie ordenada. Con la edificabilidad bruta de 0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, ello supondría una edificabilidad neta media en torno a los 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>; parámetro más acorde con una tipología de 30% de ocupación y 3 plantas de altura que parece adecuada como referencia.

Por otra parte, el Plan Especial debe procurar una mayor diversificación de la oferta inmobiliaria para empresas del sector científico-tecnológico, introduciendo una diversidad tipológica que no permite la Ordenanza 8 del PGO. Se debe diversificar la regulación zonal, planteando distintos parámetros de ocupación, altura y edificabilidad neta de parcela, adaptados a la singularidad de cada caso.

Con las anteriores justificaciones, siempre al amparo de los artículos 192 ROTU y 67.3 TROTU, el Plan Especial plantea una nueva Ordenanza PCT, que va más allá de la Ordenanza 8 del PGO, solucionando las disfunciones señaladas y diversificando en 5 grados las distintas situaciones previstas en la ordenación, conforme a lo recogido en la siguiente tabla:

ZONA	Características	Tamaño de parcela	Ocupación máxima	Nº máximo de plantas	Coefficiente de edificabilidad
PCT-1	Edificación compacta	900-1.500 m <sup>2</sup>	50%	3	1,3 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s
PCT-2	Edificación abierta	1.400-3.000 m <sup>2</sup>	35%	3	0,6 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s
PCT-3	Edificación extendida	2.000-3.200 m <sup>2</sup>	60%	2	0,6 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s
PCT-4	Centro empresarial	4.000 / 10.000 m <sup>2</sup>	50%	4	1,62 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s
PCT-5	Centro de Servicios	4.000 – 4.500 m <sup>2</sup>	60%	3	1,47 m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s

### 1.4.3 **EDIFICABILIDAD MÁXIMA**

La siguiente tabla, extraída del cuadro de características del apartado 1.5 de la presente Memoria, recoge la edificabilidad lucrativa prevista en la ordenación para los distintos grados previstos por el Plan Especial para la ordenanza PCT.

ORDENANZA	SUPERFICIE POR ORDENANZA m <sup>2</sup> s	EDIF. NETA m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s	EDIFICABILIDAD. TOTAL (m <sup>2</sup> c)
PCT-1	6.872,62	1,30	8.934,41
PCT-2	31.402,61	0,60	18.841,57
PCT-3	15.115,89	0,60	9.069,53
PCT-4	13.640,02	1,62	22.099,49
PCT-5	4.456,57	1,47	6.550,00
<b>TOTAL</b>	<b>71.487,71</b>	<b>0,92</b>	<b>65.495,00</b>

La edificabilidad total resultante es de 65.495 m<sup>2</sup>c, que coincide con la edificabilidad máxima asignada al sector por la ficha APP-PCTG del PGO, quedando así acreditado el ajuste de la ordenación del Plan Especial a dicha determinación.

### 1.4.4 **USOS**

La ficha del PGO para el APP-PCTG establece como uso predominante para el ámbito el “Productivo Científico Tecnológico”, precisándose más en el cuadro de reparto de edificabilidades al indicarse “Productivo-Industrial Científico Tecnológico”.

No obstante, si acudimos a las Normas Urbanísticas del PGO para concretar la definición de este uso, encontramos en el artículo 2.1.15 la siguiente clasificación de usos productivos:

1. Uso Productivo Industrial.
  - a. Industria en general.
  - b. Almacenaje.
  - c. Servicios empresariales.
2. Garaje-aparcamiento.
3. Terciario.
  - a. Hospedaje.
  - b. Comercial.
  - c. Oficinas.
  - d. Recreativo.
  - e. Servicios Personales.

Como puede apreciarse, el uso “Productivo Científico Tecnológico” no está contemplado en la categorización de usos que el propio PGO establece, lo que genera cierta dificultad a la hora de entender qué usos concretos y qué condiciones de uso serían aplicables de entre las señaladas en la Sección 3ª del Capítulo 1º del Título II de las Normas Urbanísticas del PGO.

Para solucionar esta cuestión y definir con precisión tanto los usos admisibles como sus condiciones particulares, el Plan Especial introduce a través de su Normativa una clasificación de actividades de carácter científico-tecnológico, encuadrables dentro de la categoría de “Servicios Empresariales” del uso productivo industrial del PGO, cuya definición es la que más se ajustaría al tipo de actividad que se persigue.

Las actividades podrían encuadrarse en este concepto, puede recurrirse a la definición del Uso característico de la Ordenanza 8 del PGO: usos productivos vinculados a nuevas tecnologías,

investigación+desarrollo+innovación, informática, telecomunicaciones, servicios avanzados de apoyo industrial y consultoría especializada, y otros de similares características.

Para los usos compatibles, la ficha APP-PCTG del PGO adscribe una edificabilidad de 6.550 m<sup>2</sup>c al uso "Dotacional Privado". Las dotaciones privadas en el contexto de un Parque Científico corresponden a actividades de servicios terciarios demandadas por los usuarios de las instalaciones, tales como cafeterías, restaurantes, gimnasios, tiendas de telefonía, papelerías, librerías, hotel, etc. Tales son los usos que se plantean como predominantes en el Centro de Servicios del grado de ordenanza PCT-5, conforme al art. 2.1.6 NNUU-PGO, donde se consumirán los 6.550 m<sup>2</sup>c asignados. Por otra parte, serán también admisibles como usos compatibles en las plantas bajas de los grados PCT-1 y PCT-4, siempre con las condiciones del artículo 2.1.8-1 NNUU-PGO.

#### 1.4.5 **USOS BAJO RASANTE**

La Ordenanza 8 del PGO de Gijón, correspondiente al PCT de Cabueñes, sirve de referencia para la del nuevo APP-PCTG de La Pecuaria. En relación con los usos en plantas bajo rasante, dicha ordenanza permite disponer usos "que no supongan una estancia permanente de personas, salvo que los sótanos se realicen a modo de patio inglés" (art. 3.4.39 de las NNUU del PGO).

Sobre este aspecto, debe señalarse que los objetivos de excelencia y calidad de los espacios de trabajo que se persiguen para el nuevo Parque Tecnológico, no resultan compatibles con la posibilidad de disponer determinados espacios vivideros en locales bajo rasante, ni siquiera los iluminados y ventilados mediante "patio inglés", ya que no presentan las condiciones de habitabilidad y confort idóneas que se pretenden para los trabajadores del Parque Científico Tecnológico. Del mismo modo, los objetivos de sostenibilidad y de eficiencia en consumo energético, aconsejan también evitar la utilización de estos espacios para usos que requerirían de iluminación artificial en tramos horarios dilatados, por la insuficiencia de la iluminación indirecta del patio inglés.

En su lugar, desde los criterios de sostenibilidad y calidad ambiental en los espacios de trabajo que pretenden implementarse, la normativa del Plan Especial debe perseguir:

- Garantizar que los espacios destinados al trabajo o el descanso de las personas trabajadoras cuenten con adecuadas condiciones de habitabilidad en relación con la iluminación, la ventilación y la percepción del espacio exterior.
- Fomentar un uso eficiente de los recursos, limitando la existencia de actividades bajo rasante que al tener limitada la iluminación natural requieran la utilización continuada de luz artificial y/o de sistemas mecánicos de renovación del aire.
- Minimizar la necesidad de supervisión por parte de los servicios técnicos del cumplimiento del régimen de usos en relación con el control de las condiciones de los locales utilizables en plantas bajo rasante, a través de una normativa que claramente excluya la posibilidad de determinados usos bajo rasante.
- Desincentivar la ocupación de espacios bajo rasante para actividades que requieran estancia prolongada de personas, a través de su introducción entre los espacios computables a efectos de edificabilidad. Se trata de mantener para el ámbito los criterios generales de cómputo del apartado 5 del artículo 2.3.46 de la Normativa del vigente PGO de Gijón.

En consecuencia, el artículo 1.4.2 de la Normativa del Plan Especial exige condiciones de confort visual e iluminación natural incompatibles con la condición de sótano y semisótano, para todos aquellos usos que requieran una estancia de personas continuada superior a 30 minutos. Se excluyen aquellos que exijan unas condiciones acústicas o lumínicas estrictamente controladas, tales como salones de actos, comedores, estudios de grabación; y todos aquellos para los que en la documentación presentada para licencia se justifique la no necesidad de prever iluminación natural.

De forma concordante, el apartado 7 del artículo 3.1.4 de la normativa, establece que en las plantas sótano y semisótano no podrán alojarse usos que requieran una estancia de personas continuada superior a 30 minutos. Se excluyen de esta prohibición los siguientes usos:

1. Aquellos que exijan unas condiciones acústicas o lumínicas estrictamente controladas:

- a. Salones de actos y salas de proyección.
  - b. Laboratorios con necesidad justificada de limitar la iluminación natural.
  - c. Espacios de demostración, estudios de grabación y similares.
  - d. Todos aquellos con necesidad justificada de aislamiento lumínico y/o acústico.
2. Espacios de uso ocasional:
    - a. Comedores y cafeterías.
    - b. Salas de reunión.
    - c. Espacios de uso colectivo sin estancia continuada.
  3. Todos aquellos para los que en el proyecto presentado para licencia se justifique la necesidad de limitar la iluminación natural.

#### 1.4.6 **APROVECHAMIENTO MEDIO**

Para el cálculo del aprovechamiento medio del Plan Especial se procede conforme al artículo 174.3 ROTU:

1. Se suman las edificabilidades lucrativas de cada uno de los usos permitidos con edificabilidad asignada en el ámbito.
2. Se homogeneizan según sus valores relativos referidos al uso predominante, para lo que se emplearán los coeficientes establecidos en el PGO, recogidos en la ficha del APP-PCTG.
3. La suma de edificabilidades lucrativas homogeneizadas se divide entre la superficie del ámbito, excluida la superficie ocupada por las dotaciones urbanísticas públicas ya existentes.

La suma de los aprovechamientos homogeneizados correspondientes a cada zona, se extrae del cuadro de características del apartado 1.4.10 de la presente Memoria:

##### **CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TOTAL HOMOGENEIZADO**

ORDENANZA	USO PREDOMINANTE	EDIFICABILIDAD. TOTAL (m <sup>2</sup> c)	Coefficiente de homogeneización s/PGO	APROVECHAMIENTO HOMOGENEIZADO (AH m <sup>2</sup> c UC)
PCT-1	Científico-Tecnológico	8.934,41	1,00	8.934,41
PCT-2	Científico-Tecnológico	18.841,57	1,00	18.841,57
PCT-3	Científico-Tecnológico	9.069,53	1,00	9.069,53
PCT-4	Científico-Tecnológico	22.099,49	1,00	22.099,49
PCT-5	Terciario-Dotacional privado	6.550,00	1,47	9.628,50
<b>TOTAL</b>		<b>65.495,00</b>		<b>68.573,50</b>

Por otra parte, de los 218.314 m<sup>2</sup> de la superficie del sector se habrá de descontar la superficie de dotaciones públicas ya existentes. Presenta tal condición la parte de la Avenida Pecuaría que atraviesa el ámbito en su parte oeste, ocupando una superficie de 7.255 m<sup>2</sup>. Existen otros suelos públicos demaniales dentro del ámbito, correspondientes a restos de caminos y otros, que no se descuentan de la superficie computable por tratarse de terrenos cuya condición se va a alterar en la nueva ordenación, no pudiendo considerarse dotaciones que se mantienen.

En consecuencia, la superficie computable a efectos de cálculo del aprovechamiento medio será:

$$S_{AM} = 218.314 - 7.255 = 211.059 \text{ m}^2$$

Con los anteriores datos, el cálculo del aprovechamiento medio se realiza conforme a la siguiente fórmula:

$$AM = AH / S_{AM} = 68.573,50 / 211.059 = 0,32 \text{ m}^2\text{cuc} / \text{m}^2\text{s}$$

Resulta un aprovechamiento medio de 0,32 m<sup>2</sup> construibles del uso característico por m<sup>2</sup> de suelo, coincidente con el máximo establecido por la ficha APP-PCTG del PGO, quedando así justificado su cumplimiento.

### 1.4.7 SISTEMA LOCAL DE DOTACIONES PÚBLICAS

Para la ordenación de ámbitos de uso industrial, entre los que se encuadra el “Productivo Científico-Tecnológico”, el artículo 172.2 ROTU establece una reserva mínima del 5% de la superficie total ordenada para equipamientos destinados a centros de servicios comunes adecuados para el funcionamiento del polígono o zona industrial; así como otro 5% para zonas verdes. Adicionalmente, se establece en el mismo artículo que la suma de ambas reservas de superar el 15% de la superficie total ordenada, lo que implica que al menos una de ellas deberá superar el 5%.

En el plano de ordenación PO-1 se recoge la ordenación detallada establecida por el presente Plan Especial, indicándose la localización de las distintas áreas de zonas verdes, equipamiento y viario. El siguiente cuadro recoge el resumen dimensional de las superficies calificadas a tal fin, extraídas del cuadro de características del apartado 1.4.10 de la presente memoria.

SISTEMA	SUPERFICIE	% s/ SUP. TOTAL (218.314 m <sup>2</sup> )
Zonas verdes	76.583,89	35,08 %
Equipamientos	11.003,81	5,04 %
<b>TOTAL ZV+EQ</b>	<b>87.587,60</b>	<b>40,12 %</b>
Servicios urbanos (CTs)	456,39	0,21%
Viario	58.951,30	26,93 %
<b>TOTAL SISTEMAS LOCALES</b>	<b>146.492,86 m<sup>2</sup></b>	<b>67,25 %</b>

Tal y como puede apreciarse, los sistemas locales de zona verde y equipamientos superan el mínimo del 5% de la superficie total, mientras que su suma supera el 15%. De ambas mediciones se desprende el cumplimiento de las prescripciones del artículo 172.2 ROTU.

### 1.4.8 APARCAMIENTOS

En suelo urbanizable, el ROTU establece un estándar mínimo para la dotación de aparcamiento cuantificada en 2 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie construible (art. 177.2-a). Sin embargo, en suelo urbano no consolidado no se establece un parámetro mínimo, dejándose esta potestad al planeamiento que establezca la ordenación detallada, que deberá prever esta reserva “en cuantía y dimensión adecuados” (art. 172.2-a ROTU).

En todo caso, el PGO sí establece unos estándares mínimos en función de los usos. Para los previstos en el APP-PCTG, las dotaciones mínimas son las siguientes:

1. Uso productivo industrial, categoría de servicios empresariales: 1 plaza por cada 100 m<sup>2</sup>c (art. 2.1.19-5 NNUU del PGO).
2. Uso terciario de oficinas: 2 plazas por cada 100 m<sup>2</sup>c (art. 2.1.25-7 NNUU del PGO).
3. Uso terciario comercial de proximidad: 2 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie de venta (art. 2.1.24-12 NNUU del PGO).
4. Uso terciario hotelero: 1 plaza por cada 100 m<sup>2</sup>c (art. 2.1.23-2b NNUU del PGO).

No obstante, tal y como se explica en el apartado 1.4.4 de la presente memoria, al no recogerse el uso Científico-Tecnológico en la clasificación de usos del PGO, no es posible asignar directamente una de las ratios reflejadas. En consecuencia, el Plan Especial propone exigir al desarrollo del ámbito una dotación mínima de 2 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> construibles, alineada con lo requerido por el art. 177.2-a ROTU para suelos urbanizables. Aplicada a los 65.495 m<sup>2</sup> edificables del ámbito supone un mínimo de 1.310 plazas.

La ordenación del Plan Especial satisface este mínimo en varios niveles:

1. A los grados de ordenanza 1 a 3 se les asigna una ratio de 0,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup>c, que deberán resolverse en el interior de la parcela, trasladando lo requerido por la Ordenanza 8 del PGO (art. 3.4.52 NNUU-PGO).
2. Al Centro Empresarial (PCT-4) se le exigen 1,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup>c dentro de la parcela, en atención a la previsible mayor presencia de usos de terciario oficinas, así como a la conveniencia de prever cierto exceso de plazas que puedan dar servicio al conjunto del polígono.

3. Al Centro de Servicios (PCT-5) se le asigna un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup>c, en atención también a la mayor componente terciaria previsible.
4. En el espacio público se contabilizan las 766 plazas que la ordenación recoge en el plano PO-4.

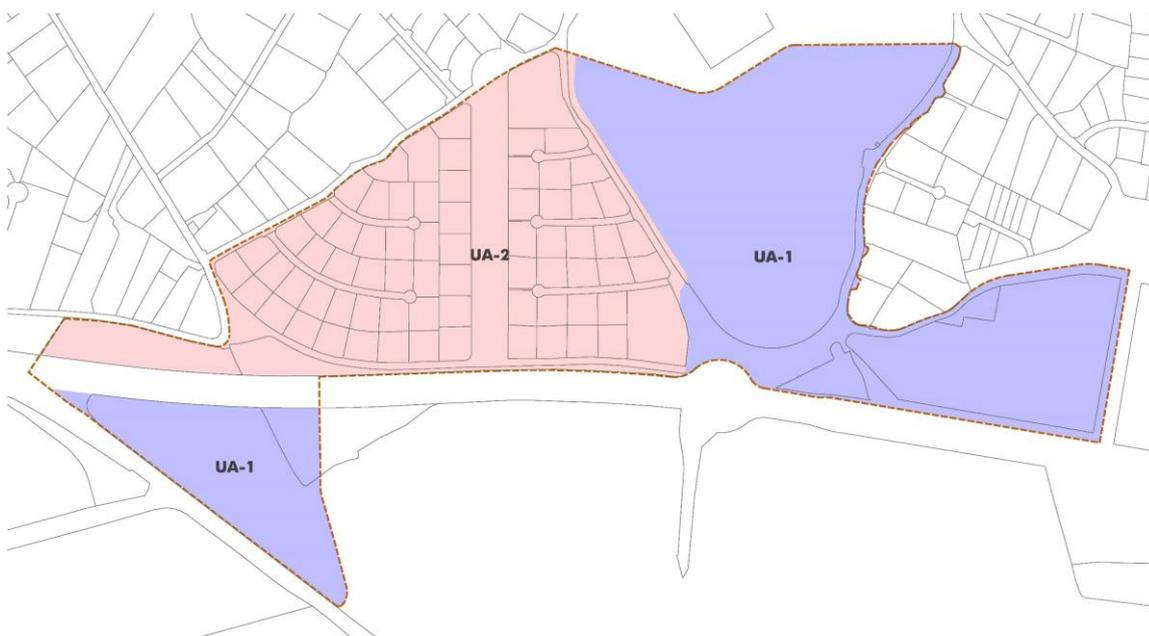
#### PREVISIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN EL PLAN ESPECIAL

ZONA	EDIFICABILIDAD. TOTAL (m <sup>2</sup> c)	CONDICIÓN DE ORDENANZA (plazas cada 100 m <sup>2</sup> c)	Nº PLAZAS TOTALES
PCT-1	8.934,41	0,5	45
PCT-2	18.841,57	0,5	94
PCT-3	9.069,53	0,5	45
PCT-4	22.099,49	1,5	331
PCT-5	6.550,00	1	66
Subtotal parcelas			581
Espacio público			766
<b>TOTAL</b>	<b>65.495,00</b>	<b>2,05</b>	<b>1.346</b>

El número de plazas previsto supera el mínimo de 1.310 antes justificado.

#### 1.4.9 UNIDADES DE ACTUACIÓN

Conforme a los artículos 355.1 y 356 ROTU, a los efectos de legitimar la actuación urbanizadora, el Plan Especial delimita dos unidades de actuación dentro del ámbito para la ejecución de las previsiones del plan mediante actuaciones sistemáticas. Su delimitación se recoge en el plano de ordenación PO-6.



**Figura 3 : Unidades de actuación delimitadas.**

1. UA-1. Se trata de una unidad discontinua que incluye dos piezas:
  - a. Subunidad este: Terrenos del ámbito al Este del Camino de las Gardenias, comprendidos entre este camino, la Avenida de la Pecuaria y el límite nororiental del ámbito.
  - b. Subunidad oeste: El triángulo perteneciente al sector, solapado con el ámbito de protección del BIC de La Laboral, situado al sur de la Avenida de la Pecuaria; entre esta avenida, la del Jardín Botánico y el INTRA.
2. UA-2: Incluye el resto de los terrenos de la parte oeste del ámbito, entre el Camino de las Gardenias, la Avenida de la Pecuaria y la zona residencial de Somió.

En los cuadros del apartado 1.4.10 de la presente memoria se detallan las características cuantitativas de ambas unidades, resumiéndose a continuación su superficie:

1. UA-1: 125.373,22 m<sup>2</sup>.
  - a. Este: 95.409,65 m<sup>2</sup>.
  - b. Oeste: 29.963,57 m<sup>2</sup>.
2. UA-2: 92.940,78 m<sup>2</sup>.

Respecto al cumplimiento de requisitos de delimitación de unidades de actuación que establece el artículo 357 ROTU, cabe señalar que:

1. La UA-1 se delimita con 125.373,22 m<sup>2</sup> de superficie, y la UA-2 con 92.940,78 m<sup>2</sup>. Ambas dimensiones son suficientes para asumir las cesiones de suelo derivadas de las exigencias del planeamiento.
2. Su dimensión y delimitación conforme a la estructura de propiedad hace posible la distribución equitativa de los beneficios y cargas de la urbanización.
3. Su geometría y posición respecto a las vías exteriores de acceso y sistemas de infraestructuras generales, determina la posibilidad técnica y económica de que ambas puedan ejecutarse de forma autónoma, sin interferir una con otra.

Por otra parte, el art.357.6 ROTU requiere que en las unidades delimitadas la diferencia entre su aprovechamiento total y el resultante de la aplicación del aprovechamiento medio del ámbito sobre su superficie, no sea superior al quince por ciento de este último. Los parámetros relevantes para la comprobación de este extremo se recogen en la siguiente tabla, con datos extraídos de los cuadros de características del apartado 1.4.10 de la presente memoria.

ÁMBITO	Aprovechamiento total m <sup>2</sup> cuc (At)	Superficie computable para AM (Sc)	AM x Sc (AM=0,3249)	Diferencia At – (AMxSc)	%
UA-1	32.269	118.118	38.377	- 6.108	- 16 %
UA-2	36.304	92.941	30.197	6.107	20 %

Puede apreciarse que ninguna de las dos unidades cumpliría el requisito del art.357.6 ROTU, toda vez que la diferencia calculada sobrepasa el 15%. No obstante, el propio artículo admite el incumplimiento del requisito cuando el planeamiento justifique la imposibilidad de respetar esa diferencia máxima por resultar inadecuada en base al modelo de ordenación establecido.

En tal sentido debe señalarse que la división en UAs propuesta por el Plan Especial viene determinada por la conveniencia de secuenciar su ejecución conforme a la estructura de propiedad de los terrenos; todos ellos de titularidad pública, pero de distintas administraciones. Así, se ha procurado dejar en una misma unidad los terrenos de la finca de la Formigosa, propiedad de la Tesorería de la Seguridad Social, cuya gestión parece razonable abordar en una unidad de actuación independiente del resto.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta la necesidad de incluir en una misma unidad la totalidad de los terrenos solapados con el entorno del BIC de La Laboral, ya que su distribución en dos partes entre las piezas situadas al norte de la Avenida Pecuaría, con el fin de equilibrar aprovechamientos, impediría dar a esa pieza el tratamiento unitario que precisa por su visibilidad e importancia paisajística en el entorno de La Laboral.

Ambos motivos justifican la delimitación planteada, por encima de los requisitos relativos al equilibrio de los aprovechamientos medios en el ámbito.

#### **1.4.10 SISTEMA DE ACTUACIÓN**

La ficha APP-PCTG del PGO prescribe el sistema de actuación por COOPERACIÓN para el desarrollo del ámbito. En este sistema los propietarios aportarían el suelo de cesión obligatoria y la administración ejecutaría las obras de urbanización con cargo a los mismos (art. 451 ROTU). Los propietarios mantendrían la titularidad de las parcelas resultantes, sin perjuicio de la posibilidad de pago en parcelas de sus cuotas de urbanización.

No obstante, las singulares características de un Parque Científico-Tecnológico y su valor estratégico para el conjunto de la ciudad, aconsejan extender el carácter público de la actuación más allá de la finalización de la urbanización, gestionando tanto las adjudicaciones de suelo como el mantenimiento de las instalaciones comunes. Se trata de extender el modelo del actual PCTG de Cabueñes, donde el Ayuntamiento controla la gestión a través de IMPULSA. Para garantizar esto resulta preciso cambiar el sistema de actuación a EXPROPIACIÓN, sistema que prevé la obtención del suelo por el Ayuntamiento en el inicio del proceso de ejecución; y, en consecuencia, garantiza la titularidad municipal de las parcelas resultantes.

La modificación del sistema de actuación elegido en el Plan General de Ordenación está amparada por el artículo 365.1 ROTU.

#### **1.4.11 PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO**

Dentro del ámbito del APP-PCTG existen diversos elementos que forman parte del patrimonio cultural de la ciudad de Gijón. Todos ellos han sido considerados e incorporados a la ordenación propuesta desde el Plan Especial tal y como refleja el plano de ordenación PO-1.

A continuación, se describe la consideración que se ha hecho de cada uno de ellos.

##### **1.4.11.1 ENTORNO DEL BIC DE LA UNIVERSIDAD LABORAL.**

Al oeste del ámbito y al sur de la avenida Pecuaria el límite del entorno de protección del Bien de Interés Cultural del edificio de la Universidad Laboral afecta a esta zona del APP-PCTG. En base a ello, la ordenación del Plan Especial propone para esta área la formación de un espacio libre en el que únicamente se plantea, en la esquina noreste, un edificio de una altura y uso dotacional, de manera que no se interfiere en la visión y percepción del BIC tal y como se justifica en el estudio de paisaje.

##### **1.4.11.2 ELEMENTOS CATALOGADOS POR EL PGO.**

###### **A. EL CASTILLÍN (DEPÓSITO DE AGUA).**

Los restos de esta antigua construcción se conservan dentro del gran parque que el Plan Especial ordena para el área en la que se hallaban los jardines de la antigua Quinta de Duque y en el que se conservan otros de los elementos a proteger.

###### **B. CONJUNTO DE PALMERAS**

En la misma zona verde planteada desde el Plan Especial se incorporan las palmeras existentes catalogadas por el PGO de Gijón (AS-72-I).

##### **1.4.11.3 OTROS ELEMENTOS DE INTERÉS.**

###### **A. MURIAS DE PIEDRA.**

El límite este del APP-PCTG está recorrido, en gran parte de su longitud, por una muria de piedra que cuenta con una protección genérica. Este elemento, al igual que la puerta monumental existente en su punto medio, han sido incorporados a la ordenación del Plan Especial, de manera que tanto la puerta como el trazado sur de la muria constituyen el acceso y el límite de la zona verde ordenada respecto del Camino de los Claveles. Paralelo al trazado norte, sin embargo, se plantea un viario de acceso al equipamiento planteado, constituyendo la muria el límite entre este viario y el Camino de los Claveles.

###### **B. HÓRREO DE LA PECUARIA.**

Cercano a "El Castillín" y a las palmeras catalogadas existe un hórreo que en su día estuvo integrado en el jardín de la Quinta del Duque. Esta construcción es considerada por la ordenación del Plan Especial incorporándola al espacio libre planteado en esta zona del APP-PCTG, garantizando su protección.

###### **C. ÁRBOLES SINGULARES**

Dispersos a lo largo del ámbito existen varios ejemplares de árboles de diferentes especies que desde el Plan Especial han sido tenidos en cuenta respetándolos e incorporándolos a la ordenación tal y como puede verse en el plano PO-1.

### 1.4.12 DERRIBO DE EDIFICACIONES

La única edificación existente dentro del ámbito para la que se prevé su derribo, por incompatibilidad con la ordenación prevista, es la existente en el camino de las Amapolas nº 116 sobre la parcela de referencia catastral 8629802TP8282N0001GX. La propia descripción catastral la recoge como edificación en ruinas, no computándose su superficie como construida a efectos catastrales.

Se trata de una construcción sin ningún valor constructivo ni significación como muestra de edificación rural tradicional, cuyo carácter de ruina determina además la inviabilidad de su rehabilitación, por desproporcionadamente onerosa. Por tanto, en relación con la aplicación del artículo 4.4.23 de la normativa del PGO, su derribo estaría permitido ya que encaja entre los supuestos que dicho artículo establece para autorizar derribos de construcciones existentes.



### 1.4.13 CONSERVACIÓN DE LA URBANIZACIÓN

El artículo 387 ROTU establece que la conservación de las obras de urbanización, incluyendo el mantenimiento de las dotaciones y los servicios correspondientes, incumbe a la Administración urbanística actuante, si bien establece en su apartado 3 una serie de excepciones a esta regla general; se recoge la posibilidad de que, en determinados casos, el planeamiento que establece la ordenación detallada del ámbito (en este caso, el Plan Especial) asigne estas obligaciones de conservación y mantenimiento a los propietarios. En virtud de la regla 1ª del apartado 3-b del citado artículo, este planeamiento puede asignar a los propietarios esta obligación en "polígonos o zonas industriales, así como aquellos ámbitos destinados al uso comercial y de servicios", tipificación en la que cabe encuadrar al APP-PCTG de La Pecuaria.

Conforme a lo anterior, el artículo 6.3.2 de la normativa del presente Plan Especial, atribuye el deber de conservación y mantenimiento de la urbanización a los propietarios de las parcelas lucrativas y/o edificios incluidos en el ámbito.

La atribución de este deber se establece de forma total y por tiempo indefinido, sin perjuicio de la potestad del Ayuntamiento de equilibrar el balance entre los beneficios que a la colectividad genera la utilización de la urbanización y los gastos que asumen los propietarios por la gestión y conservación.

El cumplimiento de los deberes de conservación y mantenimiento se efectuará mediante una **Entidad Urbanística de Conservación**, que habrá de constituirse integrando a los propietarios y administraciones afectadas.

## 1.5 CUADROS DE CARACTERÍSTICAS

---

Los siguientes cuadros recogen las características cuantitativas básicas de la ordenación propuesta por el Plan Especial, tanto para el conjunto del ámbito como para cada una de las unidades de actuación delimitadas.

**1.5.1 TOTAL DEL APP-PCTG**

PLAN ESPECIAL APP-PCTG DEL PGO DE GIJÓN						APP-PCTG	
NOMBRE		PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LA PECUARIA					
USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS							
CALIFICACIÓN	MANZANA	SUPERFICIE POR MANZANA m² suelo	SUPERFICIE POR ORDENANZA m²s	EDIF. NETA m2c/m2s	EDIF. TOTAL (m²c)	COEFICIENTE DE PONDERACIÓN	APROVECHAMIENTO O (u.a.)
PCT-1	M3	1.975,00			2.567,50		
	M4	1.975,00			2.567,50		
	M5	2.922,62			3.799,41		
<b>TOTAL PCT-1</b>			6.872,62	1,30	8.934,41	1,00	8.934,41
PCT-2	M6	4.282,95			2.569,77		
	M7	2.759,65			1.655,79		
	M8	5.385,58			3.231,35		
	M9	3.558,86			2.135,32		
	M10	10.045,00			6.027,00		
	M11	3.792,38			2.275,43		
M16	1.578,19			946,91			
<b>TOTAL PCT-2</b>			31.402,61	0,60	18.841,57	1,00	18.841,57
PCT-3	M12	2.107,40			1.264,44		
	M13	6.658,49			3.995,09		
	M14	3.175,00			1.905,00		
	M15	3.175,00			1.905,00		
<b>TOTAL PCT-3</b>			15.115,89	0,60	9.069,53	1,00	9.069,53
PCT-4	M1-A	9.630,40			15.603,13		
	M1-B	4.009,62			6.496,37		
<b>TOTAL PCT-4</b>			13.640,02	1,62	22.099,49	1,00	22.099,49
PCT-5	M2	4.456,57					
<b>TOTAL PCT-5</b>			4.456,57	1,47	6.550,00	1,47	9.628,50
<b>TOTAL LUCRATIVO</b>			<b>71.487,71</b>	<b>0,92</b>	<b>65.495,00</b>		<b>68.573,50</b>
			32,75%				
DOTACIONES PÚBLICAS							
SISTEMAS LOCALES				ESTÁNDARES DOTACIONALES		MÍNIMO ROTU	
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES (m²s)							
ZV	ZV01	6.440,69					
	ZV02	18.042,58					
	ZV03	2.014,99					
	ZV04-A	1.441,17					
	ZV04-B	16.902,98					
	ZV05	1.055,67					
	ZV06	1.005,52					
	ZV07	1.459,63					
	ZV08	2.198,50					
	ZV09-A	1.061,33					
	ZV09-B	844,68					
	ZV10	14.794,28					
	ZV11	5.114,37					
	ZV12	2.547,52					
	ZV13	1.344,86					
	ZV14	315,12					
<b>TOTAL ZV</b>			<b>76.583,89</b>		<b>35,08%</b>		<b>5,00%</b>
EQUIPAMIENTOS (m²s)							
EQ	EQ1	3.162,42					
	EQ2	1.495,86					
	EQ3	847,45					
	EQ4	2.267,08					
	EQ5	3.231,00					
<b>TOTAL</b>			<b>11.003,81</b>		<b>5,04%</b>		<b>5,00%</b>
DOTACIONES NO COMPUTABLES (Servicios urbanos y viario)							
CENTROS DE TRANSFORMACIÓN	CT-UA1	302,25					
	CT-UA2	154,14					
	Total CT		456,39				
VIARIO			58.782,20		26,93%		
<b>TOTAL NO COMPUTABLE</b>			<b>59.238,59</b>				
<b>TOTAL COMPUTABLE (ZV + EQ)</b>			<b>87.587,70</b>		<b>40,12%</b>		<b>15,00%</b>
<b>TOTAL SISTEMAS LOCALES</b>			<b>146.826,29</b>		<b>67,25%</b>		

**1.5.2 UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-1**

PLAN ESPECIAL APP-PCTG DEL PGO DE GIJÓN						UA-1	
NOMBRE		PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LA PECUARIA					
USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS							
CALIFICACIÓN	MANZANA	SUPERFICIE POR MANZANA m² suelo	SUPERFICIE POR ORDENANZA m²s	EDIF. NETA m2c/m2s	EDIF. TOTAL (m²c)	COEFICIENTE DE PONDERACIÓN	APROVECHAMIENTO O (u.a.)
PCT-1	M5	2.922,62			3.799,41		
					0,00		
					0,00		
<b>TOTAL PCT-1</b>			2.922,62	1,30	3.799,41	1,00	3.799,41
PCT-2	M6	4.282,95			2.569,77		
	M7	2.759,65			1.655,79		
	M8	5.385,58			3.231,35		
	M9	3.558,86			2.135,32		
	M10	10.045,00			6.027,00		
	M11	3.792,38			2.275,43		
	M16	1.578,19			946,91		
<b>TOTAL PCT-2</b>			31.402,61	0,60	18.841,57	1,00	18.841,57
PCT-3							
<b>TOTAL PCT-3</b>			0,00			1,00	0,00
PCT-4							
<b>TOTAL PCT-4</b>			0,00			1,00	0,00
PCT-5	M2	4.456,57			6.550,00		
<b>TOTAL PCT-5</b>			4.456,57	1,47	6.550,00	1,47	9.628,50
<b>TOTAL LUCRATIVO</b>			<b>38.781,80</b>	<b>0,75</b>	<b>29.190,97</b>		<b>32.269,47</b>
DOTACIONES PÚBLICAS							
SISTEMAS LOCALES				ESTÁNDARES DOTACIONALES		MÍNIMO ROTU	
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES (m²s)							
ZV	ZV04-A	1.441,17					
	ZV09-A	1.061,33					
	ZV10	14.794,28					
	ZV11	5.114,37					
	ZV12	2.547,52					
	ZV14	315,12					
	ZV02	18.042,58					
<b>TOTAL ZV</b>			43.316,37	35%			5,00%
EQUIPAMIENTOS (m²s)							
EQ	EQ3	847,45					
	EQ4	2.267,08					
	EQ5	3.231,00					
	EQ1	3.162,42					
<b>TOTAL</b>			9.507,95	7,58%			5,00%
DOTACIONES NO COMPUTABLES (Servicios urbanos y viario)							
CENTROS DE TRANSFORMACIÓN	CT4	70,72					
	CT5	66,12					
	CT6	49,91					
	CT7	49,50					
	CT8	66,00					
	Total CT	302,25					
VIARIO		33.464,85		26,69%			
<b>TOTAL NO COMPUTABLE</b>			33.767,10				
<b>TOTAL COMPUTABLE (ZV + EQ)</b>			52.824,32	42,13%			15,00%
<b>TOTAL SISTEMAS LOCALES</b>			86.591,42				

**1.5.3 UNIDAD DE ACTUACIÓN UA-2**

PLAN ESPECIAL APP-PCTG DEL PGO DE GIJÓN						UA-2	
NOMBRE		PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LA PECUARIA					
USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS							
CALIFICACIÓN	MANZANA	SUPERFICIE POR MANZANA m² suelo	SUPERFICIE POR ORDENANZA m²s	EDIF. NETA m2c/m2s	EDIF. TOTAL (m²c)	COEFICIENTE DE PONDERACIÓN	APROVECHAMIENTO O (u.a.)
PCT-1	M3	1.975,00			2.567,50		
	M4	1.975,00			2.567,50		
					0,00		
<b>TOTAL PCT-1</b>			3.950,00	1,30	5.135,00	1,00	5.135,00
PCT-2					0,00		
					0,00		
					0,00		
					0,00		
					0,00		
<b>TOTAL PCT-2</b>			0,00		0,00	1,00	0,00
PCT-3	M12	2.107,40			1.264,44		
	M13	6.658,49			3.995,09		
	M14	3.175,00			1.905,00		
	M15	3.175,00			1.905,00		
<b>TOTAL PCT-3</b>			15.115,89	0,60	9.069,53	1,00	9.069,53
PCT-4	M1-A	9.630,40			15.603,13		
	M1-B	4.009,62			6.496,37		
<b>TOTAL PCT-4</b>			13.640,02	1,62	22.099,49	1,00	22.099,49
PCT-5					0,00		
<b>TOTAL PCT-5</b>			0,00			1,47	0,00
<b>TOTAL LUCRATIVO</b>			<b>32.705,91</b>	<b>1,11</b>	<b>36.304,03</b>		<b>36.304,03</b>
				0,60	19.623,55		
DOTACIONES PÚBLICAS							
SISTEMAS LOCALES				ESTÁNDARES DOTACIONALES		MÍNIMO ROTU	
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES (m²s)							
ZV							
	ZV01	6.440,69					
	ZV03	2.014,99					
	ZV04-B	16.902,98					
	ZV05	1.055,67					
	ZV06	1.005,52					
	ZV07	1.459,63					
	ZV08	2.198,50					
	ZV09-B	844,68					
	ZV13	1.344,86					
<b>TOTAL ZV</b>			33.267,52		36%		5,00%
EQUIPAMIENTOS (m²s)							
EQ							
	EQ2	1.495,86					
<b>TOTAL</b>			1.495,86	1,61%			5,00%
DOTACIONES NO COMPUTABLES (Servicios urbanos y viario)							
CENTROS DE TRANSFORMACIÓN	CT1	46,64					
	CT2	49,50					
	CT3	58,00					
	Total CT		154,14				
VIARIO			25.317,35	27,24%			
<b>TOTAL NO COMPUTABLE</b>			25.471,49				
<b>TOTAL COMPUTABLE (ZV + EQ)</b>			34.763,38	37,40%			15,00%
<b>TOTAL SISTEMAS LOCALES</b>			60.234,87				

**1.5.4 PARÁMETROS TOTALES**

PARÁMETROS TOTALES					TOTAL APP-PCTG	
	Superficie		m <sup>2</sup> edif.	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
Total Lucrativo	71.487,71		32,75%			
Total Sistema Local	146.826,29		67,25%			
<b>Total Sector Neto</b>	<b>218.314,00</b>		<b>100,00%</b>	<b>65.495,00</b>	<b>0,30</b>	
SSGG interiores	0,00					
SSGG exteriores	0,00					
<b>Total SSGG</b>	<b>0,00</b>					
<b>TOTAL ACTUACIÓN</b>	<b>218.314,00</b>					
DOTACION PÚBL. EXIST.		7.255,00				Aprovechamiento (u.a.)
<b>COMPUTABLE AP. MEDIO</b>		<b>211.059,00</b>				<b>68.573,50</b>
						<b>Aprov. Medio (u.a./m<sup>2</sup>)</b>
						<b>0,3249</b>

PARÁMETROS TOTALES					UA-1	
	Superficie		m <sup>2</sup> edif.	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
Total Lucrativo	38.781,80		30,83%			
Total Sistema Local	86.591,42		69,07%			
<b>Total Sector Neto</b>	<b>125.373,22</b>		<b>100,00%</b>	<b>29.190,97</b>	<b>0,23</b>	
SSGG interiores	0,00					
SSGG exteriores	0,00					
<b>Total SSGG</b>	<b>0,00</b>					
<b>TOTAL ACTUACIÓN</b>	<b>125.373,22</b>					
DOTACION PÚBL. EXIST.		7.255,00				Aprovechamiento (u.a.)
<b>COMPUTABLE AP. MEDIO</b>		<b>118.118,22</b>				<b>32.269,47</b>
						<b>Aprov. Medio (u.a./m<sup>2</sup>)</b>
						<b>0,2732</b>

PARÁMETROS TOTALES					UA-2	
	Superficie		m <sup>2</sup> edif.	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
Total Lucrativo	32.705,91		35,19%			
Total Sistema Local	60.234,87		64,81%			
<b>Total Sector Neto</b>	<b>92.940,78</b>		<b>100,00%</b>	<b>36.304,03</b>	<b>0,39</b>	
SSGG interiores	0,00					
SSGG exteriores	0,00					
<b>Total SSGG</b>	<b>0,00</b>					
<b>TOTAL ACTUACIÓN</b>	<b>92.940,78</b>					
DOTACION PÚBL. EXIST.		0,00				Aprovechamiento (u.a.)
<b>COMPUTABLE AP. MEDIO</b>		<b>92.940,78</b>				<b>36.304,03</b>
						<b>Aprov. Medio (u.a./m<sup>2</sup>)</b>
						<b>0,3906</b>

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

### 2.1 LA ORDENACIÓN GENERAL

#### 2.1.1 LA INTEGRACIÓN EN LA CIUDAD

La aproximación a la ordenación del nuevo PCT de La Pecuaria se realiza desde el entendimiento de su papel dentro del ya maduro distrito de innovación “Gijón Milla del Conocimiento Margarita Salas”. En él existe una potente implantación de usos empresariales, docentes, culturales y dotacionales, con los que el nuevo parque empresarial compartirá su espacio. La Laboral, el PCT de Cabueñes y el INTRA, el Hospital, el Campus Universitario de Viesques y, más lejanamente, el Jardín Botánico y el Campo de Golf, configuran un ecosistema de innovación en el que la nueva implantación vendrá a reforzar la vertiente empresarial, sin descuidar la oportunidad de establecer servicios complementarios a través de las compatibilidades de uso, que contribuyan a reforzar la excelencia del conjunto.

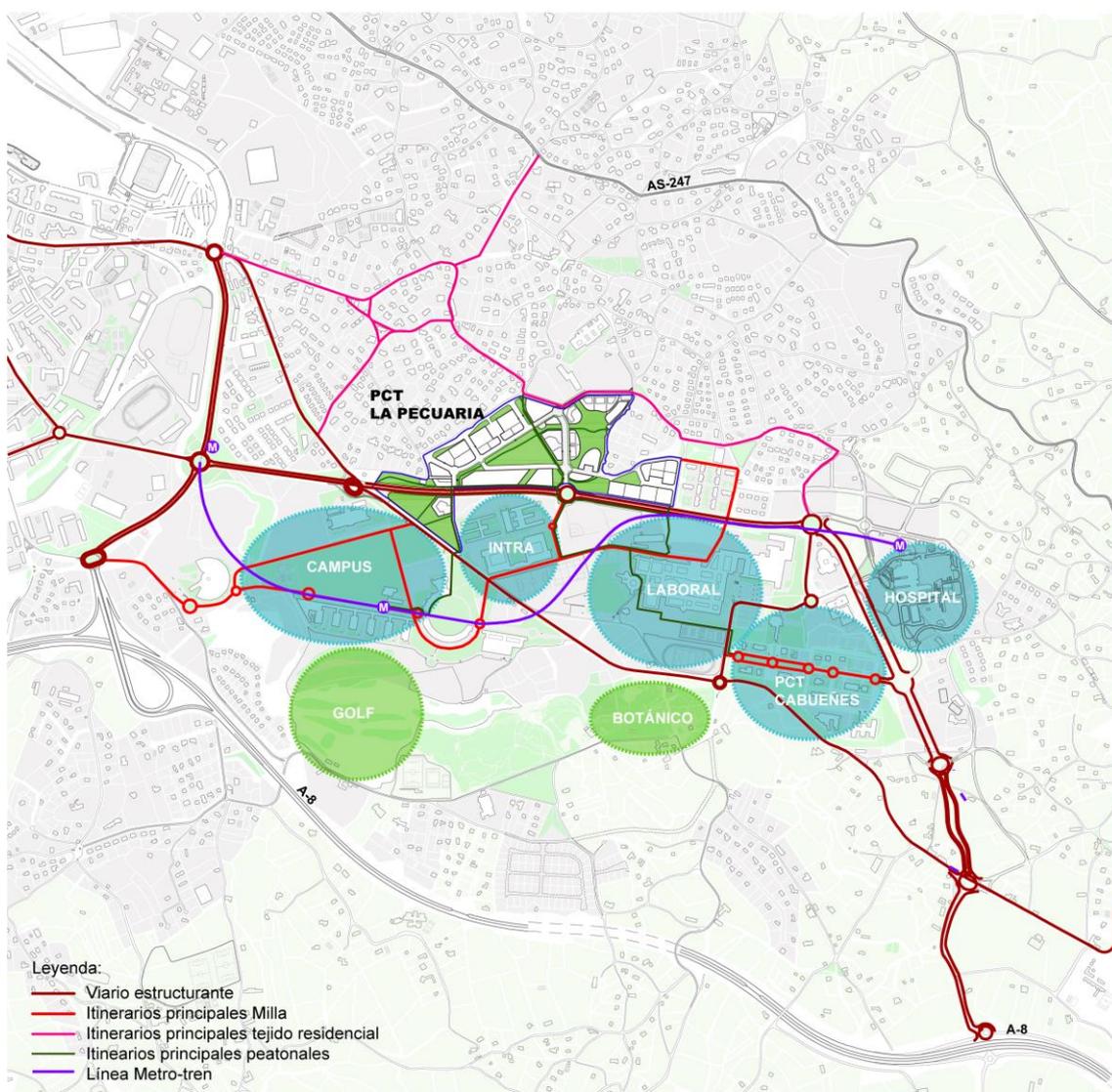


Figura 4: Integración en la ciudad.

En este marco, el nuevo PCT de la Pecuaria busca insertarse apoyado en sinergias con las actividades desarrolladas en el resto de la Milla, complementariedades respecto a la movilidad e interacciones de todo tipo. En tal sentido, propone un modelo alternativo al de “recinto” del PCT de Cabueñes, configurándose como una pieza de ciudad integrada en la trama urbana y funcional de del entorno.

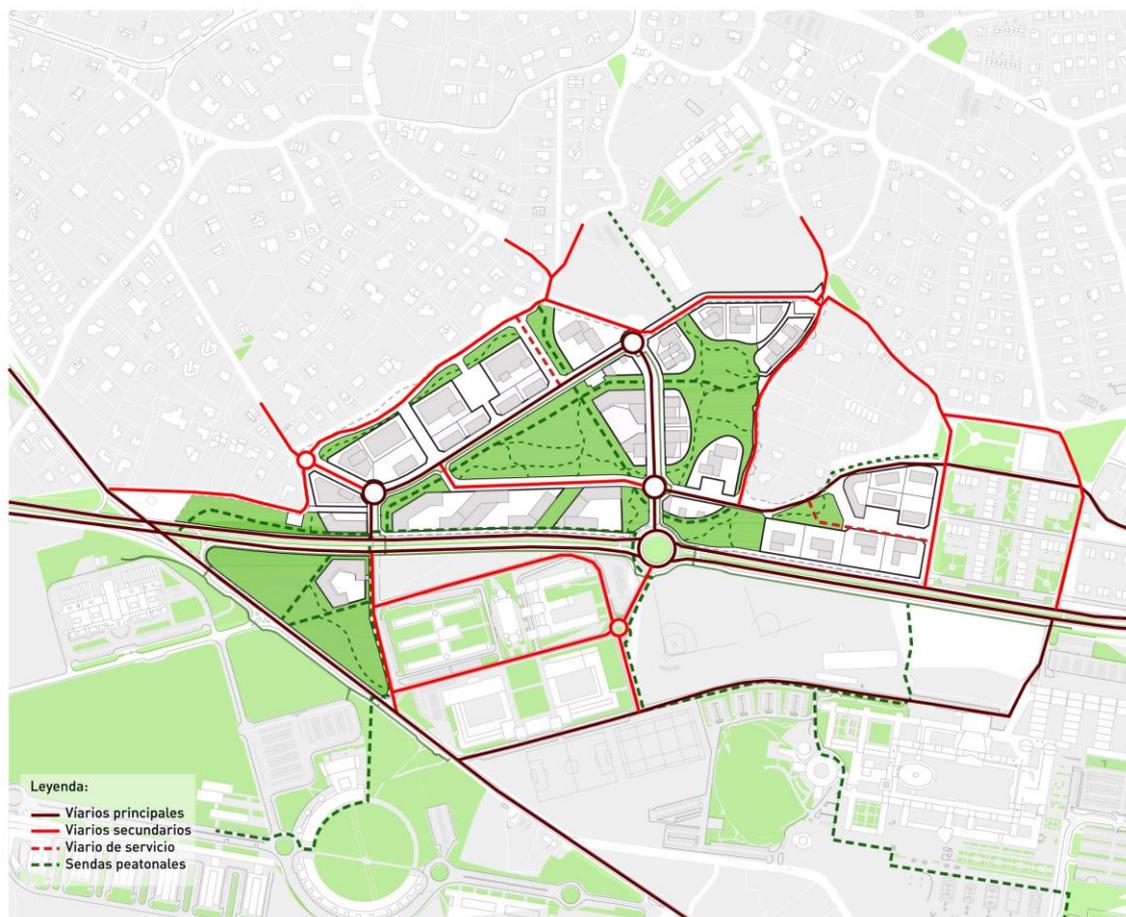
Como criterios de ordenación en tal sentido pueden enunciarse los siguientes:

1. Fomento de la permeabilidad de la Avenida de la Pecuaria, favoreciendo la integración del nuevo parque con el Intra, y potenciando los itinerarios peatonales hacia la futura estación de Metro-tren en el campus universitario.
2. Con igual criterio, en el tramo oriental de la vía debe habilitarse otra conexión peatonal hacia la Laboral y hacia el PCT de Cabueñes; esta última, revirtiendo la reciente interrupción del paso entre el edificio principal y las instalaciones de RTPA.
3. Otros cruces peatonales adicionales en la Carretera de Villaviciosa, entre el Intra, el instituto y el campus de Viesques, mejorarían la conectividad y la movilidad entre las distintas piezas de la Milla.
4. Configuración de un “frente urbano” en el tramo occidental de la Avenida de la Pecuaria, con edificación compacta de cierta entidad, que otorgue una imagen más urbana a esta vía y aporte cierta concentración de centralidad en relación con el resto de piezas de la Milla.
5. Con el mismo objetivo debe buscarse la integración en la trama urbana del entorno, dando continuidad a los viarios principales a través del ámbito, acondicionando los viarios de borde como calles de uso compartido entre las viviendas del entorno y las parcelas del parque, etc.

### **2.1.2 LA ESTRUCTURA INTERIOR**

La estructura interior gravitará entorno a un eje principal que, partiendo de la rotonda existente en la Avenida de la Pecuaria, penetre en el ámbito hacia el norte, buscando la continuidad hacia el viario de la zona residencial de Somió.

La pieza resultante al oeste del eje principal se organizará en forma de anillo, entorno a un gran espacio verde o ágora central del nuevo parque empresarial, disponiendo las distintas manzanas edificables entre este espacio y el perímetro. En la parte oriental se planteará una estructura similar, respetando y recuperando el antiguo Jardín de la Pecuaria, que se potenciará como elemento clave en la definición de la identidad de la actuación.



**Figura 5: Estructura interior y conexiones con el entorno.**

La pieza situada más al oeste, a ambos lados de la Avenida de la Pecuaria, deberá configurarse como “puerta” del conjunto mediante piezas urbanas que enfatizen esta condición, tanto desde su morfología como desde la singularidad de su uso. En tal sentido, se deberá tener presente que el triángulo delimitado por el INTRA, la Carretera de Villaviciosa y la Avenida Pecuaria, pertenece al ámbito del entorno de protección del BIC de la Laboral. Ello limita las posibilidades edificatorias a construcciones de bajo impacto visual y limitadas a equipamientos públicos, ya que la ficha del APP BIC-LABORAL del PGO no contempla aprovechamiento lucrativo.

Por último, otro eje perpendicular al principal extenderá la ordenación hacia el este, buscando la continuidad con el parque y la Carbayera de Candenal a través del Camino de las Amapolas. Entre este camino y la Avenida de la Pecuaria se localizará otro conjunto de manzanas de uso empresarial y dotacional, que deberá respetar la arboleda existente, donde destaca la presencia de algunos robles de singular porte.

Todo el perímetro norte coincidirá con viarios compartidos con la zona residencial colindante, buscando una integración entre las viviendas y las oficinas características del parque empresarial. Se trata de usos perfectamente compatibles por el bajo impacto de las actividades previstas, permitiendo configurar una pieza de ciudad integrada que se aleje de la idea de recinto.

Se procura una integración del borde nororiental de carácter similar, a lo largo del Camino de los Claveles, si bien la conveniencia de preservar el muro de piedra de la antigua Pecuaria representa una dificultad en tal sentido, cuestión que deberá resolverse en el diseño del proyecto de urbanización.

### 2.1.3 **DIVERSIDAD URBANA**

La plasmación de un modelo urbanístico sostenible debe evitar espacios de concentración monofuncional, carentes de flexibilidad a la hora de alojar usos complementarios o alternativos, fomentando una mayor utilización del espacio urbano por parte del conjunto de la ciudadanía. Se trata de atraer servicios y

equipamientos que den sentido al ámbito más allá del final de la jornada laboral de las empresas instaladas en él. En tal sentido, la aparición de servicios de cafeterías, restaurantes, gimnasios, ocio, equipamientos públicos, etc., debe ser unos de los objetivos de la regulación de usos del Plan Especial.

De igual forma las tipologías edificatorias y soluciones inmobiliarias que se planteen deberán responder a la diversidad de la demanda actual de las empresas de innovación. Esta demanda ya no busca tanto solares para implantar un edificio aislado, sino que se interesa más por espacios construidos donde instalarse, frecuentemente de forma temporal. Deben plantearse por tanto piezas en las que un operador inmobiliario pueda generar espacio alquilable para distintas empresas, compartiendo espacio y servicios comunes.

No obstante la ordenación preverá también la oferta de parcelas más “clásicas”, conforme al modelo del PCTG de Cabueñes, articulando la coexistencia de ambos modelos. Así mismo, se buscarán localizaciones y geometrías idóneas para parcelas en las que coexistan espacios estrictamente de oficina y pequeños talleres o espacios aptos para actividades de prototipado, impresión 3D, ensayos, etc, controlando el impacto sobre el resto de actividades del entorno.

### 2.1.4 CLAVES DE LA ORDENACIÓN

Se describen a continuación determinadas propuestas concretas dentro de la ordenación planteada.



**Figura 6: Localización de propuestas.**

1. **Ágora.** Espacio central naturalizado entorno al cual gravitan las distintas piezas de la zona oeste del conjunto.
2. **Jardín de la Pecuaria.** Zona verde apoyada en los vestigios naturales y constructivos de los jardines de la antigua Quinta del Duque.
3. **Centro de Servicios.** Ocupando el centro geométrico y funcional del ámbito, se plantea una pieza que concentrará la mayor parte de los usos complementarios del área empresarial, tales como restauración, comercio, gimnasios, hotel, etc. Incluye un espacio abierto como “plaza” accesible al público, orientada al suroeste, hacia el gran espacio natural del Ágora. Resultará idóneo como espacio de relación del conjunto del parque, pudiendo alojar terrazas y zonas estanciales, con pavimentación algo más dura que el entorno.

4. **Bloques compactos.** Con el fin de generar frentes con carácter más urbano en la fachada al eje principal y en el borde norte del Ágora, se disponen en estas localizaciones una secuencia de bloques alineados con el vial, con posibilidad de implantación de usos terciarios complementarios en Planta Baja.
5. **Centro Empresarial.** En la fachada a la Avenida de la Pecuaria se propone un complejo unitario de espacios destinados a alquiler distribuidos en distintos volúmenes, articulados entorno a una serie de espacios libres de relación, donde la presencia de usos complementarios de cafeterías y otros servicios en planta baja dinamizarán la vida del conjunto.  
Se plantea sobre una plataforma bajo la cual disponer un gran aparcamiento subterráneo continuo, al servicio del conjunto del parque. Con rampas de acceso y salida directas desde la Avenida Pecuaria, descargará los tráficos internos.
6. **El frente al Camino de Cinamomos.** Para minimizar el impacto sobre la colindante zona residencial de Somió, en esta zona se fomenta la aparición de edificios de baja altura. La ocupación de parcela establecida permitirá que el total de la edificabilidad se aloje en un volumen de una única planta.
7. **Parcelas uniempresariales.** Siguiendo el modelo del PCT de Cabueñes, se trata de parcelas pensadas para venta a empresas que construirán su edificio conforme a sus necesidades.
8. **La Puerta de la Milla.** Enmarcando el acceso al conjunto a través de la Avenida Pecuaria, se proponen sendas piezas de equipamiento. Con la geometría de sus fachadas conformarán una especie de “embudo”, enfatizando la percepción de “entrada” en un espacio con identidad diferenciada del resto. En la pieza sur, esta geometría se conjugará con la prolongación de la traza de las edificaciones del INTRA para delimitar un espacio de equipamiento en forma de pentágono, articulando el giro de la ordenación hacia el frente de la Avenida del Botánico y los itinerarios peatonales hacia el Campus Universitario y el Metro-tren.
9. **Cruces semaforizados** propuestos.
10. **Nueva conexión peatonal con la Laboral** junto al acceso al cementerio.

## 2.2 LOS USOS LUCRATIVOS

El Plan Especial propone distribuir la edificabilidad lucrativa en 5 ordenanzas zonales:

1. PCT-1 Edificación compacta.
2. PCT-2 Edificación abierta.
3. PCT-3 Edificación extendida.
4. PCT-4 Centro empresarial.
5. PCT 5 Centro de Servicios.

### 2.2.1 **PCT-1: EDIFICACIÓN COMPACTA.**

Piezas de edificación con espacios diáfanos para alquilar, con compartimentación flexible y coexistencia de empresas en el mismo inmueble. Posibilidad de utilización de la planta baja para usos terciarios compatibles (restauración, comercio, ocio, etc.).

Tratándose de un tipo de implantación que presumiblemente concentrará una mayor densidad de usuarios, se plantea en dos localizaciones estratégicas. La primera, en el eje principal de acceso, frente al centro de servicios; y la segunda, configurando un frente edificado en el borde norte del ágora central. Se plantea una tipología de bloque abierto con 3 plantas de altura máxima, ocupación de parcela del 50% y coeficiente de edificabilidad neta máxima de 1,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

### 2.2.2 **PCT-2: EDIFICACIÓN ABIERTA.**

Parcelas para implantación de edificios con vocación unitaria, una empresa por parcela, con baja ocupación en planta y dos alturas de edificación. Sería el modelo de la actual ordenanza 8 del PCT de Cabueñes, con 2 ó 3 plantas de altura máxima, 35% de superficie de ocupación y 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de coeficiente de edificabilidad neta.

### **PCT-3: EDIFICACIÓN EXTENDIDA.**

A lo largo del borde norte, en contacto con el Camino de Cinamomos, se prevé la implantación de parcelas también con destino uniempresarial, pero con condiciones normativas que permitirían ocupar el 60% de la parcela disponiendo en una sola planta la totalidad de los 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de edificabilidad máxima asignada, permitiendo sólo un pequeño volumen de dos plantas ocupando no más de un 10% de la parcela. Ello minimizará el impacto de la volumetría en relación con la zona unifamiliar colindante y genera espacios aptos para actividades con necesidad de desarrollo horizontal de su actividad (laboratorios, estudios de grabación, almacenaje, ensayos, etc.)

### **PCT-4: CENTRO EMPRESARIAL.**

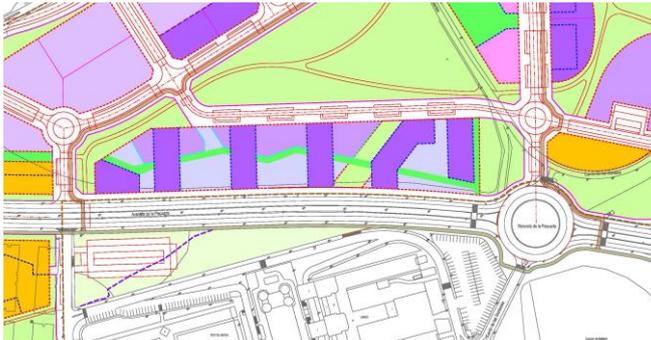
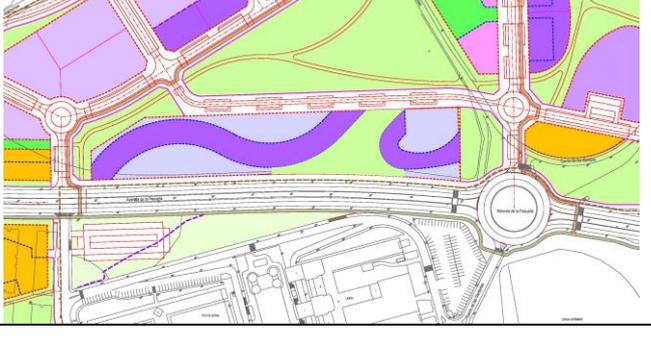
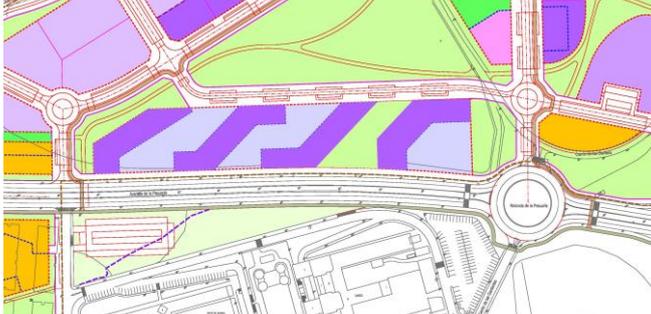
Se plantea esta calificación sobre la pieza que ocupa la fachada exterior del ámbito en la Avenida de la Pecuaria. Se disponen dos grandes parcelas, de 9.200 m<sup>2</sup> y 3.500 m<sup>2</sup> aproximadamente, destinadas preferentemente a un operador inmobiliario único que, manteniendo la unidad de parcela, construya un complejo empresarial formado por edificios destinados a superficie de alquiler, con posibilidad de usos de servicios compatibles en planta baja (cafeterías, restauración, servicios complementarios, etc.).

Se fomenta la distribución en varios edificios intercalados con espacios comunes, donde pueda articularse la vida de relación de los usuarios de los espacios de trabajo. Con una edificabilidad máxima de 1,62 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, y una ocupación del 50%, alternará volúmenes entre 1 y 4 plantas. La unidad de parcela permitirá disponer en todo el frente de un gran aparcamiento bajo rasante que pueda dar servicio no sólo a los usuarios del propio centro empresarial, sino también al conjunto del PCT.

Si bien no se establece desde el Plan Especial una solución concreta para los volúmenes en los que habrá de sustanciarse la edificabilidad asignada, si se señalan una serie de criterios compositivos que habrán de tenerse en cuenta en la redacción del proyecto unitario que ordene las parcelas.

1. Se diferenciarán varios volúmenes a lo largo del frente, con el fin de permitir la permeabilidad visual entre la Avenida de la Pecuaria y el interior del parque.
2. Entre los volúmenes edificados se intercalarán espacios libres de acceso público, a modo de espacios peatonales interiores, desde los cuales se preverán los accesos a los edificios y a los locales de servicios permitidos en la planta baja (hostelería, restauración, etc.).
3. Se procurará la interconexión de estos espacios interiores mediante recorridos a modo de calle peatonal, proporcionando unidad y calidad al conjunto del espacio de relación desplegado entorno a los edificios.
4. Los volúmenes se orientarán preferentemente buscando mayor desarrollo de fachada en orientación sureste, optimizando las condiciones de soleamiento y eficiencia climática, así como la relación visual hacia La Laboral.
5. Ocupando el espacio bajo rasante, se preverá un gran aparcamiento con acceso directo desde la Avenida de la Pecuaria. Su ámbito de servicio trascenderá al del Centro Empresarial, alcanzando al conjunto de usuarios del parque.

Las siguientes imágenes recogen algunas indicaciones sobre la aplicación de estos criterios.

	<p><b>Solución 1.</b></p> <p>Prioriza la calle interior y fragmenta adecuadamente la edificación; pero genera una pantalla visual poco permeable.</p>
	<p><b>Solución 2.</b></p> <p>Genera un frente visualmente permeable, pero con una orientación de la edificación poco eficiente en términos de aprovechamiento solar.</p>
	<p><b>Solución 3.</b></p> <p>A partir de la solución 2, busca mejorar la orientación de los bloques.</p>
	<p><b>Solución 4.</b></p> <p>Rompiendo con otros criterios, esta propuesta busca un mayor impacto visual y formal. Con un frente continuo y ondulado hacia la Pecuaría, la no fragmentación de volúmenes genera una pantalla demasiado opaca visualmente.</p>
	<p><b>Solución 5.</b></p> <p>De todas las aquí planteadas, es la solución que mejor resuelve la integración de criterios de fragmentación volumétrica, permeabilidad visual y orientación de volúmenes. Puede mejorarse la interrelación peatonal de los espacios interiores.</p>

### **2.2.5 PCT-5: CENTRO DE SERVICIOS.**

En una posición central de la ordenación se dispone la pieza del Centro de Servicios del ámbito, concentrando la totalidad de los 6.550 m<sup>2</sup> de edificabilidad dotacional privada asignada al ámbito en la ficha del PGO. Se plantea aprovechar la singularidad y centralidad del emplazamiento para localizar actividades complementarias que puedan dar servicio tanto a las actividades del parque como a usuarios sin vínculo con ellas, tales como gimnasios, cines, restauración, hotel, etc.

El diseño de la pieza deberá respetar como espacio libre accesible el espacio señalado como peatonal en los planos de ordenación, donde se pretende configurar una plaza interior vinculada a los usos terciarios del edificio, pero en continuidad con el espacio público.

Todo el espacio bajo rasante se utilizará como aparcamiento público.

## **2.3 LOS EQUIPAMIENTOS**

Los elementos del sistema local de equipamientos se plantean en el Plan Especial para albergar centros de servicios comunes adecuados para el funcionamiento del ámbito, tal y como define los equipamientos en las zonas industriales el art. 172.2-b.2º ROTU. Ha de entenderse que su destino es resolver necesidades tanto de los usuarios y trabajadores del PCT como de las empresas implantadas. En todo caso su ámbito de servicio trasciende al sector, contribuyendo a satisfacer necesidades tanto de otros usuarios de la Milla como de las zonas residenciales colindantes de Somió.

El uso concreto de cada pieza podrá ser definido por el ayuntamiento en función de las necesidades específicas detectadas en cada momento.

## **2.4 LOS ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES**

La apuesta por la excelencia ambiental en la concepción del nuevo PCT de la Pecuaria debe traducirse en una ordenación que fomente el protagonismo de los elementos de la infraestructura verde e integre las preexistencias naturales. Además, este nuevo ámbito está destinado a promover la innovación y fomentar la creación de oportunidades y para ello las soluciones de diseño planteadas para los espacios públicos y zonas verdes deberán estar alineadas con estos objetivos.

En tal sentido la ordenación desarrollará una serie de claves tanto en relación con el diseño conceptual de cada uno de los espacios como con su configuración espacial y programática.

### **2.4.1 OBJETIVOS**

1. Generar una red de espacios libres y zonas verdes en relación con el entorno y los activos naturales existentes, que fomente los espacios de actividad y el contacto con la naturaleza, a través de los diferentes elementos que los integran, tanto para las personas que trabajen en el nuevo PCT como para las vecinas y vecinos de los tejidos próximos.
2. Mejorar la accesibilidad y conectividad peatonal de la Milla, facilitando el acceso a los diversos usos nuevos y existentes, así como el tránsito a través de los diferentes caminos y sendas.
3. Fomentar una gran diversidad de usos y actividades que generen un espacio público vibrante e inclusivo para personas trabajadoras, residentes y visitantes del conjunto de la Milla.
4. Favorecer la conectividad ecológica y el desarrollo de la infraestructura verde dentro del contexto urbano de la Milla del Conocimiento Margarita Salas.
5. Fomentar la identidad y los valores paisajísticos del contexto rural periurbano de Gijón/Xixón, así como de los entornos de la antigua Estación Regional Pecuaria de Asturias y de la Universidad Laboral.

### **2.4.2 ESTRATEGIAS**

La red de espacios públicos y zonas verdes está formada por un conjunto de espacios abiertos con variedad de subespacios que integran estrategias de diseño en relación a:

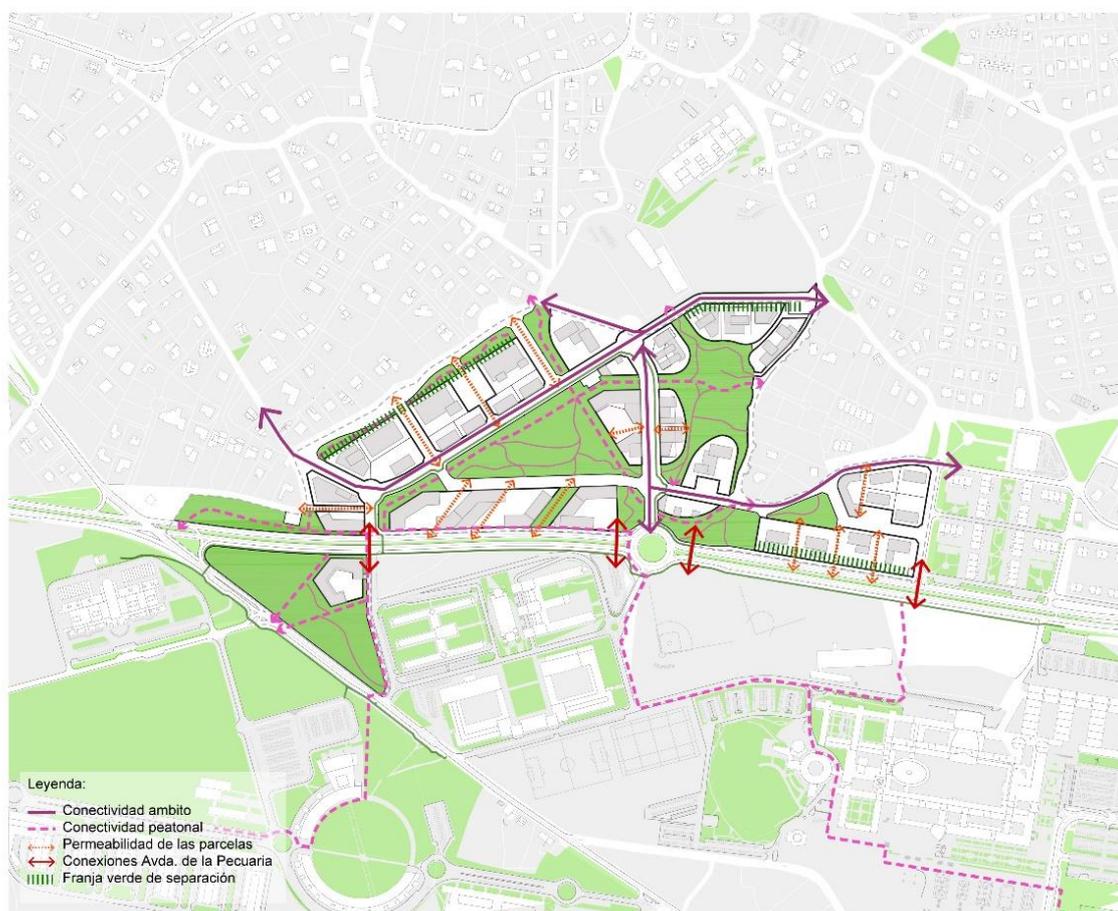
1. Accesibilidad y conectividad: atender a la continuidad del espacio en su conexión con el entorno y sus itinerarios interiores, desde la accesibilidad y seguridad.
2. Confort e imagen: asegurar que el diseño urbano se adapta a las necesidades climáticas, ecológicas y medioambientales, al tiempo que vela por integrar criterios paisajísticos y del imaginario cultural.
3. Uso y gestión: esta dimensión resuelve la convivencia de diferentes actividades, usuarios y relaciones, tanto físicamente sobre el espacio como a través de redes de gestión.

### 2.4.3 **CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO**

#### 2.4.3.1 NATURALIZACIÓN

Los diferentes espacios públicos integran un alto nivel de naturalización con superficies permeables superiores al 50%, y presencia de vegetación endógena en sus diferentes estratos (herbácea, arbustiva y arbórea). De esta forma se busca mantener la conexión de las personas con la naturaleza y el paisaje rural periurbano concentrando la experiencia más urbana en torno a la plaza propuesta en la parcela M2.

#### 2.4.3.2 CONECTIVIDAD



**Figura 7: Itinerarios verdes.**

De forma complementaria al viario rodado, se propone una red de itinerarios verdes que en un primer lugar integre los caminos existentes, respetando el arbolado lineal que presentan; y en segundo término establezca un conjunto de conexiones peatonales y de movilidad alternativa entre las distintas piezas de actividad del PCT.

Así mismo se fomentará la articulación y conexión con el conjunto de la Milla, tanto con el INTRA y el Campus como con La Laboral, disponiendo nuevos cruces y/o pasos peatonales sobre la Avenida de la Pecuaria y suavizando el carácter de “barrera” con el que en este momento actúa en la zona. Además, se propone el desarrollo de un itinerario peatonal que permita la conexión directa desde el ámbito con el

acceso norte de La Laboral, entre las parcelas del Cementerio de Somió y la ocupada actualmente por el centro de I+D+i de la empresa Thyssenkrupp.

### 2.4.3.3 USOS

Se propone un conjunto de espacios y sub-espacios que den respuesta al objetivo marcado de generar un ámbito público activo, diverso e inclusivo. Para ello se describen los elementos programáticos clave así como las características de diseño para cada uno de ellos.

Cada espacio incluye un conjunto de programas o usos característicos en relación con las directrices de diseño propuestas, así como otros elementos adicionales. Además, se presenta un esquema ilustrativo que aproxima la ubicación, tamaño y disposición de cada elemento.



Figura 8: Ejemplos de elementos programáticos.

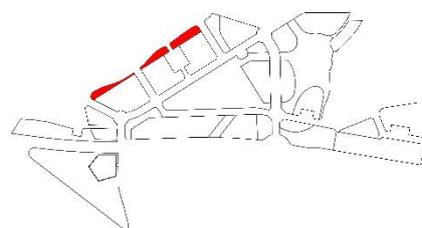
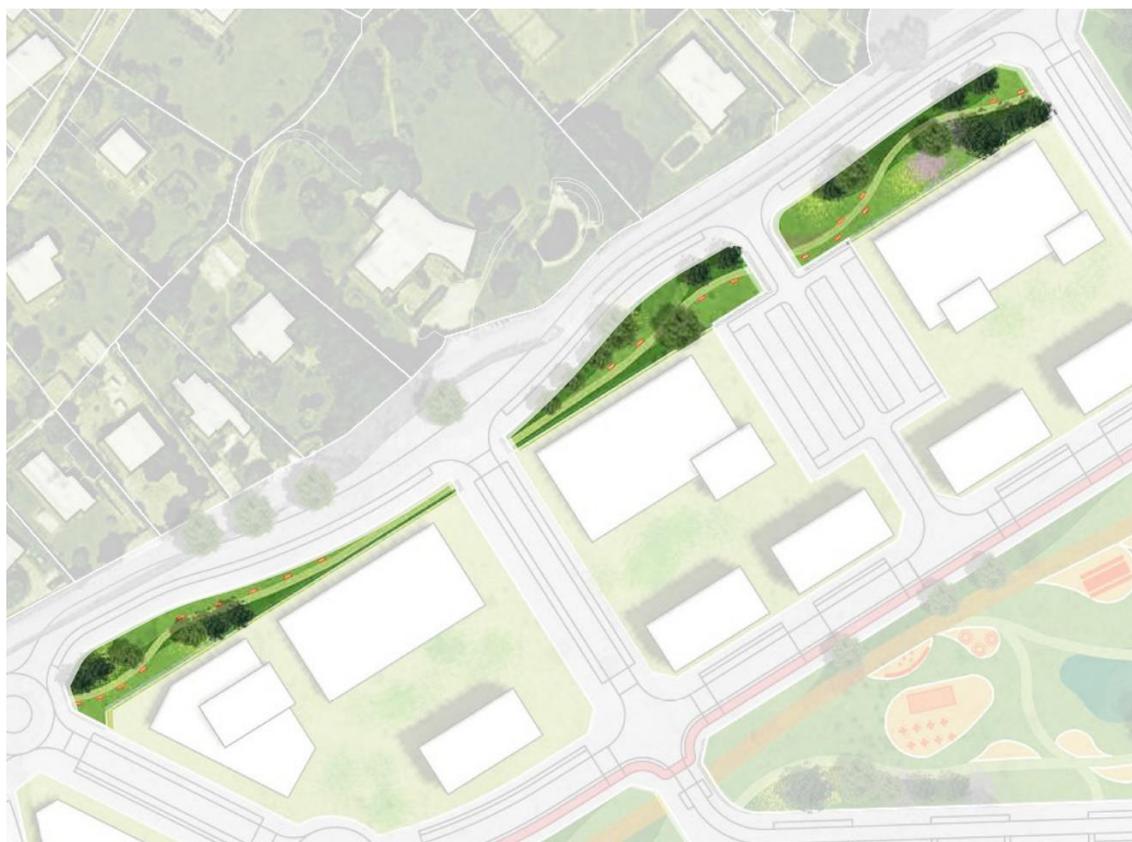
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gjion.es/cev](http://www.gjion.es/cev)



### 2.4.4 **PARQUE DE CINAMOMOS**

Este espacio de más de 3.000 m<sup>2</sup> está formado por el conjunto de tres zonas verdes situadas en el borde noroeste del ámbito a lo largo del Camino Cinamomos. Su función principal es servir como espacio verde de transición entre la zona residencial y el nuevo PCT. Su uso está orientado a la población residente como espacio de paseo, un sendero que transcurre paralelo a la calle entre vegetación y arbolado, alternando zonas de diferente densidad, con mobiliario para sentarse a descansar, leer, etc.

La vegetación configura un jardín lineal que combina zonas arbustivas y arbóreas con espacios acotados de pradera, construyendo un frente que favorezca la integración de los edificios situados en este borde del PCT.



**Figura 10: Plano ilustrativo del Parque de Cinamomos.**

#### 2.4.4.1 DIRECTRICES

1. Establecer los accesos al sendero desde la acera, a la altura de los diferentes cruces con las calles perpendiculares a Camino de Cinamomos.
2. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados de las parcelas colindantes.
3. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas entorno al arbolado existente, además se podrá aumentar la presencia de

arbolado en estas mismas zonas. Por otro lado, se reservarán zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeñas praderas.

#### 2.4.4.2 ELEMENTOS

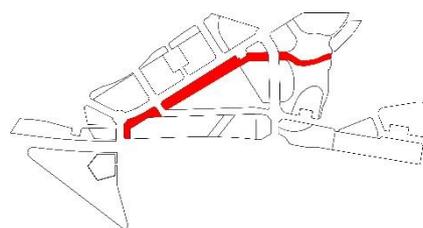
1. Camino. Permitirá pasear en dirección paralela a Camino Cinamomos, teniendo continuidad a través de los pasos peatonales previstos en los cruces con las diferentes calles perpendiculares.
2. Mobiliario estancial con carácter puntual. A lo largo del recorrido se colocarán elementos de mobiliario para su uso como asientos. Dispuestos a ambos lados y en relación con la vegetación y el paisaje.
3. Jardín lineal. Se dispondrá la plantación de diferentes especies vegetales autóctonas a lo largo del recorrido según las directrices propuestas.
4. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios estanciales, a través de farolas, y la iluminación del camino, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se podrán disponer otros elementos de mobiliario como papeleras o fuentes.

### 2.4.5 **VÍA VERDE DE LA PECUARIA**

Este ámbito se corresponde con el principal corredor peatonal del ámbito. Transcurre de manera transversal al ámbito, desde la conexión con la Avenida de La Pecuaria al oeste, hasta el acceso al este por la puerta histórica de la antigua Estación Regional Pecuaria de Asturias.

Se trata de un eje de más de medio kilómetro, que atraviesa los principales espacios públicos del ámbito, como son el Ágora Verde, la Senda de las Gardenias, y el Jardín de la Pecuaria, articulando además el acceso a gran parte de las parcelas del sector.

Su función no es solo como espacio de tránsito, sino también como aglutinador a lo largo de su recorrido de diferentes programas y usos relacionados con la actividad del PCT.



**Figura 11: Plano ilustrativo de la Vía Verde de La Pecuaria.**

#### 2.4.5.1 DIRECTRICES

1. En los accesos principales a la vía verde, desde la Avenida de la Pecuaria y desde Camino Claveles, se configurarán dos salones de acceso señalizados a través de unos elementos singulares que permitirán identificar estos espacios como puertas de entrada al nuevo PCT.
2. A lo largo del recorrido, en las diferentes intersecciones con el viario del ámbito se establecerá un tratamiento del pavimento y de la sección que favorezca el cruce y la continuidad peatonal de la vía.
3. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados y equipamientos de las parcelas colindantes. No así con otros espacios públicos en los que se buscará su integración desdibujando los límites.

4. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas en torno al arbolado existente; además se podrá aumentar la presencia de arbolado en estas mismas zonas. Por otro lado, se reservarán zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de praderas.
5. En los accesos y cruces con otras vías, ya sean peatonales o de tráfico rodado, se ubicarán elementos de señalética que faciliten la orientación en relación con el conjunto del ámbito, de acuerdo con una estrategia de información para mejorar la comprensión y experiencia en el espacio (wayfinding).

#### 2.4.5.2 ELEMENTOS

1. Sendero de paseo. Permitirá atravesar transversalmente el ámbito proporcionando acceso a los principales espacios públicos (Ágora Verde, la Senda de las Gardenias, y el Jardín de la Pecuaria) y a gran parte de las parcelas de uso terciario y equipamientos, además de a diferentes elementos programáticos.
2. Jardín lineal. Se dispondrá la plantación de diferentes especies vegetales autóctonas a lo largo del recorrido según las directrices propuestas.
3. Jardines puntuales. Con carácter puntual, a lo largo del recorrido y pudiendo estar asociadas a los elementos programáticos, se plantarán de manera agrupada especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas, que configurarán pequeños jardines.
4. Mobiliario estancial de reunión. Se proponen diferentes zonas para la colocación de elementos de mobiliario para su uso como espacios flexibles de reunión y encuentro social. Dispuestos a ambos lados y en relación con la vegetación y el paisaje, estos espacios permitirán el intercambio entre las personas trabajadoras, así como el desarrollo de otras actividades (leer, almorzar, etc.).
5. Plataformas programadas. Se trata de espacios que incorporan mobiliario específico para el desarrollo de diferentes usos, por ejemplo: mesas con asientos para almorzar, espacio expositivo o de demostración, etc. Se disponen en conexión con la senda y en relación con el Ágora Verde.
6. Espacio para eventos temporales. Estas plataformas permiten la programación y desprogramación de diferentes usos y eventos, desde acciones culturales, puestos de comida itinerantes (food trucks), muestra de prototipos, etc. Se proponen en conexión con la senda y en relación con los principales espacios públicos: el Ágora Verde y el Jardín de La Pecuaria.
7. Juegos en la naturaleza. Se trata de la agrupación de elementos naturales dispuestos para ser interpretados como espacio de juego en relación con el medioambiente. Se configuran como zonas integradas en el paisaje y se disponen puntualmente de forma adyacente a la senda, y en proximidad con el tejido residencial, ya que están orientados a su utilización por la población residente y visitante.
8. Elementos distintivos de acceso al ámbito del PCT. Propuestos como elementos singulares que permitan identificar las puertas de entrada peatonal al PCT. Deberán alinearse con la estrategia de identidad del ámbito.
9. Elementos de señalización (wayfinding). Conjunto de sistemas de información que permitirán guiar a las personas trabajadoras y visitantes a través del PCT, mejorando su comprensión y experiencia. Podrán tener diferentes configuraciones (paneles, postes, pintura sobre el suelo o sobre paramentos verticales, etc.). Su ubicación estará condicionada por las directrices de diseño.
10. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios programáticos, a través de farolas, y la iluminación de la senda, a través de balizas. Además, en torno a los diferentes equipamientos y usos se podrán disponer otros elementos de mobiliario como asientos, papeleras o fuentes.

### 2.4.6 SENDA DE LAS GARDENIAS

Es el eje de conexión norte-sur que atraviesa el ámbito. Transcurre desde el Camino Cinamomos hasta la glorieta de acceso de la Avenida de La Pecuaria, respetando el trazado del actual Camino Gardenias.

Se trata de una senda de tráfico compartido peatonal y ciclista de más de 400 metros, que atraviesa el ámbito y permite el acceso al Ágora Verde y a la plaza propuesta en la parcela M2, atravesando el núcleo de actividad principal del PCT. Además, articula el acceso a varias de las parcelas del sector.

Su función no se limita exclusivamente al flujo de personas trabajadoras del PCT, sino que configura el principal elemento conector del tejido residencial con la Avenida de la Pecuaria a través del ámbito.



**Figura 12: Plano ilustrativo de la Senda de las Gardenias.**

#### 2.4.6.1 DIRECTRICES

1. En los accesos principales a la senda, desde Caminos Cinamomos y la glorieta de la Avenida de La Pecuaria, se configurarán dos salones de acceso señalizados a través de unos elementos singulares que permitirán identificar estos espacios como puertas de entrada al nuevo PCT.
2. A lo largo del recorrido, en las diferentes intersecciones con el viario del ámbito se establecerá un tratamiento del pavimento y de la sección que favorezca el cruce y la continuidad peatonal de la vía.
3. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados y equipamientos de las parcelas colindantes. No así con otros espacios públicos en los que se buscará su integración desdibujando los límites.

4. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas en torno a una parte del arbolado existente, mientras otra parte del arbolado lineal existente a lo largo de la senda se combinará zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeñas praderas.
5. En los accesos y cruces con otras vías, ya sean peatonales o de tráfico rodado, se ubicarán elementos de señalética que faciliten la orientación en relación con el conjunto del ámbito, de acuerdo con una estrategia de información para mejorar la comprensión y experiencia en el espacio (wayfinding).

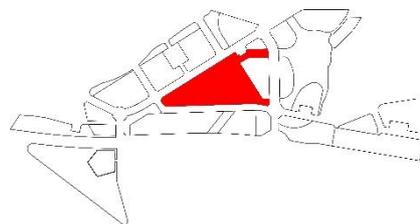
#### 2.4.6.2 ELEMENTOS

1. Senda multiusos. Permitirá la conexión desde la Glorieta de acceso por la Avenida de la Pecuaria hasta el encuentro entre Camino de Cinamomos y Camino de las Malvas. La senda discurre así siguiendo la traza del actual Camino de las Gardenias, teniendo continuidad a través de los pasos peatonales previstos para facilitar el cruce en las intersecciones con las diferentes calles perpendiculares. La senda estará diseñada para diferenciar el tránsito peatonal y ciclista.
2. Jardín lineal. Se mantendrá el arbolado lineal que discurre actualmente paralelo al Camino de las Gardenias, complementándolo con la plantación de otras especies vegetales autóctonas de naturaleza arbustiva o herbácea a lo largo del recorrido según las directrices propuestas.
3. Mobiliario estancial de reunión. Se propone al menos una zona junto a la parcela M1-B en la que disponer elementos de mobiliario para su uso como espacio flexible de reunión y encuentro social. Dispuesto en relación con la vegetación y el paisaje, estos elementos permitirán el intercambio entre las personas trabajadoras, así como el desarrollo de otras actividades (leer, almorzar, etc.). Además, se adaptarán a la topografía existente salvando la diferencia de cota desde la parcela hasta la senda.
4. Espacio de transición con la plaza propuesta en la parcela M2. Facilitará el acceso a este enclave singular del ámbito desde la senda. Además, actuará en esta intersección como conexión con el Ágora Verde. Se propone un tratamiento material singular, de acuerdo con las estrategias de diseño.
5. Espacio para eventos temporales. Propuesta de al menos una plataforma que permita la programación y desprogramación de diferentes usos y eventos, desde acciones culturales, puestos de comida itinerantes (food trucks), muestra de prototipos, etc.
6. Elementos distintivos de acceso al ámbito del PCT. Propuestos como elementos singulares que permitan identificar las puertas de entrada peatonal al PCT. Deberán alinearse con la estrategia de identidad del ámbito.
7. Equipamiento ciclista. Elementos de mobiliario urbano para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Podrán configurar diferentes funciones como estacionamiento o auto-taller (disponer herramientas para la realización de pequeñas reparaciones o inflado de ruedas). Se ubicarán puntualmente a lo largo de la senda.
8. Elementos de señalización (wayfinding). Conjunto de sistemas de información que permitirán guiar a las personas trabajadoras y visitantes a través del PCT, mejorando su comprensión y experiencia. Podrán tener diferentes configuraciones (paneles, postes, pintura sobre el suelo o sobre paramentos verticales, etc.). Su ubicación estará condicionada por las directrices de diseño.
9. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios estanciales, a través de farolas, y la iluminación del camino, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se podrán disponer otros elementos de mobiliario como papeleras o fuentes.

### 2.4.7 **ÁGORA VERDE**

Se trata de una gran pieza de espacio libre situada en el corazón del ámbito, al oeste de la Senda de las Gardenias. Se configura como un gran espacio natural en el que se incorporan diferentes usos y programas. Además de su papel como elemento de cualificación ambiental, constituirá un espacio común para fomentar la interacción y el encuentro entre las personas usuarias del PCT, buscando la optimización del potencial ofrecido por la proximidad física de actividades susceptibles de generar sinergias de todo tipo.

Por su localización central en el ámbito, su posición altimétrica y su dimensión (de casi 2 hectáreas), el Ágora Verde puede concebirse como gran espacio natural, que favorecerá el drenaje sostenible del ámbito, y el desarrollo de la biodiversidad en relación con el conjunto de la Milla, configurándose como un nodo dentro de la infraestructura verde urbana del este de Gijón.



**Figura 13: Plano ilustrativo del Ágora Verde.**

#### 2.4.7.1 DIRECTRICES

1. Establecer los accesos a los caminos desde las aceras, así como a las zonas de pradera y espacios de programa a lo largo de los tramos en contacto con la Vía Verde y la Senda de las Gardenias.
2. Buscar la integración con otros espacios públicos (Vía Verde, Senda de las Gardenias, plaza propuesta en la parcela M2 y viario interior al sur) desdibujando los límites de la zona verde en los lugares de encuentro.

3. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas entorno a una parte del arbolado existente, que además se podrá aumentar en estas mismas zonas. Por otro lado, se reservarán zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeñas praderas, que podrán relacionarse con una parte del arbolado existente o con otro de nueva plantación en algunas de sus partes.

#### 2.4.7.2 ELEMENTOS

1. Caminos. Permitirán atravesar el espacio; facilitando la conexión peatonal con la Vía Verde y la Senda de las Gardenias, así como la accesibilidad a los diferentes usos y programas.
2. Jardines puntuales. Con carácter puntual, integrados en la zona verde, se plantarán de manera agrupada especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas, que configurarán pequeños jardines.
3. Balsa de laminación. Este elemento actúa como SUDS, recogiendo las escorrentías del Ágora hacia una de las zonas de menor cota, configurando un entorno naturalizado de gran valor ecológico y paisajístico.
4. Pradera flexible. Se propone como espacio para el desarrollo de actividades informales (recreativas, de juego, de relajación, de reunión, etc.), así como para la programación de otras acciones (proyecciones, actuaciones, demostraciones, etc.).
5. Zona de picnic. Se propone la colocación de mobiliario urbano para su uso como mesas para comer, dispuestas configurando un área de merendero próxima a la Senda de las Gardenias.
6. Zona de relajación. Se configura un área de descanso a través de la colocación de elementos de mobiliario (hamacas, tumbonas) dentro de uno de los entornos arbolados con vegetación herbácea, para generar un espacio más resguardado.
7. Auditorio al aire libre. En relación con el programa de pradera flexible se propone la introducción de elementos de mobiliario, fijos o móviles, que permitan la configuración de un espacio para la programación de proyecciones, actuaciones, conferencias, etc.
8. Quiosco. Se plantea disponer un espacio para la instalación de un quiosco, que permita completar la oferta de servicios de cafetería/restauración y sirva como elemento de dinamización de la zona.
9. Muestra ecológica. La plantación de especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas quedará identificada a través de elementos de señalética que recojan información sobre las especies y sus ecosistemas. Su función está asociada a la educación medioambiental, fomentando la conciencia sobre la función e interdependencia de estos hábitats naturales.
10. Mobiliario complementario estancial con carácter puntual. A lo largo de los diferentes recorridos que se integran dentro del Ágora, se podrán colocar elementos de mobiliario para su uso como asientos. Dispuestos a ambos lados de los caminos y en relación con la vegetación y el paisaje.
11. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios singulares (auditorio al aire libre y pradera flexible), a través de farolas u otros elementos de similar función, y la iluminación de los caminos, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se podrán disponer otros elementos de mobiliario como papeleras o fuentes.

### 2.4.8 **JARDÍN DE LA PECUARIA**

El Jardín de La Pecuaria se concibe como un espacio público para la recuperación y puesta en valor de algunos de los elementos patrimoniales más valiosos del ámbito. Localizado en lo que fue el jardín de la “Casa Palacio” de la Quinta del Duque, en el aún se conservan parcialmente algunos elementos –como el Mirador del Castellín, el estanque, el hórreo, las palmeras y algunos trazados- que sirven como base para el diseño de los recorridos y programas que se integran en este espacio público.

De esta forma se configurará entorno al promontorio una zona verde recuperando los senderos, saneando el arbolado y recuperando la perspectiva del camino que descendía desde el hórreo hacia Somió, que aún se adivina en el arbolado del camino lateral de la residencia de mayores “La Golondrina”.

Además, su proximidad al tejido residencial y su condición de elemento conformador del imaginario colectivo de esta zona de Gijón/Xixón, hacen de este espacio un lugar idóneo para la propuesta de usos y programas orientados tanto a las personas usuarias como a la población residente, constituyéndose como lugar de encuentro social y de actividad diversa e inclusiva.



**Figura 14: Plano ilustrativo del Jardín de La Pecuaria.**

#### 2.4.8.1 DIRECTRICES

1. Establecer los accesos a los caminos desde las aceras, así como a los espacios de programa a lo largo de los tramos en contacto con el Camino de los Claveles.
2. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados de las parcelas colindantes. No así con la Vía Verde de La Pecuaria, con la que se buscará su integración.
3. En la conexión desde el viario perimetral al norte, se configurará un salón de acceso señalado a través de unos elementos singulares que permitirán identificar este espacio como una puerta secundaria de entrada al nuevo PCT.
4. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas entorno al arbolado existente, además se podrá aumentar la presencia de

arbolado en estas mismas zonas. Por otro lado, se reservarán zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeñas praderas.

5. En el acceso desde el viario perimetral al norte, se ubicarán elementos de señalética que faciliten la orientación en relación con el conjunto del ámbito, de acuerdo con una estrategia de información para mejorar la comprensión y experiencia en el espacio (wayfinding).

#### 2.4.8.2 ELEMENTOS

1. Caminos. Permitirán atravesar el espacio; facilitando la conexión peatonal con la Vía Verde y los viarios perimetrales, así como la accesibilidad a los diferentes usos y programas.
2. Jardines puntuales. Con carácter puntual, integrados en la zona verde, se plantarán de manera agrupada especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas, que configurarán pequeños jardines.
3. Zona de picnic. Se propone la colocación de mobiliario urbano para su uso como mesas para comer, dispuestas configurando un área de merendero al norte de la traza ocupada por la “Casa Palacio” de la Quinta del Duque.
4. Zona de relajación. Se configura un área de descanso a través de la colocación de elementos de mobiliario (hamacas, tumbonas) dentro de uno de los entornos arbolados con vegetación herbácea, para generar un espacio más resguardado.
5. Espacio para eventos temporales. Propuesta de al menos una plataforma vinculada al entorno del quiosco que permita la programación y desprogramación de diferentes usos y eventos, desde acciones culturales, muestra de prototipos, etc.
6. Quiosco. Se plantea rehabilitar la edificación existente perteneciente a la “Casa Palacio” de la Quinta del Duque para disponer un espacio que permita completar la oferta de servicios de cafetería/restauración y sirva como elemento de dinamización de la zona.
7. Plataforma de observación. Disponer un elemento elevado, ubicado en el entorno de mayor cota del ámbito o integrado con uno de los elementos identitarios característicos de este espacio (el Mirador del Castillín o el hórreo), que sirva como mirador sobre el conjunto de la ampliación.
8. Muestra ecológica. La plantación de especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas quedará identificada a través de elementos de señalética que recojan información sobre las especies y sus ecosistemas. Su función está asociada a la educación medioambiental, fomentando la conciencia sobre la función e interdependencia de estos hábitats naturales.
9. Elementos de señalización (wayfinding). Conjunto de sistemas de información que permitirán guiar a las personas trabajadoras y visitantes a través del PCT, mejorando su comprensión y experiencia. Podrán tener diferentes configuraciones (paneles, postes, pintura sobre el suelo o sobre paramentos verticales, etc.). Su ubicación estará condicionada por las directrices de diseño.
10. Zona deportiva básica. Se propone un espacio de equipamiento al aire libre enfocado a la salud y el bienestar. Su diseño y concreción estará condicionado por la definición de las estrategias de actuación.
11. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios programados, a través de farolas u otros elementos de similar función; la iluminación de las zonas de arbolado preexistentes y elementos patrimoniales con carácter paisajístico, a través de focos u otros sistemas adecuados; y la iluminación de los caminos, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se dispondrán otros elementos de mobiliario como papeleras y fuentes.

### 2.4.9 **PUERTA DE LA MILLA**

Se trata de un espacio público que se localiza a ambos lados de la Avenida Pecuaría, en el extremo oeste del ámbito. En estos se generan una serie de espacios libres de “aproximación” a la Milla, en relación con las dos edificaciones a ambos lados de la Avenida que conforman esta puerta de entrada desde el centro de Gijón/Xixón. Se trata, por su condición de puerta y su ubicación perimetral, de un espacio con una doble vertiente, dando servicio tanto a las personas usuarias de la Milla como a personas ajenas a la misma (visitantes, residentes, estudiantes, etc.), contribuyendo así a su integración en el conjunto urbano.

El espacio al norte de la Avenida de La Pecuaría, de menor dimensión (aunque por encima de los 6.000 m<sup>2</sup>), se prevé la implantación de una serie de usos y programas vinculados al tejido residencial colindante. Por su parte, el espacio al sur con casi 2 ha de superficie, se plantea desde una doble vocación: por un lado, completar los itinerarios peatonales que atraviesan la pieza para conectar los futuros flujos peatonales asociados a la parada de Metrotren, con el INTRA y la ampliación del PCT. Se refuerza de esta manera los ejes de tránsito desde el viario del INTRA y la Avenida de La Pecuaría, con la intersección de la N-632 y la calle Blasco de Garay. Por otro, los usos se conciben en relación directa con el equipamiento de la Escuela Infantil propuesta en la parcela dotacional contigua, y como un espacio de servicio para las personas que trabajan y acuden al entorno del INTRA.



Figura 15: Plano ilustrativo de la Puerta de la Milla.

#### 2.4.9.1 DIRECTRICES

1. La implantación de usos y elementos de vegetación en este espacio deberán realizarse considerando su condición de Entorno de Protección del BIC de La Laboral con el objetivo de garantizar una correcta integración y no obstaculizar las vistas sobre el mismo.
2. Establecer los accesos al sendero y los caminos desde las aceras, garantizando la conectividad y accesibilidad del ámbito.
3. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados de las parcelas colindantes.
4. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas entorno al arbolado existente, además se podrá aumentar la presencia de arbolado en estas mismas zonas. Por otro lado, se reservarán zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de praderas.
5. Como espacio de articulación del tránsito peatonal de la Milla, se ubicarán elementos de señalética que faciliten la orientación en relación con el conjunto del ámbito (INTRA, Campus universitario, ampliación del PCT, etc.), de acuerdo con una estrategia de información para mejorar la comprensión y experiencia en el espacio (wayfinding).

### 2.4.9.2 ELEMENTOS

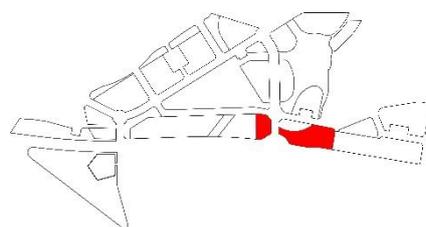
1. Sendero de paseo. Permitirá atravesar el ámbito sur de la Puerta, garantizando la conexión entre la calle Blasco de Garay y, el viario del INTRA y la Avenida de La Pecuaria; así como proporcionar acceso peatonal a la Escuela Infantil, además de a los diferentes elementos programáticos. Su funcionalidad está ligada principalmente a los futuros flujos peatonales previstos desde la estación del Metrotren.
2. Camino. Permitirá resolver las conexiones tanto de la pieza norte de la Puerta como entre los dos ramales del sendero, garantizando la accesibilidad a los diferentes usos.
3. Jardín lineal. Se dispondrá la plantación de diferentes especies vegetales autóctonas a lo largo del recorrido según las directrices propuestas.
4. Mobiliario estancial con carácter puntual. A lo largo del recorrido se colocaran elementos de mobiliario para su uso como asientos. Dispuestos a ambos lados y en relación con la vegetación y el paisaje.
5. Mobiliario estancial de reunión. Se proponen diferentes zonas para la colocación de elementos de mobiliario para su uso como espacios flexibles de reunión y encuentro social. Dispuestos a ambos lados y en relación con la vegetación y el paisaje, estos espacios permitirán el intercambio entre las personas trabajadoras, así como el desarrollo de otras actividades (leer, almorzar, etc.).
6. Pradera flexible. Se propone como espacio para el desarrollo de actividades informales (recreativas, de juego, de relajación, de reunión, etc.), así como para la programación de otras acciones (proyecciones, actuaciones, demostraciones, etc.).
7. Quiosco. Se plantea disponer un espacio para la instalación de un quiosco, que permita completar la oferta de servicios de cafetería/restauración y sirva como elemento de dinamización de la zona.
8. Pérgola. Se propone un elemento de sombra alternativo a la proyectada por los árboles, en relación con la Escuela Infantil. Este espacio se plantea como un lugar con una escala más íntima y de uso flexible, en el que las familias puedan realizar actividades diversas a las horas de salida y entrada.
9. Arboleda de especies autóctonas. Se propone identificar las especies arbóreas preexistentes (laureles, chopo y pseudoplátano) de manera singular, a través de su delimitación horizontal o con elementos de señalética que recojan información sobre las especies.
10. Muestra ecológica. La plantación de especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas quedará identificada a través de elementos de señalética que recojan información sobre las especies y sus ecosistemas. Su función está asociada a la educación medioambiental, fomentando la conciencia sobre la función e interdependencia de estos hábitats naturales.
11. Elementos de señalización (wayfinding). Conjunto de sistemas de información que permitirán guiar a las personas trabajadoras y visitantes a través del PCT, mejorando su comprensión y experiencia. Podrán tener diferentes configuraciones (paneles, postes, pintura sobre el suelo o sobre paramentos verticales, etc.). Su ubicación estará condicionada por las directrices de diseño.
12. Zona deportiva básica. Se propone un espacio de equipamiento al aire libre enfocado a la salud y el bienestar. Su diseño y concreción estará condicionado por la definición de las estrategias de actuación.
13. Juegos infantiles. Se plantea la instalación de diferentes elementos de mobiliario para configurar un área de juego en relación con la Escuela Infantil. Su diseño y concreción estará condicionado por la definición de las estrategias de actuación.
14. Zona canina. Se programa como servicio público complementario orientado a su uso por las personas residentes del entorno.
15. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios programados, a través de farolas u otros elementos de similar función; la iluminación de las zonas de arbolado preexistentes con carácter paisajístico, a través de focos u otros sistemas adecuados; y la iluminación de los caminos, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se dispondrán otros elementos de mobiliario como papeleras y fuentes, al menos en el área de juegos infantiles.

### 2.4.10 **PUERTA DE LA PECUARIA**

Corresponde con el espacio libre situado en torno a la Glorieta de acceso al PCT desde la Avenida de La Pecuaria a ambos lados del eje viario norte-sur que cruza el ámbito. Se relaciona con el tramo sur de la Senda de las Gardenias, que atraviesa este ámbito en su borde norte.

Se configura como el gran espacio de acceso al nuevo ámbito del PCT, desde la glorieta que articula la conexión tanto con la zona del INTRA como de La Laboral, siendo su principal función recibir a las personas usuarias o visitantes y dirigirlos hacia el interior de la pieza. La importante presencia de vegetación preexistente, le otorga un papel representativo de los valores ambientales que caracterizan la ampliación. De manera puntual se integran algunos usos para dar servicio a las edificaciones que rodean el espacio, tanto de carácter terciario como dotacional.

La topografía de esta zona y la diferencia de cota existente entre la avenida de La Pecuaria y la Senda de las Gardenias, obliga a integrar diferentes soluciones de diseño para acomodar una transición amable hacia el interior del PCT.



**Figura 16: Plano ilustrativo de la Puerta de La Pecuaria.**

#### 2.4.10.1 DIRECTRICES

1. En el acceso principal al PCT, desde la margen noreste de la glorieta de la Avenida de La Pecuaria, se configurará un salón de acceso señalado a través de unos elementos singulares que permitirán identificar este espacio como puerta de entrada al nuevo PCT, en relación con la Senda de las Gardenias.

2. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados y equipamientos de las parcelas colindantes. No así con la Senda de las Gardenias, con la que se buscará su integración.
3. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas en torno a una parte del arbolado existente, mientras otra parte del arbolado se combinará zonas de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeñas praderas.
4. Para salvar la diferencia de cota existente entre la avenida de La Pecuaria y la Senda de las Gardenias y generar transición amable hacia el interior del PCT, se dispondrán soluciones aterrazadas, integrando las zonas de mayor desnivel dentro de los ámbitos con vegetación más densa, mientras los espacios de pradera y los caminos se desarrollarán por las zonas de menor pendiente, garantizando siempre la accesibilidad.
5. En el salón de acceso del PCT, se ubicarán elementos de señalética que faciliten la orientación en relación con el conjunto del ámbito, de acuerdo con una estrategia de información para mejorar la comprensión y experiencia en el espacio (*wayfinding*).

#### 2.4.10.2 ELEMENTOS

1. Senda multiusos. Permitirá la conexión desde la Glorieta de acceso por la Avenida de la Pecuaria hasta el encuentro entre Camino de Cinamomos y Camino de las Malvas. La senda discurre así siguiendo la traza del actual Camino de las Gardenias, teniendo continuidad a través de los pasos peatonales previstos para facilitar el cruce en las intersecciones con las diferentes calles perpendiculares. La senda estará diseñada para diferenciar el tránsito peatonal y ciclista.
2. Caminos. Permitirán atravesar el espacio; por un lado, desde el Camino de las Amapolas facilitando la conexión peatonal con la Avenida de La Pecuaria, y desde el otro, conectando con la Senda de las Gardenias desde el lado occidental de la glorieta.
3. Jardines puntuales. Con carácter puntual, integrados en la zona verde, se plantarán de manera agrupada especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas, que configurarán pequeños jardines.
4. Mobiliario estancial de reunión. Se propone al menos una zona junto a la parcela M1-B en la que disponer elementos de mobiliario para su uso como espacio flexible de reunión y encuentro social. Dispuesto en relación con la vegetación y el paisaje, estos elementos permitirán el intercambio entre las personas trabajadoras, así como el desarrollo de otras actividades (leer, almorzar, etc.). Además, se adaptarán a la topografía existente salvando la diferencia de cota desde la parcela hasta la senda.
5. Pérgola. Se propone un elemento de sombra alternativo a la proyectada por los árboles, en relación con la Senda de las Gardenias y la parcela dotacional. Este espacio se plantea como un lugar con una escala más íntima y de uso flexible, que podrá estar asociado al programa del equipamiento.
6. Arboleda de especies autóctonas. Se propone identificar el robledal de manera singular, a través de su delimitación horizontal o con elementos de señalética que recojan información sobre las especies.
7. Elementos de señalización (*wayfinding*). Conjunto de sistemas de información que permitirán guiar a las personas trabajadoras y visitantes a través del PCT, mejorando su comprensión y experiencia. Podrán tener diferentes configuraciones (paneles, postes, pintura sobre el suelo o sobre paramentos verticales, etc.). Su ubicación estará condicionada por las directrices de diseño.
8. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios programados, a través de farolas u otros elementos de similar función; la iluminación de los robles preexistentes con carácter paisajístico, a través de focos u otros sistemas adecuados; y la iluminación de los caminos, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se podrán disponer otros elementos de mobiliario como papeleras.

### 2.4.11 **ROBLEDAL DE LA PECUARIA**

Esta pieza de más de 2.500 m<sup>2</sup>, se configura como una zona verde en torno al conjunto de arbolado, principalmente robles, y otros tipos de vegetación que existe actualmente en este espacio. Limita al norte con el Camino de las Amapolas, al este con un nuevo viario de conexión interior del ámbito y al sur con la parcela M10, que cumple la función frente con la Avenida de La Pecuaria y la Universidad Laboral.

Se propone como un espacio natural en el que se integran diferentes elementos de mobiliario urbano que permitan usos estanciales, así como otros relacionados (leer, almorzar, etc.). Su papel principal es la cualificación ambiental, aunque su ubicación lo predispone como espacio de relación y encuentro entre las personas usuarias del PCT y residentes del entorno.



*Figura 17: Plano ilustrativo del Robledal de La Pecuaria.*

#### 2.4.11.1 DIRECTRICES

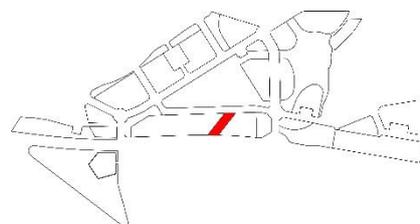
1. Establecer el acceso a la zona verde a lo largo de todo el perímetro en contacto con la acera del Camino de las Amapolas y el viario interior del ámbito.
2. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados de las parcelas colindantes.
3. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas entorno al arbolado existente. Por otro lado, se reservará una zona de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeña pradera.

### 2.4.11.2 ELEMENTOS

1. Jardines puntuales. Con carácter puntual, integrados en la zona verde, se plantarán de manera agrupada especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas, que configurarán pequeños jardines.
2. Mobiliario estancial con carácter puntual. Se dispondrán elementos de mobiliario para su uso como asientos, ubicados en relación con la vegetación y el paisaje, prestando especial atención a la relación visual con La Laboral.
3. Zona de picnic. Se propone la colocación de mobiliario urbano para su uso como mesas para comer, dispuestas en los espacios de pradera configurando un área de merendero.
4. Arboleda de especies autóctonas. Se propone identificar el robledal de manera singular, a través de su delimitación horizontal o con elementos de señalética que recojan información sobre las especies.
5. Muestra ecológica. La plantación de especies vegetales autóctonas arbustivas y herbáceas quedará identificada a través de elementos de señalética que recojan información sobre las especies y sus ecosistemas. Su función está asociada a la educación medioambiental, fomentando la conciencia sobre la función e interdependencia de estos hábitats naturales.
6. Juegos en la naturaleza. Se trata de la agrupación de elementos naturales dispuestos para ser interpretados como espacio de juego en relación con el medioambiente. Se configuran como zonas integradas en el paisaje y se disponen puntualmente de forma adyacente a la senda, y en proximidad con el tejido residencial, ya que están orientados a su utilización por la población residente y visitante.
7. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios programados, a través de farolas u otros elementos de similar función, y la iluminación del robledal con carácter paisajístico, a través de focos u otros sistemas adecuados. Además, en torno al mobiliario estancial y la zona de picnic se dispondrán otros elementos de mobiliario como papeleras o fuentes.

### 2.4.12 PASAJE DE LA FORMIGOSA

Se corresponde con la zona verde que separa las parcelas M1-A y M1-B. Se configura como un elemento verde conexión desde la Avenida de La Pecuaria con el interior del ámbito. Su ubicación se corresponde con un conjunto de árboles preexistentes, dispuestos de manera lineal. Su ancho de 20 metros permite la configuración de este espacio no solo como elemento de cualificación ambiental, sino también, como uno de los accesos secundarios que fomentará en su relación con la Avenida de La Pecuaria y las parcelas M1-A y B, la interacción social entre personas usuarias, residentes y visitantes de la Milla.



**Figura 18: Plano ilustrativo del Pasaje de La Formigosa.**

#### 2.4.12.1 DIRECTRICES

1. Establecer los accesos al sendero desde las aceras; por un lado, a la cota de la Avenida de La Pecuaria y, por otro, a la del viario interior al norte.
2. En la conexión desde la Avenida de La Pecuaria, se configurará un salón de acceso señalizado a través de unos elementos singulares que permitirán identificar este espacio como una puerta secundaria de entrada al nuevo PCT.
3. Delimitar, a través del tratamiento vegetal o de un elemento lineal a nivel del suelo, las zonas de espacio público de los espacios privados de las parcelas colindantes.
4. La configuración de la vegetación fomentará el desarrollo de una mayor altura y densidad a través de especies arbustivas entorno al arbolado existente. Por otro lado, se reservarán zonas

de menor densidad y altura, con la presencia de vegetación herbácea a modo de pequeñas praderas.

5. En el acceso desde la Avenida de La Pecuaria, se ubicarán elementos de señalética que faciliten la orientación en relación con el conjunto del ámbito, de acuerdo con una estrategia de información para mejorar la comprensión y experiencia en el espacio (wayfinding).

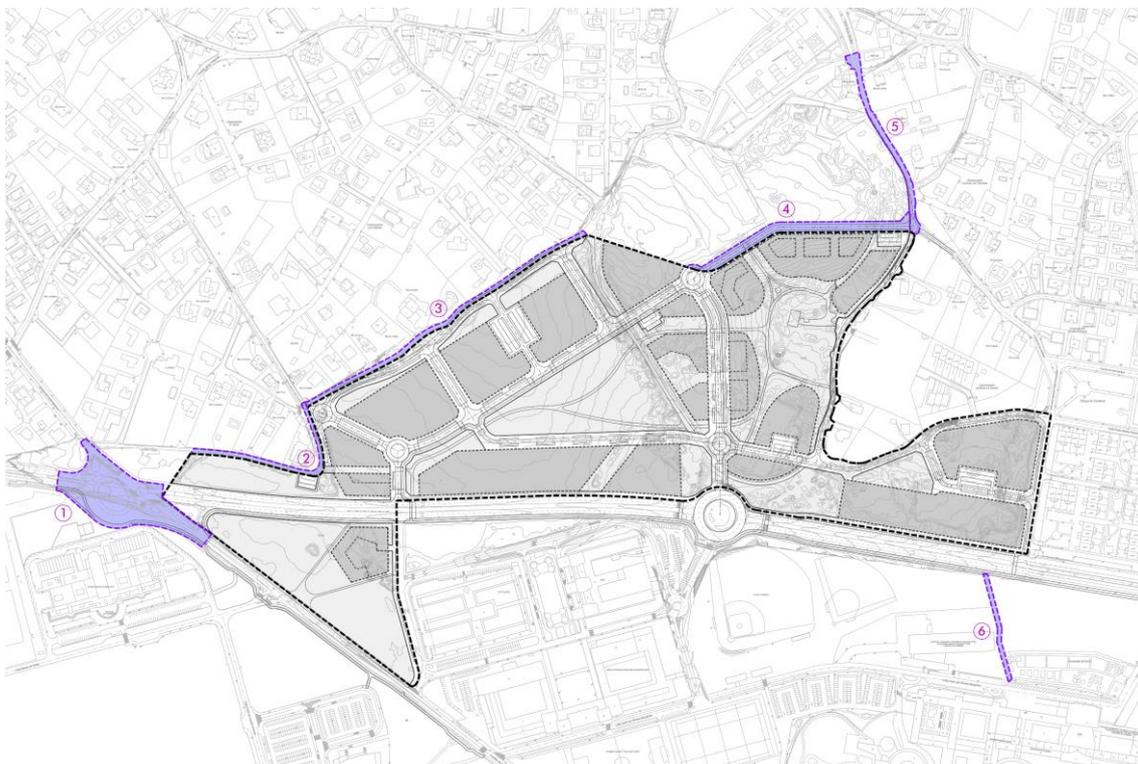
#### 2.4.12.2 ELEMENTOS

1. Sendero de paseo. Permitirá recorrer longitudinalmente el pasaje proporcionando acceso a las parcelas M1-A y B.
2. Mobiliario estancial con carácter puntual. A lo largo del recorrido se colocaran elementos de mobiliario para su uso como asientos. Dispuestos a ambos lados y en relación con la vegetación y el paisaje.
3. Jardín lineal. Se mantendrá el arbolado lineal que discurre actualmente, complementándolo con la plantación de otras especies vegetales autóctonas de naturaleza arbustiva o herbácea a lo largo del recorrido según las directrices propuestas.
4. Elementos distintivos de acceso al ámbito del PCT. Propuestos como elementos singulares que permitan identificar, aunque con carácter secundario, la puerta de entrada peatonal al PCT. Deberán alinearse con la estrategia de identidad del ámbito.
5. Elementos de señalización (wayfinding). Conjunto de sistemas de información que permitirán guiar a las personas trabajadoras y visitantes a través del PCT, mejorando su comprensión y experiencia. Podrán tener diferentes configuraciones (paneles, postes, pintura sobre el suelo o sobre paramentos verticales, etc.). Su ubicación estará condicionada por las directrices de diseño.
6. Iluminación y mobiliario complementario. Se dispondrán elementos para la iluminación, diferenciando entre la iluminación de los espacios estanciales, a través de farolas, y la iluminación del camino, a través de balizas. Además, en torno al mobiliario estancial se podrán disponer otros elementos de mobiliario como papeleras o fuentes.

## 2.5 ACTUACIONES EXTERIORES

### 2.5.1 EJECUCIÓN DE CONEXIONES Y VIARIOS DE BORDE

Buena parte del límite del APP-PCTG discurre por el eje de varios viarios existentes de tal forma que parte de la superficie de los mismos es exterior al ámbito. Parece lógico y necesario incorporar la totalidad de su ancho para acondicionarlos convenientemente. Por otra parte, hay una serie de actuaciones complementarias, necesarias para el desarrollo del Plan Especial, que afectarán a otros terrenos también exteriores al ámbito.



**Figura 19: Actuaciones exteriores al APP-PCTG.**

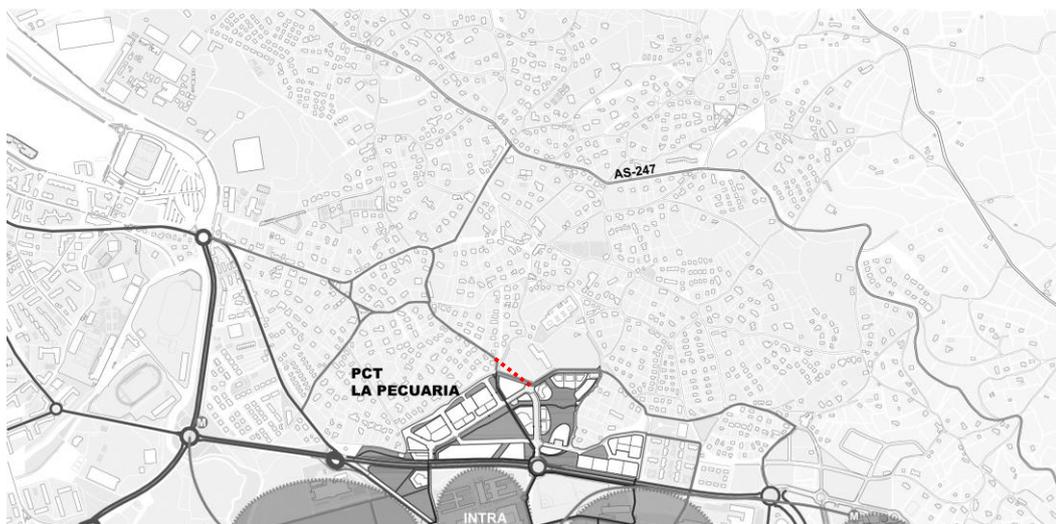
En el Plano de Gestión PO-6 se indican estas actuaciones exteriores, que son las siguientes:

1. Rotonda en la intersección de la Avenidas de la Pecuaria y Jardín Botánico. Se trata de un proyecto ya redactado por el Ayuntamiento, que se contempla en el Plan Especial únicamente a efectos de legitimación de la obtención de suelo necesaria, ya que su coste de ejecución será asignado a otras partidas específicas.
2. Acondicionamiento del Camino de las Peonías, extendido al total de su sección transversal.
3. Acondicionamiento del Camino de Cinamomos, extendido al total de su sección y acondicionando una calzada alternativa en el tramo central. El cambio de rasante y la vegetación arbórea presente en ese punto aconsejan desviar levemente el trazado, manteniendo la actual calzada como plataforma peatonal y de acceso a las parcelas.
4. Viario perimetral norte. Se trata de un viario no existente pero previsto en la ordenación de la unidad de actuación colindante AUA-R-PEC-01. Al tratarse de terrenos municipales, surge la oportunidad de urbanizarlo de forma integrada en la actuación, resolviendo su borde norte.
5. Acondicionamiento del Camino de los Claveles hasta la residencia Sta. Teresa Jornet. Se trata de un equipamiento que por su carácter puede guardar relaciones y sinergias con la actividad del parque, por lo que tiene sentido acondicionar la conexión entre ambos.
6. Conexión peatonal con La Laboral. Se trata de un acceso peatonal que, apoyado en el cruce semaforizado previsto en la Avenida Pecuaria a la altura de la calle José Ignacio Prieto, remontará

hacia la entrada del Cementerio de Somió a través de terrenos municipales, afectando tangencialmente a la parcela del Principado ocupada por Thyssen.

### 2.5.2 **PROPUESTAS SOBRE EL ENTORNO: LA AUA-R-PEC-01**

A modo de sugerencia, desde el presente Plan Especial se propone una Modificación Puntual del PGO de Gijón para la ejecución de una conexión que de continuidad al eje norte sur del ámbito con el Camino de las Malvas, con el objeto de conseguir una mayor integración del APP-PCTG con la trama urbana del entorno y mejorar la movilidad de la zona.



..... Modificación de viario propuesta desde el Plan Especial

**Figura 20: Propuesta de viario de conexión exterior.**

La ordenación de este viario supone la modificación del área de actuación AUA-R-PEC-01 planteada y ordenada por el PGO de Gijón. Asimismo, implica la modificación de la ordenación en un área con clasificación de Suelo Urbano Consolidado, colindante con el Camino de las Gardenias, aún no edificada.



**Figura 21: Detalle de la propuesta de viario de conexión exterior con el Camino de las Malvas.**

## 2.6 IMÁGENES DE LA PROPUESTA

Se adjuntan una serie de infografías que aproximan la imagen final perseguida por la ordenación del presente Plan Especial.





La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gijon.es/cev](http://www.gijon.es/cev)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 1416126361437644734 en [www.gijón.es/cev](http://www.gijón.es/cev)



### 3. PROPUESTA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### 3.1 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

##### 3.1.1 OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO

En el marco de los trabajos de redacción del presente Plan Especial se ha elaborado un estudio de tráfico y movilidad, en aplicación del epígrafe e), número 2.º, del apartado 3 del artículo 179 ROTU.

El documento tiene así mismo carácter de Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada por las previsiones del Plan Especial, conforme a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias.

Se adjunta como estudio complementario. A continuación se resume su contenido.

1. Se ha caracterizado la movilidad existente mediante el estudio de la demanda de transporte público con datos facilitados por la empresa EMTUSA; y resultados de encuestas online de movilidad realizadas para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Gijón.
2. Para la caracterización del tráfico, se ha consultado la información de las estaciones de aforo del Ayuntamiento de Gijón correspondientes al año 2019, y se han construido matrices origen-destino mediante datos de telefonía móvil.
3. Una vez analizada toda la información, se ha modelizado la red y simulado el tráfico existente en situación actual, y se ha obtenido una matriz de movilidad ajustada a los datos de aforo y telefonía móvil.
4. Para analizar el impacto del nuevo uso, se han calculado los tráficos generados por cada una de las futuras parcelas a partir de una ratio de generación por metro cuadrado, obtenido directamente de los aforos. Posteriormente, se han sumado esos tráficos a los existentes, lo que ha permitido obtener una matriz de movimientos que caracteriza la situación futura.
5. De este análisis se obtiene que los niveles de servicio en el viario en la situación futura serán adecuados, habiéndose obtenido niveles de servicio inferiores a C en las intersecciones y glorietas analizadas.
6. En consecuencia, desde el punto de vista de la funcionalidad del tráfico, se desprende la idoneidad del viario interior planteado por el Plan Especial, junto con la Rotonda de La Pecuaria y la glorieta formada en el cruce de la Avenida del Jardín Botánico. No es previsible que el desarrollo del nuevo sector tenga un impacto relevante sobre el tráfico del entorno, concluyéndose que no son necesarias otras propuestas de actuación sobre el viario.

##### 3.1.2 CONCLUSIONES DE LAS ENCUESTAS

En general, los encuestados estarían dispuestos a compartir su desplazamiento al trabajo/estudios en vehículo privado con otras personas que tengan como destino la misma zona. El compartir el viaje en coche sería una opción más atractiva si se obtuviera un bono descuento en gasolina o si la vuelta a casa estuviera garantizada en caso de fallo del conductor.

En cuanto al transporte público, sería más atractivo si tuviera mejor frecuencia y tiempo de viaje, principalmente.

Muy pocas personas se manifiestan dispuestas a ir andando al centro de trabajo/estudios, por la lejanía a los lugares de residencia.

Entre las propuestas aludidas por los encuestados para mejorar la movilidad hacia/desde este ámbito destacan:

- Autobuses lanzadera.

- Mejorar horarios y frecuencia de los autobuses.
- Aparcamientos disuasorios.
- Carril bici continuo y seguro.

### 3.1.3 PROPUESTAS

De los análisis realizados en el Estudio de Tráfico y Movilidad se han extraído una serie de conclusiones, que han permitido al Plan Especial plantear determinadas propuestas concretas en relación con la accesibilidad peatonal, ciclista, motorizada y en transporte público. Su alcance trasciende al ámbito del futuro PCT de la Pecuaria, implicando al conjunto de la Milla del Conocimiento. Su objetivo es mejorar la accesibilidad de conjunto del distrito de innovación con criterios de mayor sostenibilidad y menor impacto ambiental.

Las propuestas se distribuyen en 5 ámbitos:

1. Movilidad peatonal.
2. Movilidad ciclista.
3. Vehículos de movilidad personal.
4. Movilidad en transporte público.
5. Movilidad en vehículo motorizado.

Se describen a continuación, indicándose gráficamente en el Plano de Ordenación PO-4.

## 3.2 MOVILIDAD PEATONAL

### 3.2.1 SITUACIÓN ACTUAL

De los resultados de las encuestas realizadas, se desprende que sólo el 3,86% de los encuestados se desplaza a pie en alguno de sus viajes hacia/desde el lugar de trabajo/estudios en la Milla del Conocimiento. Realizan esta elección porque contamina menos y, además, consideran que es más cómodo.

En cuanto a los motivos para descartar esta opción, los más mencionados están relacionados con su localización alejada del centro de la ciudad. En concreto, el 78,8% de los encuestados respondió porque reside lejos de la empresa/centro de estudio y el 36,4% porque tarda más. En cuanto a la valoración de las infraestructuras, se detecta satisfacción con la red de sendas peatonales, no así con la red de aceras o zonas peatonales.

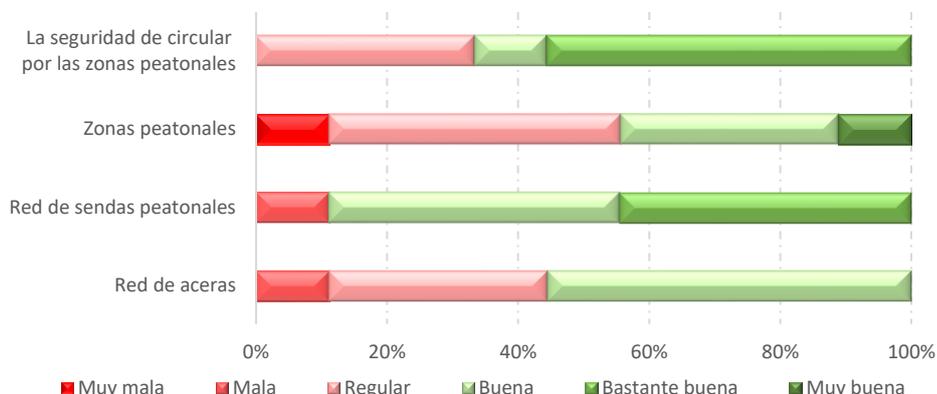
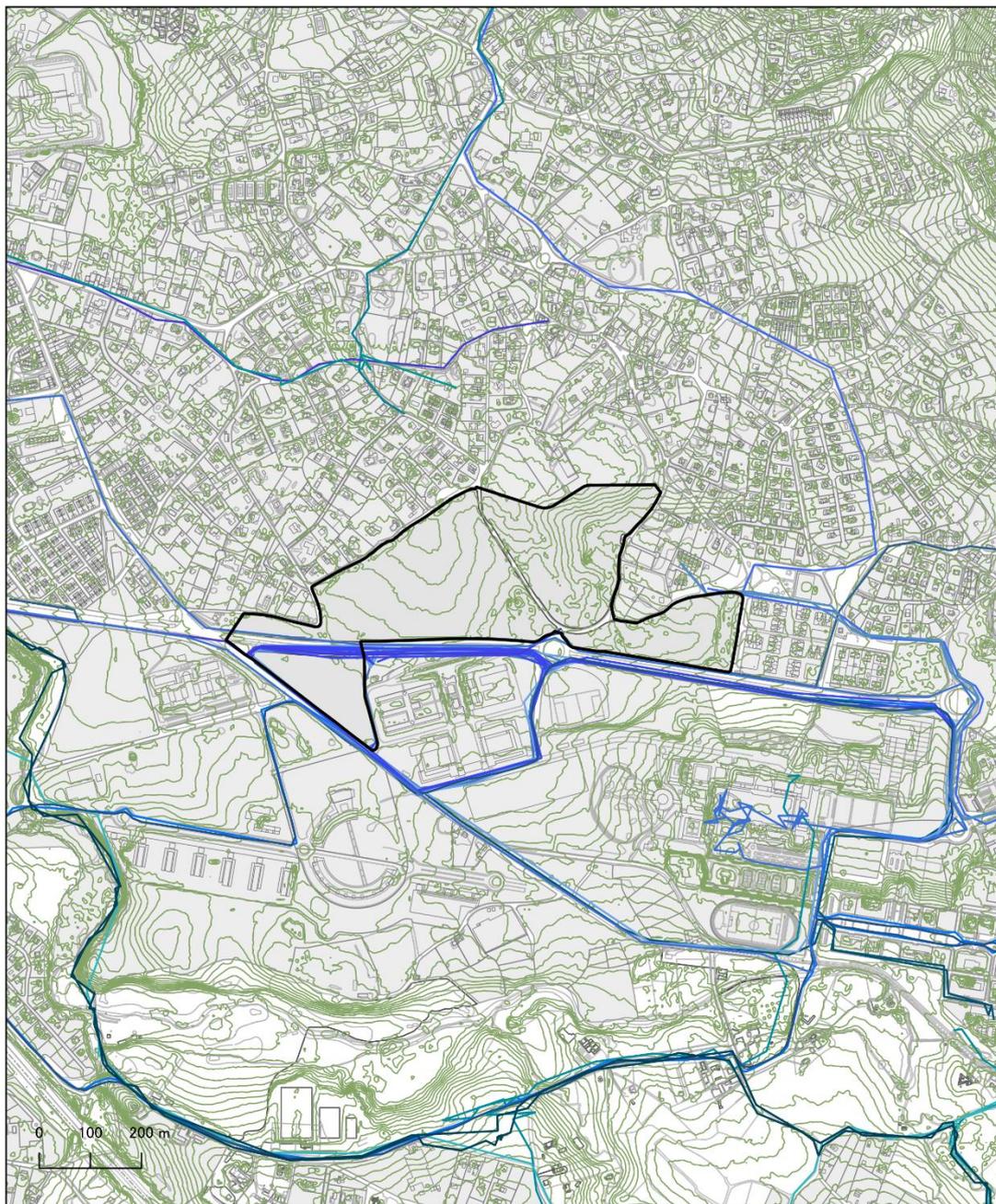


Figura 22: Valoración de las infraestructuras peatonales en la encuesta.

Por otra parte, se ha aprovechado la información disponible a partir de plataformas de *tracking* (Strava, Wikiloc, etc.) para identificar los principales itinerarios peatonales utilizados para transitar por la Milla.

Los resultados se recogen en el siguiente esquema, donde la Avenida de la Pecuaria, especialmente en su lado sur, se configura como principal eje peatonal, con un gran peso de los movimientos entre INTRA, Laboral y Campus de Viesques.



Intensidad de recorridos peatonales

Escala: 1:10.000



Figura 23: Recorridos peatonales. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de usuarios de Wikiloc

### 3.2.2 PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD PEATONAL

No siendo posible modificar las condiciones de situación del ámbito que determinan el poco peso de la modalidad peatonal para el acceso al ámbito, las propuestas de movilidad peatonal del Plan Especial se centran en mejorar los recorridos internos del ámbito y de conexión con el resto de elementos de la Milla del Conocimiento.

En tal sentido se plantean las propuestas indicadas en el Plano de Ordenación PO-4, que se describen a continuación.

1. Cruces semaforizados en puntos intermedios de la Avenida Pecuaría, con el fin de aumentar la permeabilidad de esta vía, suavizando su “efecto barrera” y fomentando las conexiones peatonales con el entorno; singularmente con las instalaciones del INTRA y con la Laboral.



**Figura 24: Propuestas de cruces peatonales semaforizados en la Avenida de la Pecuaría**

2. Cruce peatonal semaforizado en la Avenida del Botánico, junto al cruce con la Calle Blasco de Garay. Favorecerá la conectividad peatonal interna de la Milla mejorando la relación del nuevo PCT y del conjunto Laboral-INTRA con la pieza del Campus.



**Figura 25: Propuestas de cruce peatonal semaforizado en la Avenida del Botánico**

3. Itinerarios peatonales hacia el mencionado paso peatonal propuesto en la Avenida del Botánico, que conectarán el Parque con el Campus de Viesques y la futura estación de Metro-tren. Se trata de los movimientos de mayor peso identificados en el análisis de la información extraída de las plataformas de tracking, que con la implantación del nuevo PCT se incrementarán significativamente.
4. Conexión peatonal con La Laboral. Se trata de un acceso peatonal que, apoyado en el cruce semaforizado propuesto en la Avenida Pecuaría a la altura de la calle José Ignacio Prieto, remontará hacia la entrada del Cementerio de Somió a través de terrenos municipales, afectando tangencialmente a la parcela del Principado ocupada por Thyssen.
5. Se establecen recorridos peatonales interiores desvinculados de la trama viaria, a través de las zonas verdes previstas, con el fin de mejorar la experiencia de tránsito.
6. En el diseño de acerados se ha procurado establecer unas dimensiones holgadas para las bandas de tránsito, muy por encima de los mínimos requeridos por la normativa de accesibilidad, previendo reservas lineales para equipamiento y mobiliario urbano. Así mismo se prevén parterres lineales de vegetación para templar la coexistencia con el tráfico de vehículos y

calificar ambientalmente los recorridos. Todo ello puede apreciarse en el plano de ordenación PO-3.2, donde se representan las distintas secciones viarias.

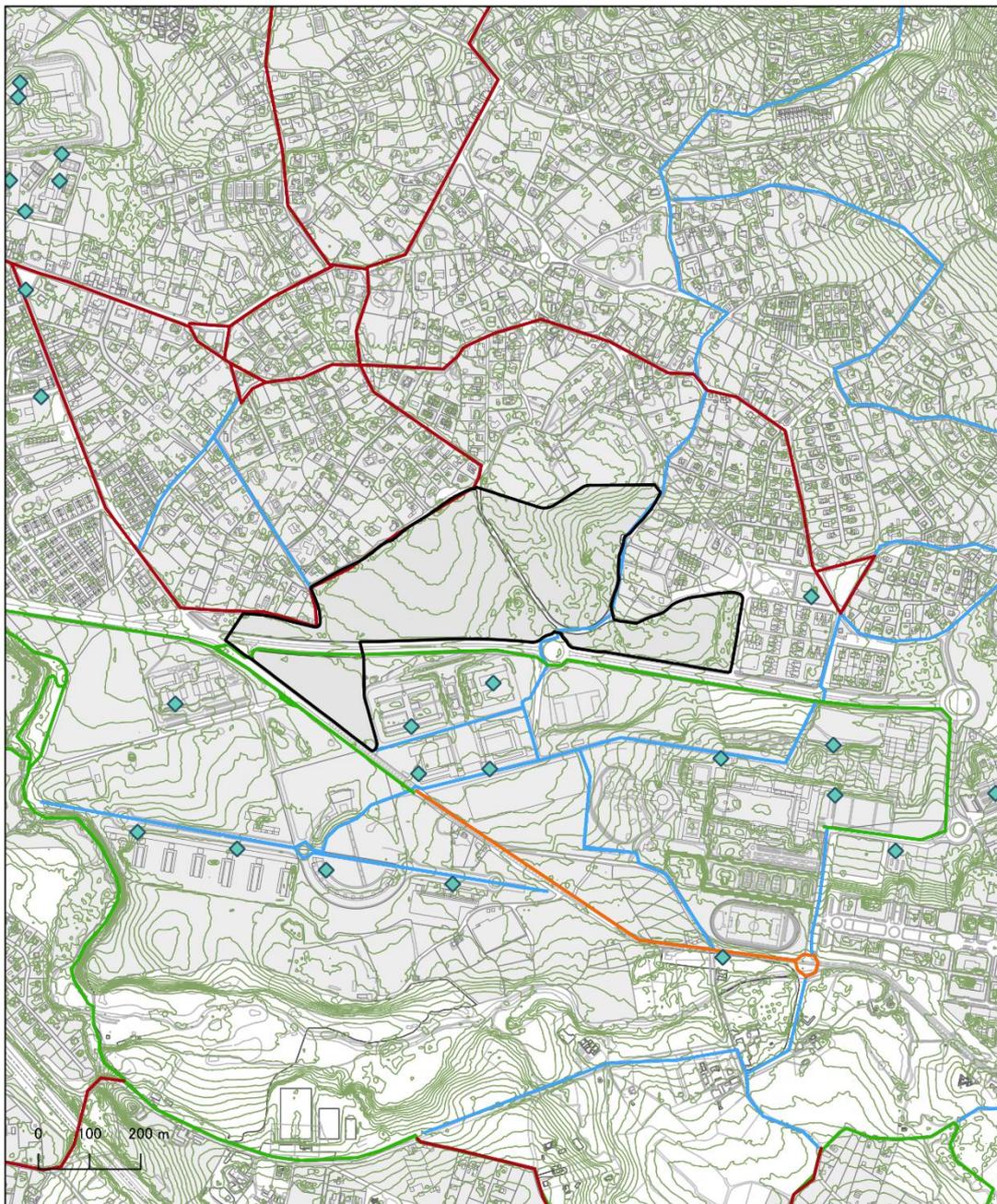
### 3.3 MOVILIDAD CICLISTA

#### 3.3.1 LA RED CICLABLE EXISTENTE

En la actualidad, la accesibilidad ciclista a la Milla del Conocimiento se produce a través del carril bici de la Avenida Albert Einstein, del que se desprende un ramal hacia el campus universitario en el cruce con la Avenida del Jardín Botánico. El eje principal continúa a lo largo de la Avenida de la Pecuaria, hasta La Laboral y el Hospital de Cabueñes. Este carril conecta con el centro de Gijón en dos puntos; al oeste, a través de la senda ciclable de la ribera del Río Piles; y al norte mediante el ciclocarril de la Avenida del Botánico.



Figura 26 : Red ciclable de Gijón



Gijón en bici - Niveles de dificultad

Escala: 1:10.000

-  Aparca-bicis
-  Tráfico 30-50Km/h, media intensidad y/o desnivel importante.
-  Vías con más tráfico motorizado (30-50 km/h)
-  Sendas Verdes, Carril-bici y calles ciclables con prioridad de peatones. Posible tráfico agrícola en zona rural.
-  Tráfico a 30km/h o baja intensidad, pendiente leve.

**Figura 27 : Infraestructuras ciclistas en la Milla del Conocimiento y su entorno. Fuente: Gijón | Xixón en bici**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gijon.es/cev](http://www.gijon.es/cev)

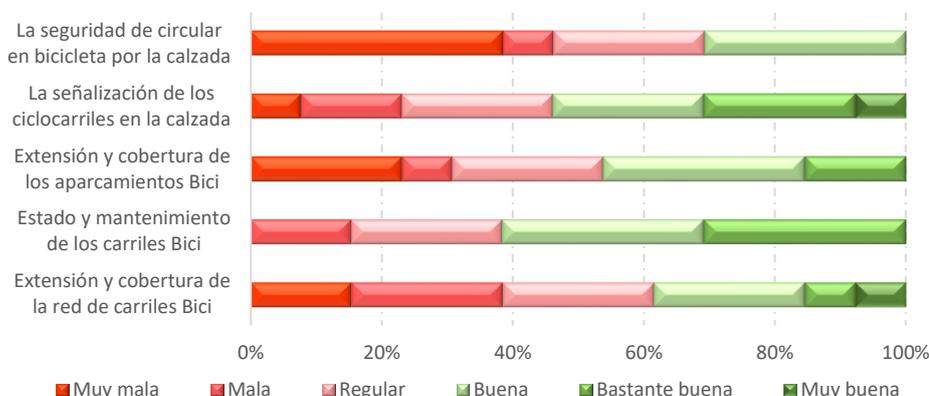
### 3.3.2 USO ACTUAL DE LA BICICLETA

Según la encuesta realizada, sólo un 5,58% de los encuestados utiliza la bicicleta en alguno de sus desplazamientos hacia/desde el lugar de trabajo/estudios en la Milla del Conocimiento. Cuando se les pregunta por el motivo de su elección señalan porque contamina menos (79%), porque es más cómoda (47%), más rápida (44%) o bien porque es más caro el vehículo privado (21%). En general utilizan un itinerario mixto, es decir, carril bici y calzada.

En cuanto a la valoración de diferentes aspectos de la bicicleta, los usuarios se muestran poco satisfechos, principalmente con la seguridad de circular en bicicleta por la calzada, la extensión y cobertura de la red de carriles Bici.

Por otra parte, los encuestados consideran que se deberían construir carriles bici más directos (79%), así como medidas efectivas para el calmado de tráfico (71%) y trabajar en el mantenimiento y buen estado de conservación de los carriles bici (41%).

En todo caso, los usuarios de la bicicleta se muestran poco satisfechos con la seguridad de circular en bicicleta por la calzada, así como con la extensión y cobertura de la red de carriles Bici. Estas personas consideran que se deberían construir carriles bici más directos, así como medidas efectivas para el calmado de tráfico y trabajar en el mantenimiento y buen estado de conservación de los carriles bici.



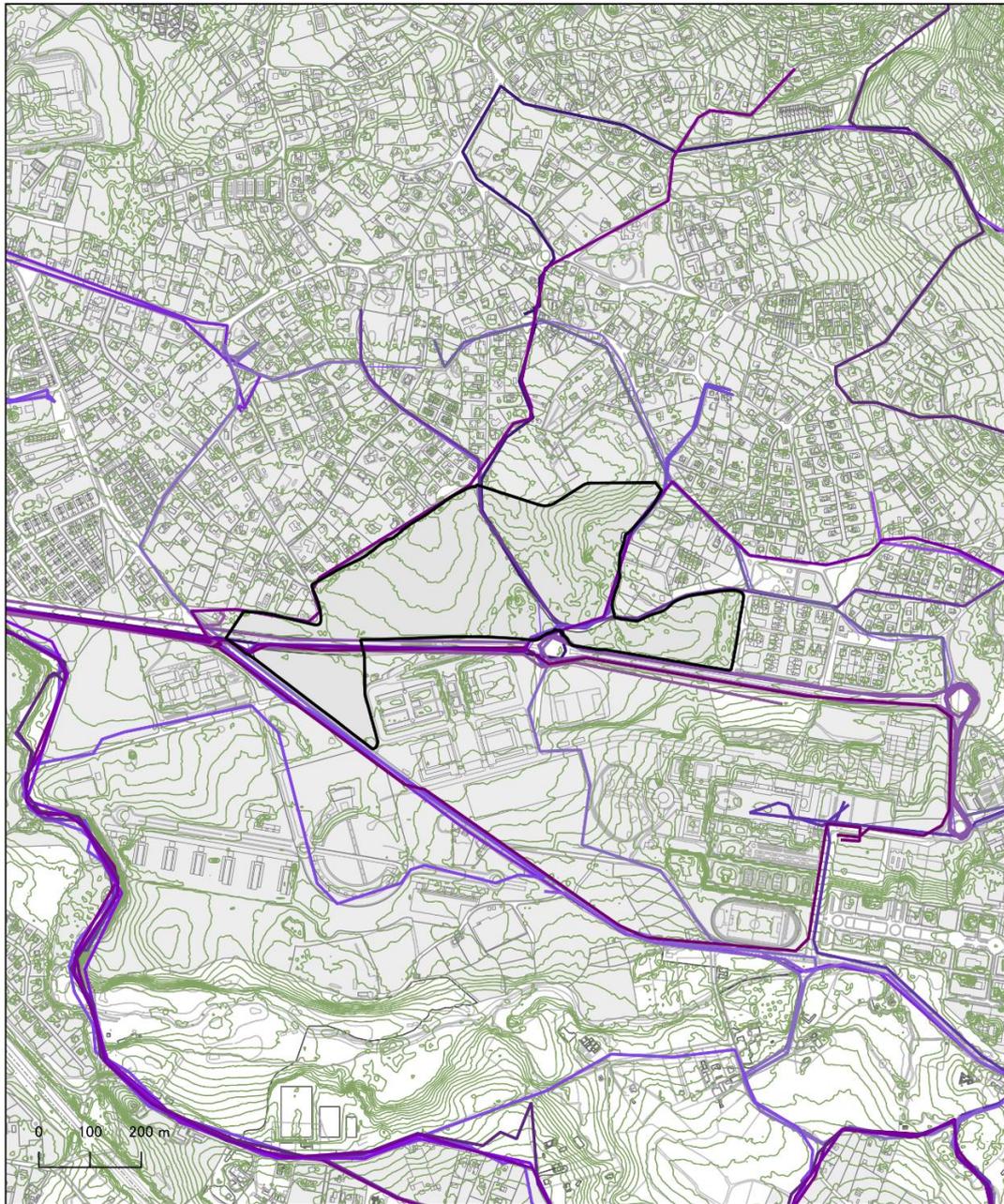
**Figura 28 : Valoración de la movilidad ciclista en la Encuesta de movilidad a trabajadores y/o estudiantes.**

Más allá de lo detectado en la encuesta, la falta de aparcamiento - o la percepción de su inseguridad - es una de las principales razones para no utilizar la bicicleta. El robo y el miedo al robo desincentivan los hábitos de movilidad ciclista. Esta falta de aparcamientos, conjugada con otras carencias, actúa desincentivando el uso de la bicicleta en varias direcciones:

Falta de espacio en casa o en el edificio de vivienda	➡	Obstáculo a la posibilidad de tener una bicicleta disponible
Falta de ascensor en la vivienda	➡	Obstáculo a la posibilidad de tener una bicicleta disponible o de usarla más a menudo
Falta de aparcamiento en el trabajo/centro educativo	➡	Desincentivo para ir al trabajo/centro educativo en bici
Falta de aparcamiento en los nodos intermodales	➡	Desincentivo al uso de la bici en combinación con el transporte público
Falta de aparcamiento en los demás destinos	➡	Desincentivo para el hábito de movilidad

Por último, para el análisis de la movilidad ciclista actual, se han estudiado tanto las principales vías adecuadas para el tránsito ciclista, descritas en el epígrafe anterior, como la información disponible en las plataformas de tracking (Strava, Wikiloc, etc.). En este caso, los carriles-bici que transcurren por la Avenida de la Pecuaria y por la carretera de Villaviciosa (N-632), acogen la mayoría del tráfico de bicicletas. En el

caso de esta última vía, también en el tramo que no presenta infraestructura ciclista, a partir del cruce con la calle José Luis Álvarez Margaride.



Intensidad de recorridos ciclistas

Escala: 1:10.000



**Figura 29 : Intensidad de recorridos ciclistas. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de usuarios de Wikiloc**

### 3.3.3 PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD CICLISTA

Además de la creación de carriles bici, vías ciclables y demás elementos de infraestructura que incentiven el uso de la bicicleta, la oferta de espacios de estacionamiento de bicicletas en condiciones de seguridad y comodidad, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos, es un elemento clave al que debe dirigirse el foco de las políticas públicas en materia de movilidad ciclista. La fragilidad de la bicicleta frente a robos y deterioros, derivados de la exposición a la intemperie y a la ausencia de custodia, actúa como potente elemento desincentivador del uso de este medio.

En este sentido, además de las previsiones de aparcabici y estaciones de Gijón-Bici en los espacios públicos del ámbito, el presente Plan Especial plantea condiciones normativas para los nuevos edificios exigiendo la incorporación de espacios y elementos para el estacionamiento de bicicletas dentro de las parcelas o edificios privativos, conforme al artículo 136.2 de la Ley 12/2018, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias.

La normativa del PGO de Gijón ya exige una dotación mínima de aparcamientos de bicicletas para edificios de usos residenciales y de equipamientos públicos y privados; no así para edificios de usos productivos, industriales y terciarios, cuestión que sería aconsejable abordar para el conjunto de la ciudad. En todo caso, la normativa del Plan Especial pretende llenar este vacío para el nuevo PCT de La Pecuaria, introduciendo los siguientes requisitos mínimos:

1. Usos científico tecnológico y terciario: 1 plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.
2. Uso de equipamientos docentes, deportivos, culturales y recreativos: 5 plazas de aparcamiento de bicicletas por cada 100 plazas de aforo o capacidad del centro.
3. Otros equipamientos públicos y privados: 1 plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.

Otras propuestas del Plan Especial en materia de movilidad ciclista se recogen en el plano PO-4 y se relacionan sucintamente a continuación.

1. Creación de un carril bici interior al nuevo PCT, que lo recorrerá en forma de anillo acompañando la traza del viario motorizado. Se conecta con el carril-bici de la Avenida Pecuaria en los cruces peatonales situados frente al INTRA (previsto) y junto a la Rotonda de la Pecuaria (existente).
2. Planteamiento de estaciones de Gijón-Bici en puntos estratégicos de la Milla:
  - a. En el campus Universitario, junto a la futura estación de Metro-Tren.
  - b. En el entorno de la rotonda central de la Avenida de la Pecuaria; en el frente de la UNED o en la pieza de equipamiento EQ5 del nuevo PCT de La Pecuaria.
  - c. En la playa de aparcamiento situada entre la Laboral, el Hospital y el PCT de Cabueñes.
3. Propuestas de aparcamientos de bicicletas en lugares estratégicos. Se trata de una componente clave para crear una red ciclista atractiva y funcional, y es un aspecto esencial en las políticas de promoción de la movilidad ciclista. A los ya existentes en el conjunto de la Milla, se propone añadir los indicados en el plano PO-4, preferentemente en situaciones estratégicas respecto a los equipamientos y nodos de mayor actividad. Pueden aprovecharse las playas de aparcamiento previstas en la ordenación. Se propone instalar aparcamientos para bicicletas próximas a los diferentes edificios del nuevo PCT. Se pueden colocar en las aceras o habilitar un espacio en las bandas de aparcamiento en calzada, preferiblemente en plazas cercanas a pasos de peatones cuando en la acera no exista suficiente espacio libre de paso. Esto último permite aumentar la visibilidad en el entorno de los pasos de peatones, lo que supone una mejora de la seguridad vial. Se plantea una plaza cada 100 m<sup>2</sup>. <sup>1</sup>

<sup>1</sup> [https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf)  
[https://acerca.gijon.es/sta/docs/GetDocumentServlet?CUD=11343620321421415367&HASH\\_CUD=07cf506153c8e5e9048a586749ace1f8e1f9f6bd](https://acerca.gijon.es/sta/docs/GetDocumentServlet?CUD=11343620321421415367&HASH_CUD=07cf506153c8e5e9048a586749ace1f8e1f9f6bd)

Por otra parte, se valoran como positivas para la movilidad de la Milla otras propuestas exteriores planteadas en el PMUS de Gijón, en elaboración; tales como el carril bici que conectará Poniente con La Calzada, a través de Mariano Pola y las avenidas de Galicia y Argentina, y continúe del Muro hacia el río Piles y Somió. También el proyectado carril bici de El Coto, para dar continuidad al ya existente en la esquina de General Suárez Valdés con Pablo Iglesias hasta alcanzar el de la calle de Daniel Palacio Fernández.

### 3.4 VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

La movilidad en vehículos de movilidad personal (MVP) puede estar muy ligada a la ciclista, al poder compartir infraestructuras ambos modos: carriles, aparcamientos, etc.

Sin embargo, los vehículos de movilidad personal pueden requerir como instalaciones adicionales estaciones de carga. Por ello, se evaluará la posibilidad de establecer puntos específicos para este tipo de vehículos, ya sea en las zonas de aparcamiento de bicicletas, y/o asociados a los puntos de carga de vehículos eléctricos, de cara a facilitar la implantación de este tipo de infraestructuras.

Según la nueva ordenanza de movilidad sostenible de Gijón los VMP podrán estacionarse en los espacios públicos destinados a tal fin y en los aparcamientos destinados a bicicletas. Por tanto, si bien se podrían utilizar los aparcamientos para bicicleta, se plantea como alternativa establecer punto de aparcamiento y recarga en, al menos, dos puntos de los nuevos desarrollos.



*Figura 30 : Punto de aparcamiento y recarga de patinetes. Centro comercial Las Rosas, Madrid*

Así mismo, se plantea la implantación de aparcamiento para VMP en el Hospital de Cabueñes y La Laboral, en el acceso por Calle Los Prados donde finaliza el carril bici.

### 3.5 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

#### 3.5.1 AUTOBÚS

La Milla del Conocimiento cuenta con una buena oferta de transporte público. Hay 8 líneas que conectan con los diferentes barrios de Gijón, excepto Cimavilla. De las 8 líneas, se obtiene que en días laborables funcionan 7 líneas y en fines de semana y festivo 6 líneas.

La mayoría de las líneas tienen cabecera en el Hospital de Cabueñes. Algunos usuarios utilizan el aparcamiento del Hospital de Cabueñes como aparcamiento disuasorio, de modo que estas líneas tienen una alta demanda en la parada inicial, lo que podría suponer un problema a los usuarios que acceden en paradas intermedias. No obstante, se considera que los horarios de los trabajadores de los nuevos desarrollos no entrarían en conflicto con esta demanda por realizar los viajes en sentidos opuestos. Es decir, los usuarios que acceden desde el Hospital de Cabueñes lo harán en hora punta de mañana sentido centro de ciudad, mientras que los trabajadores de los nuevos desarrollos lo harán en sentido contrario, desde el centro de la ciudad, a menos que también utilizaran el Hospital de Cabueñes como aparcamiento disuasorio en lugar de realizar todo el viaje en autobús, que sería lo ideal.

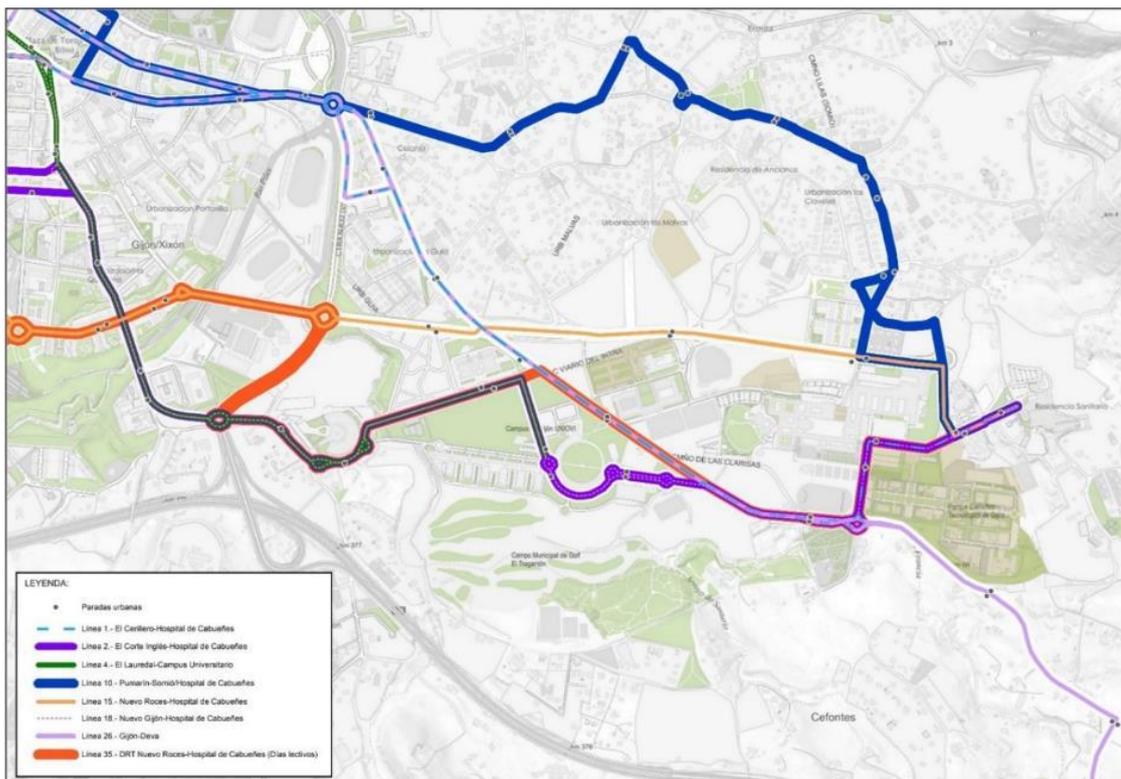


Figura 31 : Red de autobuses urbanos (EMTUSA) en la Milla del Conocimiento

**3.5.2 METRO-TREN**

Actualmente se encuentra en proyecto la línea de MetroTren de Gijón que unirá la estación intermodal con Cabueñes en 20 o 25 minutos, reduciendo en 27 minutos el tiempo de viaje de la actual línea 18 de autobús que une Sanz Crespo y el Hospital de Cabueñes; posibilitando la conexión al hospital desde cualquier otro punto de la línea de Renfe.

Actualmente se encuentra ejecutado el primer tramo del túnel del MetroTren que, con una longitud de 3.540 metros, cubre el recorrido comprendido entre el pozo situado junto al Museo del Ferrocarril (donde finalizó la obra anterior de penetración del tren en Gijón) y la futura estación de Viesques (en el sector este de Gijón).

En 2010 se comenzó la redacción del proyecto de construcción de la obra civil de la prolongación hasta el Hospital de Cabueñes, desarrollando la alternativa 2-A (solución de túnel con tuneladora, excavación entre pantallas en las zonas de estación, y una excavación en mina en la zona del inicio para la conexión con el túnel existente hasta Viesques). El Proyecto de Construcción fue aprobado en 2012, si bien no ha sido ejecutado, y han surgido nuevos condicionantes legales y técnicos, que han obligado a revisar la solución inicialmente planteada.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gijon.es/cev](http://www.gijon.es/cev)

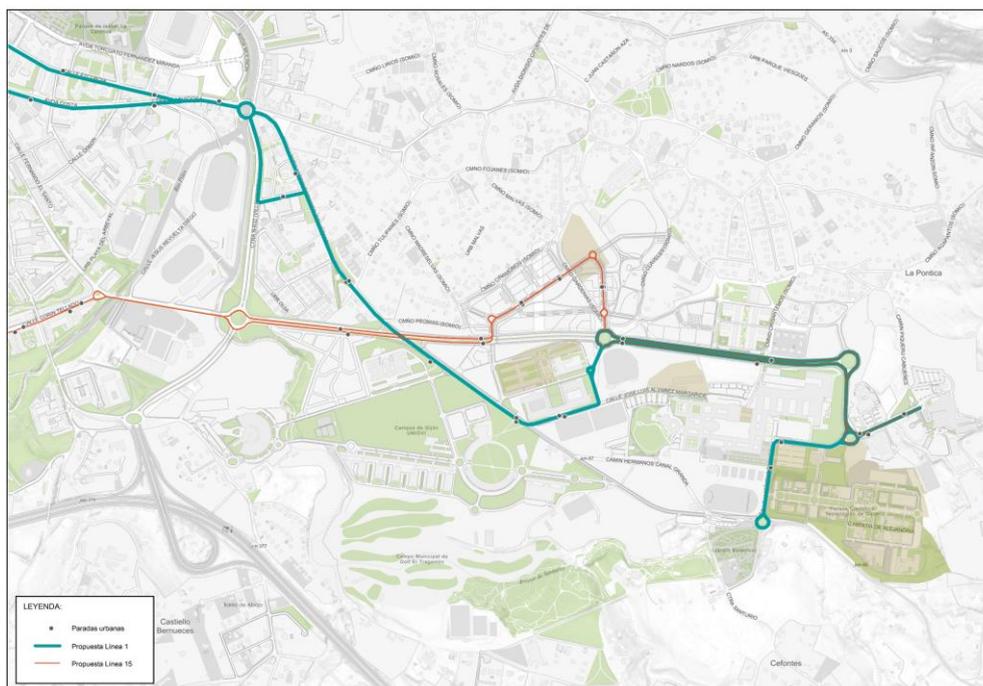


Figura 32 : Trazado del MetroTren

### 3.5.3 PROPUESTAS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

Con carácter de sugerencia para las instancias municipales responsables, el Plan Especial plantea las siguientes propuestas en materia de transporte público.

1. Solo la línea 15.- Nuevo Roces-Hospital Cabueñes circula por la Avenida de la Pecuaria. Ello aconseja reordenar las líneas de transporte público con el fin de que puedan atravesar el nuevo PCT. Por ejemplo:
  - a. Modificar el recorrido de la línea 1-El Cerillero-Hospital de Cabueñes de modo que desde la Avenida del Jardín Botánico gire a la izquierda hacia la Laboral por José Luis Álvarez Margaride y salga a la Avenida de la Pecuaria continuando por esta vía hasta el Hospital de Cabueñes, prolongándose hasta el Parque Tecnológico y así no perder las paradas que realiza actualmente en La Laboral y el Parque Tecnológico.
  - b. Desviar el recorrido de la actual Línea 13, de forma que desde la Avenida Pecuaria entre en el nuevo PCT, aprovechando el nuevo cruce semafORIZADO previsto frente al INTRA. Tras recorrer el anillo central, volvería a la Pecuaria en la rotonda central. Es un desvío que favorecería también la accesibilidad en autobús a la zona residencial colindante de Somió.



**Figura 33 : Propuesta de reordenación de las líneas de Transporte Público.**

2. Se propone crear una línea lanzadera desde El Molinón, evaluable según demanda. Así mismo, se considera establecer una parada intermedia en el aparcamiento de la Feria de Muestras (en la intersección de la N-632 con Albert Einstein) para su eventual utilización como aparcamiento disuasorio.
3. Se considera necesario mejorar la frecuencia de los autobuses, no solo por el aumento de la demanda que supondrá el nuevo PCT sino también como incentivo para su uso. La percepción de los usuarios de un buen servicio con buenas frecuencias y horarios que se ajustan a las entradas/salidas de la jornada laboral, es clave para su elección como modo de transporte.
4. También sería importante la velocidad comercial, pues como se ha recogido en las encuestas, los usuarios del transporte público tardan el doble de tiempo que los usuarios del vehículo privado. En este sentido, sería necesario establecer una estrategia integral en el municipio de Gijón, para poner en marcha medidas que permitan mejorar la velocidad comercial: implantación de carriles bus, implantación de prioridad semafórica para el transporte público, mejoras en paradas para facilitar subidas y bajadas, y para facilitar la incorporación de los autobuses al tráfico, evitar pago en metálico, etc.
5. Se propone la creación de una línea circular que preste servicio dentro de la Milla del Conocimiento conectando los diferentes centros atractores. Ello mejoraría las relaciones internas en la Milla y, además, permitiría conectar con aquellas líneas de transporte público que si bien llegan a la Milla del Conocimiento, no tienen parada próxima al lugar de trabajo/estudios. Se podría plantear un autobús autónomo como el implantado en la Universidad Autónoma de Madrid (UAM), con capacidad para 12 personas. La implantación de un servicio de este tipo se evaluaría una vez que los distintos desarrollos estuvieran en marcha, y que se conocieran las pautas de movilidad reales en el ámbito de estudio. Su posible puesta en servicio debería estar integrada en una política de movilidad de mayor escala, puesto que se desconoce si existen otros ámbitos en Gijón que puedan requerir soluciones similares.
6. Los usos del nuevo PCT tendrán lugar mayoritariamente en días laborables, siendo muy inferior la movilidad en fin de semana. Aun así, dado que es posible que haya una cierta demanda de transporte público en sábado y domingo, se podrían plantear soluciones de transporte a la demanda en todo el eje de la avenida de la Pecuaria, con subida o parada en puntos concretos a solicitud de usuarios, para facilitar el acceso en periodos de baja demanda.

### 3.6 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

#### 3.6.1 LA DEMANDA ACTUAL

En las encuestas realizadas para el PMUS de Gijón, a los usuarios del vehículo privado se les ha preguntado cuántos años tiene su vehículo y qué combustible utiliza, obteniendo que un 60% tiene menos de 11 años y la mayoría son diésel. El 70% aparca en el aparcamiento de la empresa/centro de estudios. No obstante, un 35% de los trabajadores considera que hay problemas de estacionamiento.

En cuanto a por qué no utilizan otros modos responden lo siguiente (se indica el porcentaje de respuestas y se debe tener en cuenta que es una pregunta de respuestas múltiples):

- No utilizan el transporte público porque tardan más tiempo (69%), porque hay mala frecuencia (46%) y/o porque es incómodo (23%).
- No realizan los desplazamientos a pie porque viven lejos de la empresa/centro de estudios (78%), porque tardan más (36%) y/o porque es incómodo (9%).
- No usan la bicicleta porque viven lejos de la empresa/centro de estudios (40%), porque no tienen bicicleta (30%), porque es una ruta insegura (23%), porque es incómodo (21%) y/o porque tardarían más (21%).

En general, solo un 20% comparte el vehículo privado, ya sea como conductor o como acompañante.

#### 3.6.2 APARCAMIENTOS EN EL CONJUNTO DE LA MILLA DEL CONOCIMIENTO

A continuación, se recogen las plazas de aparcamiento en superficie, en calzada y fuera de calzada, que existen actualmente en el ámbito de la Milla del Conocimiento según edificios o parcelas edificadas.

Se obtiene una ratio de 1 plaza de aparcamiento para coche por cada 100 m<sup>2</sup> construidos para los edificios culturales y una ratio ligeramente superior, entre 1,5 y 2, en el caso de edificios de oficinas localizados en el Parque Científico Tecnológico de Gijón.

Edificio/ Parcelas	Uso	Superficie Construida (m <sup>2</sup> )	Aparcamientos en Superficie					Ratio (Plazas coches/100m <sup>2</sup> construidos)	Ratio (Plazas Aparc/100m <sup>2</sup> construidos)
			Coche	Eléctricos	Motos	PMR	Otros		
Escuela Politécnica de Ingeniería	Cultural	76.976	796	8	0	15	0	1,03	1,06
Escuela Politécnica de Ingeniería/IUTA	Cultural	32.928	377	2	0	1	63	1,14	1,35
Escuela Superior de la Marina Civil	Cultural	14.214	182	0	0	1	0	1,28	1,29
La Laboral+INTRA	Cultural	236.956	1.520	1	173	41	22	0,64	0,74
Parcela 1-2	Oficinas	2.665	56	0	0	0	0	2,10	2,10
Parcela 4	Oficinas	2.123	37	0	0	0	0	1,74	1,74
Parcela 7-8	Oficinas	3.155	42	0	0	0	0	1,33	1,33
Parcela 9, 10 y 11	Oficinas	3.533	65	0	5	0	0	1,84	1,98
Parcela 12-14	Oficinas	3.728	50	0	0	1	0	1,34	1,37
Parcela 15	Oficinas	2.685	34	0	0	0	0	1,27	1,27
Parcela 17-18	Oficinas	2.514	27	0	0	1	0	1,07	1,11
Parcela 19-22	Oficinas	7.531	77	0	22	0	0	1,02	1,31
Parcela 28	Oficinas	1.032	20	0	0	0	0	1,94	1,94
Parcela 33	Oficinas	1.666	43	0	6	1	0	2,58	3,00
Ada Bryon 90 y 220	Oficinas	19.901	186	0	8	4	9	0,93	1,04

Figura 34 : Superficie construida y plazas de aparcamiento según edificio/parcela.



**Figura 35 : Localización parcelas Parque Científico Tecnológico**

En términos generales, se puede decir que se produce una alta ocupación, teniendo en cuenta los aforos realizados para el Plan Director de aparcamientos de Gijón en los aparcamientos de La Laboral y el Parque Científico Tecnológico en octubre de 2020 en periodo de 16 horas, de 7 a 23 horas. En los aparcamientos de La Laboral localizados entre la Calle Luis Moya Blanco y Los Prados, se obtuvo una ocupación del 75% a las 10 de la mañana y del 81% a las 12 de la mañana. En cuanto al Parque Científico Tecnológico se obtiene que en el periodo de 7 a 9 horas acceden al parque más de 900 vehículos, siendo la oferta de aparcamientos en superficie de 670 plazas. Si bien no se conoce el número de plazas de aparcamiento subterráneos, es decir, en los edificios ni el total de vehículos que salen del parque en dicho periodo, pues se contabilizaron 23 por la salida oeste, pero se desconoce los que salieron por la salida sur.

### 3.6.3 APARCAMIENTOS EN EL NUEVO PCT

Con el objeto de no sobreincentivar el uso del vehículo privado frente a modos de transporte más sostenibles, tal y como se justifica en el apartado 1.4.8 de la presente memoria, la propuesta del Plan Especial limita su oferta de aparcamiento a la dotación mínima de 2 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> construibles, requerida por el art. 177.2-a ROTU para suelos urbanizables. Aplicada a los 65.495 m<sup>2</sup> edificables del ámbito supone un mínimo de 1.310 plazas.

La ordenación del Plan Especial satisface este mínimo en varios niveles:

1. A los grados de ordenanza 1 a 3 se les asigna una ratio de 0,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup>c, que deberán resolverse en el interior de la parcela, trasladando lo requerido por la Ordenanza 8 del PGO (art. 3.4.52 NNUU-PGO).
2. Al Centro Empresarial (PCT-4) se le exigen 1,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup>c dentro de la parcela, en atención a la previsible mayor presencia de usos de terciario oficinas, así como a la conveniencia de prever cierto exceso de plazas que puedan dar servicio al conjunto del polígono.
3. Al Centro de Servicios (PCT-5) se le asigna un mínimo de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup>c, en atención también a la mayor componente terciaria previsible.
4. En el espacio público se contabilizan las 766 plazas que la ordenación recoge en el plano PO-4.

**PREVISIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN EL PLAN ESPECIAL**

ZONA	EDIFICABILIDAD. TOTAL (m <sup>2</sup> c)	CONDICIÓN DE ORDENANZA	Nº PLAZAS TOTALES
PCT-1	8.934,41	0,5	45
PCT-2	19.006,82	0,5	95
PCT-3	9.069,53	0,5	45
PCT-4	21.935,94	1,5	329
PCT-5	6.549,20	1	65
Subtotal parcelas			580
Espacio público			766
<b>TOTAL</b>	<b>65.495,00</b>	<b>2,05</b>	<b>1.346</b>

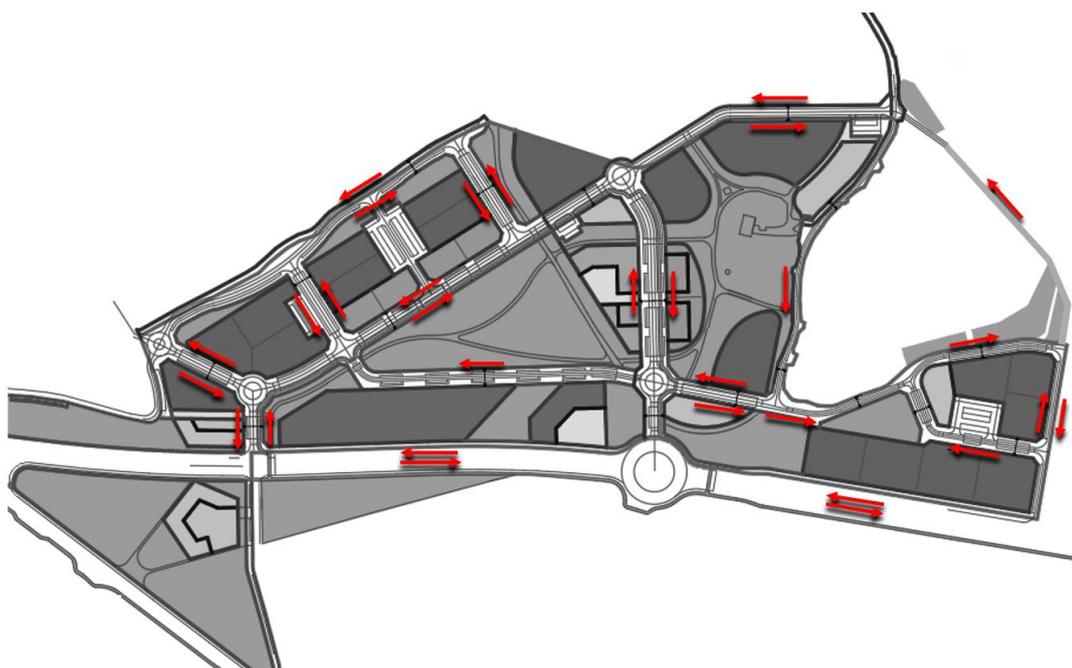
El número de plazas previsto supera el mínimo de 1.310 antes justificado.

**3.6.4 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO**

El Estudio de Tráfico analiza la adecuación del tráfico en situación futura con la ordenación y carga derivada del nuevo PCT de La Pecuaria. No obstante, el Plan Especial propone algunas actuaciones de mejora que se recogen en el Plano de ordenación PO-4. Deben entenderse con carácter indicativo, no vinculante desde el Plan Especial, susceptibles de variaciones y correcciones en el marco de las decisiones municipales sobre ordenación de tráfico y movilidad.

1. Cruces semaforizados en la Avenida de la Pecuaria, con el objeto de permitir en condiciones de seguridad los cruces y giros a la izquierda, así como la continuidad de los itinerarios peatonales entre el nuevo sector y la Milla. Contribuirán a templar el tráfico de la avenida, dotándole de un carácter más urbano.
2. El límite oriental del ámbito se define por sendos caminos existentes, el de los Claveles y el de las Azucenas. La necesidad de respetar el muro de la antigua Estación Pecuaria en el primero y de respetar los robledales existentes a lo largo del segundo, impiden ampliar el ancho de la sección de ambos. Ello obliga a integrarlos en la ordenación como viarios de sentido único de circulación. Por ello, se plantea una ordenación de sentidos únicos en anillo, reflejada en el Plano de Ordenación PO-4, donde el conjunto de los Caminos de los Claveles, Amapolas y Azaleas, funciona como manzana con tráfico de sentido único antihorario en su perímetro.

El siguiente esquema recoge la ordenación de tráfico interior y conectividad exterior propuesta.

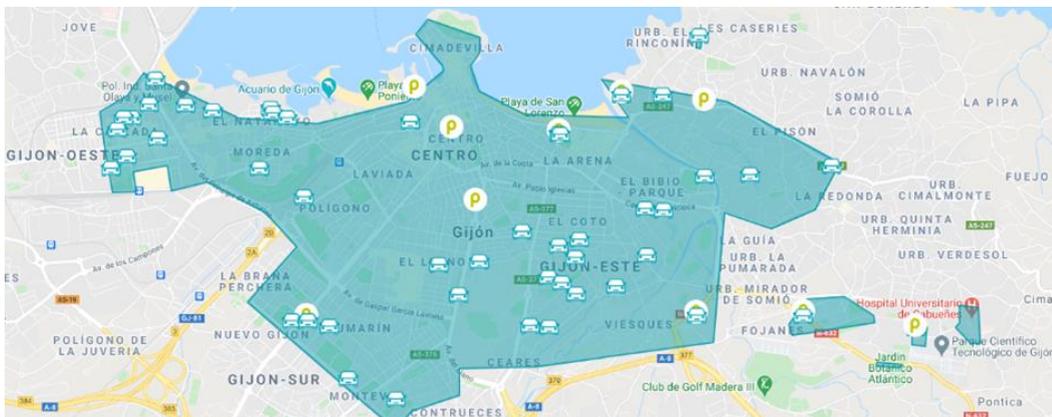


**Figura 36 : Sentidos de circulación en viario interior**

**3.6.5 CAR SHARING**

Actualmente existen dos empresas que prestan servicio de carsharing en la ciudad de Gijón:

1. Guppy. La zona guppy se define como aquella donde se puede encontrar y dejar un guppy, y se encuentra delimitada en color azul en el siguiente plano. Además, cuenta con más de 20 puntos de estacionamiento exclusivo distribuidos estratégicamente, señalizados en color verde, donde se puede finalizar el alquiler sin coste alguno. Tal y como se aprecia en la imagen, dispone de 4 zonas de recogida-entrega en la Milla del Conocimiento: viario del INTRA, Laboral, Hospital y Jardín Botánico.



**Figura 37 : Zona Guppy.**

2. Hi Mobility. Algo más reciente, también cuenta con una amplia zona de servicio dentro de Gijón.



**Figura 38 : Ámbito de alcance de Hi Mobility.**

La incorporación de todo el ámbito del Plan Especial a las zonas de alcance de ambas plataformas es un objetivo que deberá plantearse una vez se inicie el desarrollo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CEV: 14161226361437644734 en [www.gijon.es/cev](http://www.gijon.es/cev)

### 3.6.6 PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

La implantación del vehículo eléctrico está condicionada en gran parte al despliegue de la infraestructura de recarga. Realmente la movilidad de los vehículos eléctricos está resuelta con la recarga vinculada, aquella que el usuario puede hacer en la infraestructura en la que guarda su vehículo y éste pasa la mayor parte del tiempo, normalmente en su domicilio. No obstante, resulta oportuno plantear puntos de recarga en áreas de concentración de puestos de trabajo, como el conjunto de la Milla y el nuevo PCT. En el plano de ordenación PO-4 se indican posibles ubicaciones, vinculadas a las playas de aparcamiento previstas.



**Figura 39 : Puntos de recarga existentes en el entorno de la Milla del Conocimiento.**

Para el caso de edificios de nueva construcción el Real Decreto 1053/2014 establece que, en los aparcamientos nuevos, de flotas, empresas, oficinas y uso público, es obligatorio que haya 1 estación de recarga cada 40 plazas de aparcamiento, elevándose a una estación cada 20 plazas en el caso de edificios de la Administración General del Estado.

Se propone como posibles ubicaciones de puntos de recarga los siguientes:

- El nuevo PCT, en el viario principal, tanto en la vía de acceso desde el nuevo cruce semaforizado previsto frente a INTRA como en el viario al que se accede desde la glorieta que existe en la Avenida Pecuaria tras pasar INTRA.
- La Laboral.
- Hospital Universitario de Cabueñes.

## 4. INFRAESTRUCTURAS Y URBANIZACIÓN

### 4.1 ALCANCE DE LA DESCRIPCIÓN

Los siguientes apartados y los Planos de Urbanización, serie PU, incluidos en la documentación gráfica del Plan Especial, describen de forma indicativa las infraestructuras y obras de urbanización que deberán realizarse en ejecución de las previsiones del plan. Su definición precisa, técnica y económica, será establecida definitivamente por el Proyecto de Urbanización que lo desarrolle. Así pues, las soluciones aquí descritas han de entenderse como primeras aproximaciones, no resultando vinculantes para la redacción final del Proyecto de Urbanización.

La descripción de las obras hace referencia en algunos aspectos a las fases de ejecución previstas, descritas en el Documento de Gestión del Plan Especial e indicadas gráficamente en el plano de ordenación PO-6, Gestión y Plan de Etapas.

Por otra parte, esta primera aproximación a las obras necesarias ha permitido obtener una primera valoración de costes de ejecución, incluida en el estudio Económico del Plan Especial, que también debe tomarse como primera aproximación no vinculante para el Proyecto de Urbanización.

### 4.2 MOVIMIENTO DE TIERRAS

El movimiento de tierras que hay que llevar a cabo en el sector corresponde a la ejecución de la explanación de los viales previstos.

Para determinar el trazado en alzado de los viales previstos en la ordenación propuesta, se han considerado los siguientes criterios:

- Respetar las cotas existentes en los puntos de conexión de los nuevos viarios con los existentes (Avenida de la Pecuaria, Camino Cinamomos, Camino Claveles, vial del INTRA, Camino Amapolas, calle José Ignacio Prieto).
- Mantener las cotas existentes en el cruce de los nuevos viales con el Camino de Gardenias existente.
- Minimizar el volumen de desmonte a ejecutar para la formación de la explanada, adaptando en la medida de lo posible el perfil longitudinal del vial al terreno natural.

Siguiendo los criterios expuestos anteriormente, las pendientes longitudinales de los viales oscilan entre el 0,50 % de pendiente mínima y el 4,41 % máxima.

Para la formación de los viales será necesario la retirada de toda la tierra vegetal existente en el terreno que, según el Estudio Geotécnico, tiene espesores variables entre 0,25 m y 0,90 m. La tierra vegetal retirada se empleará en la formación de las zonas verdes del ámbito.

Asimismo, según lo dispuesto en el Estudio Geotécnico, la mayor parte del terreno existente en la mayor parte de las zonas previstas está constituido por materiales tipificados por el PG-3 como marginales o inadecuados. Es por ello, que para la formación de la explanada será necesario mejorarla mediante alguna de las distintas soluciones establecidas en el PG-3, como puede ser la retirada de un metro de suelo y posterior terraplenado con un suelo adecuado o seleccionado procedente de préstamo o la formación de suelo estabilizado con cal ejecutado "in situ":

### 4.3 PAVIMENTACIÓN

Para las pavimentaciones de los viales, con carácter general se adoptarán los siguientes acabados:

- La pavimentación de las zonas destinadas al tránsito de vehículos (calzadas), se llevará a cabo con mezcla bituminosa en caliente, a excepción del vial E-18, en cuya calzada se utilizará un hormigón para firmes.

- La pavimentación de las zonas de aparcamientos se efectuará con hormigón para firmes. Se plantea la formación de losas de hormigón y césped que permita la infiltración de las aguas pluviales a las bandas de jardinería y SUDS.
- Las aceras, las zonas de coexistencia y las bandas de servicio de fachada se pavimentarán con hormigón HM-20 elaborado con árido rodado. El acabado se realizará mediante el empleo de un desactivante, dejando el árido rodado visto en superficie.
- Las bandas de mobiliario urbano, zonas de servicio de calzada y las bandas de jardinería y SUDS se ejecutarán mediante pavimentos de adoquín colocados con junta abierta de un centímetro que permita cierta permeabilidad de las aguas pluviales y el crecimiento de especies herbáceas. El adoquín previsto es del tipo “air clean” o pavimento fotocatalítico de efecto descontaminante para reducir la polución, ya que neutralizan parte de los óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles procedentes del tráfico rodado. Además, reducen el calentamiento de la superficie pavimentada.
- Con carácter general, las aceras se separarán de las calzadas mediante el empleo de un bordillo de piedra de granito típica en la zona.

#### 4.4 ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE

##### 4.4.1 RED EXISTENTE

Perimetralmente al ámbito de actuación discurren varias tuberías de abastecimiento, de mayor o menor entidad.

A lo largo de los viales perimetrales que conforman el límite Norte y Noroeste del ámbito (camino de Cinamomos, y camino de las Peonias) discurre una tubería principal de fundición dúctil de 400 mm de diámetro. De esta tubería de 400 mm parte una tubería de polietileno de 75 mm (mallada) que sirve para dar servicio a las viviendas existentes a lo largo de las dos vías citadas.

Por otra parte, en el límite suroeste del ámbito, delimitado físicamente por la avenida del Jardín Botánico, discurre una tubería principal de 300 mm de diámetro en fundición dúctil.

De este ramal de 300 parten dos tuberías de abastecimiento que dan servicio a la avenida de la Pecuaria: una tubería de fundición de 100 mm de diámetro, que discurre por la margen norte y otra tubería de polietileno de 75 mm de diámetro que discurre por la margen sur de la misma y da servicio a la red de riego existente a lo largo de la Av. de la Pecuaria.

Por el perímetro Este del ámbito discurren tuberías en diámetros pequeños, que dan servicios a las viviendas existentes a lo largo del camino de los Claveles y del Camino Amapolas.

Además de las redes de servicio que discurren por el perímetro del ámbito, existe una conducción de aducción, constituida por una tubería de fibrocemento de 300 mm de diámetro que cruza el ámbito desde la Avenida de la Pecuaria hasta el camino Amapolas.

##### 4.4.2 RED PROPUESTA

Se propone una red de abastecimiento para el ámbito de actuación formada por tuberías de fundición dúctil, con diámetros comprendidos entre 100 y 300 mm. La propuesta ha sido consensuada con la Empresa Municipal de Aguas de Gijón (EMA).

Esta red estará formada por una conducción principal de 300 mm diámetro, que discurrirá por la banda de servicio de la Avda. Pecuaria. Esta red estará conectada con la red de 400 mm existente en el Camino de Cinamomos y que será conectada en un futuro con la conducción existente en el Camino del Piquero (actualmente de fibrocemento de 200 mm de diámetro). Asimismo, esta nueva red principal se conectará con el ramal de 300 mm de diámetro que discurre por la Avenida del Jardín Botánico (parte Sur del ámbito) mediante un conducto de fundición dúctil de 150 mm de diámetro que discurrirá por el viario del Intra.

A esta nueva red principal se conectará una red secundaria de 150 mm de diámetro que servirá para dar servicio a la totalidad del ámbito de actuación, de la que partirán ramales mallados que darán servicio a la totalidad de las parcelas que conforman el sector.

La red de aducción que cruza el sector está ejecutada en fibrocemento. Dada la fragilidad de este material y las importantes obras de urbanización que deberán llevarse a cabo en el camino Amapolas para ejecutar todas las redes de servicios y la pavimentación del vial, se ha previsto la sustitución de la misma.

Se propone un desarrollo por fases, conforme a lo indicado en el Plano de Gestión PO-6.

#### A. FASE UA-1.1

La UA-1.1 abarca dos zonas claramente diferenciadas del resto del sector: la zona situada al Sur de la Avda. de la Pecuaria y la zona Este del ámbito, entre el camino de las Amapolas y la avenida Pecuaria (hasta la glorieta situada más al Este).

El desarrollo de la fase 1.1 en la parte Oeste del ámbito, implica la ejecución de la parte del conducto de 150 mm de diámetro que discurre por el viario del INTRA (y el cruce de la Avda. de la Pecuaria). Esta conducción, se conectará en la Fase UA-2 con el ramal principal de 300 mm. Por ello, de forma provisional para dar servicio a la parcela de equipamiento, se ha previsto la conexión provisional con la tubería de fundición dúctil de 100 mm existente en la Av. de la Pecuaria.

Para la ejecución de la red de abastecimiento de la zona Este, se ejecutará la parte correspondiente de la conducción principal de 300 mm, conectándola provisionalmente a la red existente de 100 mm en la Av. de la Pecuaria. Asimismo, se ejecutará la parte interna de la red de 150 mm y el ramal de 100 mm del Camino de las Amapolas que se conectará con la red existente en esa misma calle.

Asimismo, en esta fase se sustituirá la conducción de aducción de fibrocemento de 300 mm de diámetro por una nueva tubería de 300 mm de diámetro en fundición dúctil, manteniendo el trazado actual, cruzando a través de la zona verde (ZV 11) y por la acera del Camino Amapolas.

#### B. FASE UA-1.2

La UA-1.2, corresponde con la zona noreste del ámbito, comprendida entre el Camino de los Claveles y el Camino de las Gardenias.

El abastecimiento en esta fase se resolverá mediante la continuación de la red propuesta, que se conectará en esta fase a la conducción principal de 400 mm de diámetro que discurre por el camino de Cinamomos. Asimismo, en esta fase se renovará la red existente en el camino de los Claveles, de 100 mm de diámetro.

#### C. FASE UA-2:

En la fase UA-2, se terminará de conectar el resto del ámbito a las redes principales existentes en el camino de Cinamomos y la Avenida del Jardín Botánico, a través del eje principal de 300 mm de diámetro. Asimismo, terminará de mallar la red interna de 150 mm de diámetro y se llevarán a cabo el resto de los ramales de la red secundaria propuesta.

### 4.4.3 ESTIMACIÓN DE CONSUMO DE AGUA

El consumo total de agua previsto en el ámbito de actuación se ha obtenido mediante el sumatorio de las demandas de agua previstas para cada una de las parcelas.

La demanda de agua en las parcelas edificables se ha calculado según lo dispuesto en el artículo 2.2.15 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación de Gijón, que estima un consumo diario de agua potable para usos terciarios de 800 l/100 m<sup>2</sup>. Esto implica un consumo de agua de 611,99 m<sup>3</sup>/día. Este consumo no supera el máximo establecido en la Normativa de la Revisión del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental.

La demanda de agua para las zonas verdes se ha calculado teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 26 de la Normativa de la Revisión del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental, según el cual se establece un consumo máximo para superficie ajardinada de 2.000 m<sup>3</sup>/Ha año, para un periodo de riego de cuatro meses al año.

Con las dotaciones anteriormente descritas, se obtienen los siguientes consumos:

- Demanda diaria parcelas edificables: 611,99 m<sup>3</sup>/día
- Demanda diaria zonas verdes (en época de riego): 130,88 m<sup>3</sup>/día

El siguiente cuadro justifica el cálculo de dichos consumos en función de las edificabilidades de cada pieza de la ordenación.

	SUPERFICIE SUELO	EDIFICABILIDAD	SUPERFICIE EDIFICABLE	DOTACIÓN	CONSUMO DIARIO
<b>PCT-1</b>					
<b>M3</b>	1.975 m <sup>2</sup>	0,20 Ha	1,3	2.568 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M4</b>	1.975 m <sup>2</sup>	0,20 Ha	1,3	2.568 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M5</b>	2.923 m <sup>2</sup>	0,29 Ha	1,3	3.799 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>PCT-2</b>					
<b>M6</b>	4.283 m <sup>2</sup>	0,43 Ha	0,60	2.570 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M7</b>	2.760 m <sup>2</sup>	0,28 Ha	0,60	1.656 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M8</b>	5.386 m <sup>2</sup>	0,54 Ha	0,60	3.231 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M9</b>	3.559 m <sup>2</sup>	0,36 Ha	0,60	2.135 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M10</b>	10.045 m <sup>2</sup>	1,00 Ha	0,60	6.027 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M11</b>	3.792 m <sup>2</sup>	0,38 Ha	0,60	2.275 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M16</b>	1.578 m <sup>2</sup>	0,16 Ha	0,60	947 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>PCT-3</b>					
<b>M12</b>	2.107 m <sup>2</sup>	0,21 Ha	0,60	1.264 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M13</b>	6.658 m <sup>2</sup>	0,67 Ha	0,60	3.995 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M14</b>	3.175 m <sup>2</sup>	0,32 Ha	0,60	1.905 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M15</b>	3.175 m <sup>2</sup>	0,32 Ha	0,60	1.905 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>PCT-4</b>					
<b>M1-A</b>	9.630 m <sup>2</sup>	0,96 Ha	1,62	15.604 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>M1-B</b>	4.010 m <sup>2</sup>	0,40 Ha	1,62	6.497 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>PCT-5</b>					
<b>M2</b>	4.457 m <sup>2</sup>	0,45 Ha	1,47	6.549 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>EQ</b>					
<b>EQ1</b>	3.162 m <sup>2</sup>	0,32 Ha	1,00	3.162 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>EQ2</b>	1.496 m <sup>2</sup>	0,15 Ha	1,00	1.496 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>EQ3</b>	847 m <sup>2</sup>	0,08 Ha	1,00	847 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>EQ4</b>	2.267 m <sup>2</sup>	0,23 Ha	1,00	2.267 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>

	SUPERFICIE SUELO	EDIFICABILIDAD	SUPERFICIE EDIFICABLE	DOTACIÓN	CONSUMO DIARIO
<b>EQ5</b>	3.231 m <sup>2</sup>	0,32 Ha	1,00	3.231 m <sup>2</sup>	800 l/100m <sup>2</sup>
<b>ZONAS VERDES</b>					
<b>ZV01</b>	6.441 m <sup>2</sup>	0,64 Ha		6.441 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV02</b>	18.043 m <sup>2</sup>	1,80 Ha		18.043 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV03</b>	2.015 m <sup>2</sup>	0,20 Ha		2.015 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV04</b>	18.344 m <sup>2</sup>	1,83 Ha		18.344 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV05</b>	1.056 m <sup>2</sup>	0,11 Ha		1.056 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV06</b>	1.006 m <sup>2</sup>	0,10 Ha		1.006 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV07</b>	1.460 m <sup>2</sup>	0,15 Ha		1.460 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV08</b>	2.198 m <sup>2</sup>	0,22 Ha		2.198 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV09</b>	1.906 m <sup>2</sup>	0,19 Ha		1.906 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV10</b>	14.794 m <sup>2</sup>	1,48 Ha		14.794 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV11</b>	5.114 m <sup>2</sup>	0,51 Ha		5.114 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV12</b>	2.548 m <sup>2</sup>	0,25 Ha		2.548 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV13</b>	1.345 m <sup>2</sup>	0,13 Ha		1.345 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día
<b>ZV14</b>	315 m <sup>2</sup>	0,03 Ha		315 m <sup>2</sup>	16,66 m <sup>3</sup> /Ha·día

## 4.5 RED DE SANEAMIENTO

### 4.5.1 RED EXISTENTE

En el perímetro del ámbito de actuación discurren numerosos colectores de saneamiento.

Por la mediana de la Avenida Pecuaria discurre un colector principal de 1000 mm de diámetro, unitario, ejecutado en hormigón. Este colector tiene una cota de rasante en el tramo afectado por el ámbito que oscila desde los 22,60 m hasta los 14,34 m al en las proximidades con la Avda. del Jardín Botánico, lo que supone una pendiente media de 0,85 % a lo largo del tramo. Este colector desemboca en la cámara de alivio de la Senda Peñafrancia-1, ubicada en la Avda. de Albert Einstein.

Por el límite Norte del ámbito, discurren dos colectores de saneamiento. Por el camino de las Peonias discurre un colector de PVC de 315 mm de diámetro, red unitaria. Este colector evacua a través de una tubería de hormigón de 400 mm de diámetro que discurre por el Camino de las Madreselvas.

Por el Camino de Cinamomos discurre otro colector de aguas residuales (red separativa), hacia el Camino de las Malvas, donde se conecta a otro colector de aguas residuales de diámetro 400 mm ejecutado en hormigón. Este colector tiene una cota de rasante de 12.59 m en el P.K. 0+000 y de 9,41 m en la intersección con el Camino de las Malvas (PK 0+318), lo que supone una pendiente media del 1 % en todo el tramo.

Asimismo, se han detectado dos colectores de saneamiento que cruzan el ámbito de actuación: existe un colector que cruza desde la zona del Intra a través del sector hasta el Camino de las Madreselvas. Este

colector en la actualidad se encuentra fuera de servicio. Por otra parte, desde la zona de la Laboral cruza otro colector a través del Camino de las Gardenias hasta conectar con el colector existente en el Camino de Cinamomos, descrito anteriormente.

#### 4.5.2 **RED PROPUESTA**

Se propone una red de abastecimiento para el ámbito de actuación formada por tuberías de PVC, con diámetros de 315 y 400 mm. La propuesta ha sido consensuada con la Empresa Municipal de Aguas de Gijón (EMA).

Con el fin de convertir la red que discurre por la Avenida de la Pecuaria en separativa, la empresa EMA, ejecutará una nueva red de saneamiento de aguas residuales por la banda de servicio de la Avda. de la Pecuaria, dejando la red existente para la recogida de aguas pluviales.

Para el diseño de la red interior de la urbanización se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Profundidad mínima de la rasante de la red: 1,50 m bajo calzada y 0,80 m bajo acera.
- Pendiente mínima de la red: 0,50 %, procurando que en los tramos iniciales de los ramales sea mayor (en torno al 1%).
- Evacuación de la red hacia la red de la Avenida de la Pecuaria y el Camino de Cinamomos.

Desarrollo por fases:

##### A. FASE UA-1.1

La UA-1.1 abarca dos zonas claramente diferenciadas del resto del sector: la zona situada al Sur de la Avda. de la Pecuaria y la zona Este del ámbito de actuación.

Está previsto que en la fase 1.1 se desarrolle la red de saneamiento que vierte hacia la Av. de la Pecuaria en la zona este del ámbito.

La zona situada al Sur de la Av. de la Pecuaria, junto al Intra, se ha prevé que conecte directamente a la red existente en la propia avenida, descrita anteriormente.

Para la ejecución de la red de aguas residuales de la zona Este, se ejecutará la red propuesta en planos, que evacuará al nuevo colector que se ejecutará por EMA en la banda de servicio de la Av. de la Pecuaria.

##### B. FASE UA-1.2

En la fase UA-1.2 se ejecutará la red prevista y grafiada en los planos, que conecta al camino de Cinamomos.

Las conexiones con la red existente en el Camino de Cinamomos, se realizarán mediante un colector de 400 mm de diámetro.

##### C. FASE UA-2

En la fase UA-2 se ejecutará la red prevista y grafiada en los planos, que conecta a la Avenida de la Pecuaria en la parte oeste, mediante un colector de 315 mm.

Se demolerá el colector de saneamiento que atraviesa el sector y se encuentra fuera de servicio.

### 4.6 **RED DE PLUVIALES**

#### 4.6.1 **RED EXISTENTE**

En la Avenida de la Pecuaria existe un conducto de recogida de aguas pluviales, de hormigón de diámetro nominal 1000 mm. La red de pluviales propuesta se conectará a dicho colector en dos puntos distintos.

Existe también una conducción de aguas pluviales en el camino Cinamomos, que continua hacia el noroeste por el camino de las Malvas.

#### **4.6.2 RED PROPUESTA**

Las aguas pluviales dentro del parque se recogen por el sistema de colectores diseñado a tal efecto, separativo respecto a las aguas residuales.

El cálculo del caudal aportado en el interior del polígono se lleva a cabo siguiendo el método hidrometeorológico, procedimiento propuesto en la Instrucción 5.2. – I.C. La red de drenaje interior deberá recoger el caudal generado dentro del parque tecnológico de las zonas edificables, así como el caudal procedente de los viales que no sea posible infiltrar en el terreno y zonas verdes y espacios ajardinados.

La red se ha diseñado mediante tres colectores (PVC corrugado y hormigón para saneamiento) independientes que vierten, en distintos puntos, a la red de pluviales que discurre por la avenida de la Pecuaria.

La fase 1.1 vierte en un punto de la red de la avenida de la Pecuaria, mediante colector de PVC de 800 mm de diámetro. La fase 1.2 se conectará a la fase 2, que realizará el vertido en el segundo punto de conexión a la red existente en la avenida de la Pecuaria, mediante un colector de hormigón de 1200 mm de diámetro.

Además, para el drenaje del viario y de las zonas verdes y espacios ajardinados se propone el empleo de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. En la banda de jardinería de los viales se ejecutará el “sistema Estocolmo”, que permite el drenaje de la escorrentía superficial además de un adecuado riego y mantenimiento de las plantaciones. Este sistema también se conectará a la red de pluviales, siempre que no sea posible conectar con las zonas verdes existentes.

### **4.7 ENERGÍA ELÉCTRICA**

#### **4.7.1 RED EXISTENTE**

En la Avenida de la Pecuaria discurre una línea subterránea de alta tensión que cuenta con dos centros de seccionamiento. Uno de estos centros se encuentra junto a la rotonda que permite el acceso al ámbito de actuación por el camino Gardenias y el camino Claveles. En este mismo centro de seccionamiento comienzan dos líneas de alta tensión que discurren por el ámbito de actuación:

- Una de ellas discurre totalmente en subterráneo por el camino Claveles, continuando fuera del límite de la zona de actuación.
- La segunda línea tiene un primer tramo soterrado por el camino Gardenias, continuando posteriormente en aéreo hasta el cruce con el camino Cinamomos, en el límite del ámbito de actuación.

#### **4.7.2 RED PROPUESTA**

Los Proyectos eléctricos de Media y Baja Tensión cumplirán la normativa vigente estatal y autonómica, así como las normas particulares y recomendaciones de la compañía suministradora.

La red de distribución de media tensión se conectará a los dos centros de seccionamiento indicados. En la fase 1.1 se conectará a uno de ellos, continuando esta red en la fase 1.2. La fase 2 conectará a la red del ámbito y al otro centro de seccionamiento existente en la actualidad.

La superficie del ámbito correspondiente a la fase 1.1 situada al sur de la avenida de la Pecuaria se conectará al centro de seccionamiento existente al sur de esta superficie.

Se proyecta la instalación, en las fases 1.1 y 1.2 de tres Centros de Distribución y Transformación en el parque tecnológico, de tipo prefabricados en superficie, con la ubicación dispuesta en planos. Cada uno de ellos dispondrá de un transformador de 630 kVA, con posibilidad de ampliación en el futuro con otro del mismo tipo.

Se prevé que los consumidores tomen energía en 20 kV, a excepción de la alimentación en BT a los servicios comunes del parque (alumbrado público) que se realizará en Baja Tensión con los transformadores antes indicados.

Para el cálculo de las previsiones de potencia se utilizan los criterios marcados por la Instrucción Técnica Complementaria ITC-10 Previsión de cargas para suministros en Baja Tensión del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por el Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, con lo que se obtiene una potencia de 7.650 MW aproximadamente.

El suministro en baja tensión se realizará mediante redes subterráneas, que partirán de cada uno de los Centros de Distribución y Transformación. El sistema de tensiones alternas será trifásico con neutro puesto a tierra.

## **4.8 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO**

### **4.8.1 RED EXISTENTE**

Actualmente, el ámbito de actuación cuenta con alumbrado público en los caminos existentes, así como en la Avenida de la Pecuaria.

Existe un cuadro de mando localizado en el camino de los Claveles, el cual deberá ser sustituido por uno nuevo.

### **4.8.2 RED PROPUESTA**

El diseño específico de la red de alumbrado corresponderá al Proyecto de Urbanización.

No obstante, se recomienda la utilización de luminarias a base de LEDs de alto flujo luminoso blanco neutro, eligiéndose en cada caso en función del tipo de sección del vial. Así mismo, se recomienda la utilización de columnas troncocónicas de 6 m de altura con brazo de 1,3 m, tanto en los viales como en los aparcamientos, con una disposición de luminarias en viales al tresbolillo.

La instalación eléctrica partirá desde los centros de mando que prevea el Proyecto de Urbanización. La organización de la actuación en fases aconsejará prever un centro de mando en cada fase, disponiendo cada uno de una central de telegestión.

#### **A. FASE UA-1.1**

Esta fase se conectará a un nuevo cuadro de mando (nº 1), del que partirán los circuitos de cable que alimentarán a la totalidad de las luminarias propuestas en esta fase.

#### **B. FASE UA-1.2**

La alimentación de las luminarias del camino Claveles, se realizará a través del cuadro de mando existente Nº 515. Este cuadro será sustituido por uno nuevo que se adapte a las nuevas circunstancias de la red.

El resto de las luminarias de esta fase se conectarán a un nuevo cuadro de mando propuesto (nº 2).

#### **C. FASE UA-2**

Por último, las luminarias propuestas en esta fase se alimentarán a través de otro nuevo cuadro de mando (nº 3) del que partirán los circuitos que alimentarán a las luminarias propuestas en esta fase.

## **4.9 RED DE TELECOMUNICACIONES**

### **4.9.1 RED EXISTENTE**

En el perímetro del ámbito de actuación discurren varias redes de telecomunicaciones.

Por el límite Suroeste, avenida del Jardín Botánico, discurre una red principal subterránea, con una arqueta de acceso existente en la intercepción con la Avenida de la Pecuaria.

Por el límite Norte, Camino de Cinamomos, existe actualmente una línea aérea que da servicio a las viviendas de la zona. Asimismo, por el límite Este del ámbito, calle José Ignacio Prieto, hay una red de telefónica subterránea que enlazará con la futura urbanización.

#### **4.9.2 RED PROPUESTA**

Se propone una red de telecomunicaciones que conectará a la red principal en la calle de Ignacio Prieto en la zona Este y en la Avenida del Jardín Botánico en la Zona Sur del ámbito de actuación.

Esta red se ejecutará con un prisma de hormigón formado por 6 tubos de 110 mm de PVC y un tritubo de polietileno de 40 mm de diámetro, que discurrirá fundamentalmente por la zona de aceras.

La red de telecomunicaciones se ejecutará en función de las diferentes fases de ejecución, tal como se describe a continuación:

##### **A. FASE UA-1.1**

En la fase UA-1.1 se ejecutará la conexión con la red principal de la Av. del Jardín Botánico, que servirá para dar servicio a la parcela EQ-1.

Tal y como se ha propuesto en los planos, la zona Este del área que se ejecutará en la fase UA -1.1 se conectará con la red existente en la calle de José Ignacio Prieto.

##### **B. FASE UA-1.2 Y FASE UA-2**

En las fases UA-1.2 y UA-2, se ejecutará la red prevista y grafiada en los planos. Además, en la fase UA-2 se ha contemplado soterrar la línea aérea existente en el camino de Cinamomos.

#### **4.10 RED DE DISTRIBUCIÓN DE GAS**

##### **4.10.1 RED EXISTENTE**

La red de distribución de gas existente discurre por los límites del ámbito de actuación:

- En el camino Cinamomos existe una red de tubo de polietileno de diámetro nominal 110.
- En la zona este, por el camino Claveles, discurre un ramal de polietileno de diámetro nominal 90 derivado desde la red del camino Azaleas.
- En la esquina sureste existe red de distribución de gas en la calle José Ignacio Prieto Arrizubeitia y en el giro por el camino Amapolas, de tubo de polietileno de diámetro nominal 90.

Al sur de la Avenida de la Pecuaria, existe red de distribución de gas en la Avenida del Jardín Botánico, con tubo de polietileno de diámetro nominal 200.

##### **4.10.2 RED PROPUESTA**

La red interior se realizará con tubos de polietileno de diámetro nominal 110 y discurrirá por un solo margen de las calles.

La red de la fase 1.1 se conectará a la red existente en el camino Amapolas. La zona situada al sur de la avenida de la Pecuaria se conectará a la red existente en la avenida del Jardín Botánico. La fase 1.2 conectará con la fase 1.1 y con la red existente en el camino Claveles.

Por último, la fase 2 tendrá conexión con la red de la fase 1.2 y con la red existente en el camino Cinamomos, en dos puntos distintos.

#### 4.11 ESTIMACIÓN DE COSTES

Con carácter indicativo se ha realizado una primera aproximación del coste de las obras descritas, sin perjuicio de la valoración final que establezca el Proyecto de Urbanización, que se resume en el siguiente cuadro.

CAPÍTULO	PRESUPUESTO	PORCENTAJE
01. DEMOLICIONES Y TRABAJOS PREVIOS	151.098,97 €	1,53%
02. MOVIMIENTO DE TIERRAS	648.073,94 €	6,57%
03. AFIRMADO Y PAVIMENTACIÓN	2.458.989,98 €	24,92%
04. RED DE AGUA POTABLE	737.180,25 €	7,47%
05. RED DE AGUAS RESIDUALES	530.077,35 €	5,37%
06. RED DE AGUAS PLUVIALES	681.833,54 €	6,91%
07. SISTEMA DE DRENAJE	290.774,13 €	2,95%
08. REDES ELÉCTRICAS	862.169,85 €	8,74%
09. ALUMBRADO PÚBLICO	600.611,30 €	6,09%
10. RED DE GAS	179.941,32 €	1,82%
11. RED DE TELECOMUNICACIONES	229.052,72 €	2,32%
12. RED DE SEMAFORIZACIÓN	66.511,14 €	0,67%
13. SEÑALIZACIÓN	56.260,30 €	0,57%
14. JARDINERÍA VIARIA	98.479,77 €	1,00%
15. MOBILIARIO URBANO VIARIO	111.566,47 €	1,13%
16. ZONAS VERDES	1.710.933,06 €	17,34%
17. ACTUACIONES EXTERIORES	230.997,57 €	2,34%
18. GESTIÓN DE RESIDUOS	104.473,19 €	1,06%
19. SEGURIDAD Y SALUD	119.623,13 €	1,21%
<b>TOTAL PEM</b>	<b>9.868.647,98 €</b>	<b>100,00%</b>
GASTOS GENERALES	1.282.924,24 €	
BENEFICIO INDUSTRIAL	592.118,88 €	
<b>PEC</b>	<b>11.743.691,09 €</b>	
IVA	2.466.175,13 €	
<b>TOTAL IVA INCLUIDO</b>	<b>14.209.866,22 €</b>	

## 5. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

### 5.1 IMPACTO EN LA DIVERSIDAD SOCIAL, DE GÉNERO Y PERSONAL

Impacto respecto a la igualdad de género, atendiendo a lo requerido por la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; y otras leyes específicas de evaluación de impacto de género como la Ley Estatal 30/2003, de 13 de octubre.

Son muchos los marcos normativos y documentos de interés, nacionales e internacionales, en lo relativo a diversidad social, de género y personal. Se han tenido en cuenta para la redacción del Plan, entre otros: la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995), la Nueva Agenda Urbana – Hábitat III (2016), la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y la Ley 2/2011, de 11 de marzo, para la igualdad de mujeres y hombres del Principado de Asturias.

El punto de partida actual es un escenario desigual, consecuencia de una tradición urbanística y cultural que ha tendido a perpetuar los desequilibrios existentes entre hombres y mujeres. Esto implica la necesidad de que toda propuesta e intervención adopte una posición claramente activa que introduzca e incorpore mecanismos y medidas necesarias para compensar las desigualdades, prohibir prácticas discriminatorias y evitar la generación de nuevos desequilibrios.

Además, se debe abordar desde una óptica interseccional que implica asumir la diversidad y poner el foco en que distintas desigualdades vinculadas a factores como la raza, el origen, la condición socioeconómica, la edad, la diversidad funcional, la diversidad sexual, etc., están conectadas y se entrecruzan.

Para la redacción del presente Plan Especial se incluyen en el proceso participativo estas cuestiones y, a partir de ahí, y con el objetivo de generar un impacto positivo, se desarrollan propuestas en relación con los siguientes ámbitos:

- A. **Seguridad.** Combatir la inseguridad y aumentar la percepción de seguridad en el espacio público. Para ello se propone:
- Crear elementos que facilitan la legibilidad, la orientación y la apropiación de los espacios.
  - Asegurar una buena visibilidad del espacio público desde los edificios circundantes.
  - Asegurar un nivel de iluminación adecuado a las características de la actividad desarrollada y los movimientos internos que produce.
  - Fomentar la diversidad de actividades vinculadas a los espacios públicos.
- B. **Vida cotidiana y su complejidad.** Garantizar que la ciudad permita el desarrollo individual y colectivo en igualdad de condiciones, así como la conciliación urbana de actividad productivas, reproductivas, las actividades personales y las comunitarias, favoreciendo las redes complejas de proximidad. Para ello el Plan incorpora propuestas en relación con:
- La movilidad urbana (modos de transporte, tiempos y calidad de desplazamientos).
  - La calidad y la distribución de espacios públicos.
  - La mezcla de usos y de actividades.
  - Las dotaciones y servicios públicos, conectados y accesibles.

#### 5.1.1 **MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE INTERÉS**

Son diversos los documentos normativos y de marcado interés internacional, estatal o municipal, que se han tenido en cuenta para la redacción de este Plan y que avalan la necesidad de abordar las políticas urbanas desde la perspectiva de género:

##### 5.1.1.1 INTERNACIONAL

**Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (1995).** Se trata de una declaración elaborada por diferentes grupos de investigación que pretende *“concebir una nueva filosofía en el planeamiento urbano,*

*probablemente hacer una contribución constructiva para un debate democrático real que tenga en cuenta la necesidades y las diferentes expectativas de los ciudadanos, tanto de las mujeres como de los hombres. Los esfuerzos por revitalizar las ciudades deben converger para crear nuevas prioridades políticas y económicas que apunten hacia el aumento de la armonía social. La cuestión del momento es recrear espacios y crear lazos sociales que aumenten la igualdad de oportunidades para las mujeres y los hombres en la vida rural y urbana.”*

**Nueva Agenda Urbana – Hábitat III (2016)** que “representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer.” Este documento, además de describir los desafíos y oportunidades de la Agenda, analiza también cómo las políticas pueden garantizar la igualdad de género.

### 5.1.1.2 ESTATAL

**Constitución Española**, en cuyo artículo 14 señala que “Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.” También en el artículo 9.2: “Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”.

**Ley 30/2003**, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, en su artículo 2, donde se añade un segundo párrafo en el apartado 1.b) del artículo 24 de la Ley 50/1997, del Gobierno, con la siguiente redacción: “*En todo caso, los reglamentos deberán ir acompañados de un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo.*”

**Ley de Régimen Jurídico del Sector Público de 2015**, en cuyo artículo 26 sobre Procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y Reglamentos, exige, dentro de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, “*Impacto por razón de género, que analizará y valorará los resultados que se puedan seguir de la aprobación de la norma desde la perspectiva de la eliminación de desigualdades y de su contribución a la consecución de los objetivos de igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, a partir de los indicadores de situación de partida, de previsión de resultados y de previsión de impacto*”

**Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (RDL 7/2015, de 30 de octubre)**, que en su artículo 1 recoge, como objetivo de la Ley, la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo. Más en concreto, en su artículo 20 exige a las Administraciones Públicas, y en particular a las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística:

*“Atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente”.*

**Ley orgánica de igualdad entre hombres y mujeres (2007)** Donde en el artículo 31, sobre Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda declara que “*Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.*”

### 5.1.1.3 AUTONÓMICO

El **Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias** recoge el mandato constitucional y, en su art. 9.2 insta a las instituciones autonómicas a promover, dentro de sus competencias, la igualdad y libertad efectivas de todos los grupos sociales.

Ley 2/2011, de 11 de marzo, del Principado de Asturias para la **Igualdad de Mujeres y Hombres y la Erradicación de la Violencia de Género** que, en su art. 4 establece que todos los proyectos de Ley, proyectos de decreto o planes de especial relevancia económica, social, artística y cultural deben incorporar un informe de impacto de género. El art. 49.1 establece además la elaboración de informes de

evaluación sobre el conjunto de actividades desarrolladas en relación con el principio de igualdad entre hombres y mujeres y que, en el art. 49.2 establece la posibilidad de que esos informes propongan introducir criterios correctores sobre las políticas públicas con el fin de adecuarlas al objeto de la Ley.

#### 5.1.1.4 MUNICIPAL

Instrucción 10/2020, relativa a la **inclusión sistemática de la variable sexo en los estudios, estadísticas, encuestas y recogida de datos** que se lleven a cabo en el ayuntamiento de Gijón/Xixón, desagregando los datos por sexos con el fin de garantizar la integración efectiva de la perspectiva de género en la actividad ordinaria. Cuyo objeto dispone que *“realizar un análisis diferenciado tiene una importancia trascendental a la hora obtener un mejor conocimiento de la realidad social, conocer la situación de igualdad y equidad, contribuir a superar situaciones de discriminación padecida por las mujeres y planificar las medidas de actuación necesarias para corregir las posibles desviaciones.”*

### 5.1.2 **MARCO CONCEPTUAL**

#### 5.1.2.1 PUNTO DE PARTIDA

Aplicar la perspectiva género al urbanismo implica repensar los procesos y políticas urbanas desde una óptica crítica y sensible, con el objetivo de conseguir ciudades más inclusivas y diversas, que permitan que todas las personas se desarrollen en igualdad de condiciones y que eviten la reproducción de fenómenos y conductas discriminatorias.

Para ello, y como punto de partida, es necesario entender el escenario actual como un **escenario que no es neutro**. El urbanismo – así como la toma de decisiones respecto a la ciudad- no solo ha sido tradicionalmente una disciplina ejercida mayoritariamente por hombres, sino que además ha puesto el foco, como sujeto, al hombre joven, sano y trabajador (y generalmente motorizado). El androcentrismo y los intereses dominantes han dado paso a ciudades en las que se han priorizado las tareas productivas frente a las reproductivas, que habitualmente recaían y siguen recayendo sobre el rol asignado a las mujeres.

Debemos tener en cuenta que las transformaciones asociadas a las políticas urbanas son lentas, por lo que la ciudad actual bebe de las decisiones del pasado, donde la discriminación por motivos de género estaba completamente integrada en la toma de decisiones.

Para combatir la inercia derivada del desigual escenario actual harán falta políticas y actos intencionales. Esto implica que toda intervención debe adoptar una posición claramente activa, introduciendo e incorporando los mecanismos y medidas necesarias que permitan compensar las desigualdades, acabar con las prácticas discriminatorias, y evitar la generación de nuevas discriminaciones (derivadas del género o de cualquier otra condición no hegemónica, muchas veces interconectadas).

Es pertinente, por tanto, adoptar una **óptica interseccional** que implica asumir la diversidad a la hora de hablar de feminismo, de sus voces y sus retos, y poner el foco en que distintas desigualdades vinculadas a factores como el origen, la racialización, la condición socioeconómica, la edad, la diversidad funcional, la diversidad sexual etc., que están conectadas y se entrecruzan.

Es necesario tener en cuenta, también la **transversalidad de la visión de género** a la hora de valorar el impacto de este Plan. Así, este documento recoge la evaluación del impacto de género de las medidas que en este proyecto se contemplan, tanto en el proceso de redacción de los distintos documentos como en la propuesta de ordenación y la normativa urbanística.

#### 5.1.2.2 SUBJETIVIDAD Y EXPERIENCIA

Una de las claves principales que aportan los feminismos aplicados al urbanismo es la valoración de la subjetividad y la experiencia cualitativa a la hora de abordar proyectos urbanos. Entender que no hay un sujeto tipo para el que diseñar la ciudad sino un conjunto de diversidades, con distintos hábitos, necesidades y deseos, nos lleva a desarrollar procesos donde se integren las visiones cualitativas de la población, así como las experiencias no hegemónicas.

En este sentido, es fundamental:

- Dar valor a la diversidad, construyendo procesos que integren personas de distintos perfiles e identidades (infancia, diversidad funcional y cognitiva, diversidad cultural, etc.).

- Prestar atención a las diferentes vivencias y desigualdades percibidas, provocadas por motivo de sexo, género, racialización, condiciones socioeconómicas, habilidades, etc.).

Al mismo tiempo, es importante recalcar que las transformaciones urbanas, en ciudades y territorios están interconectadas con las transformaciones sociales, por lo que el urbanismo y la arquitectura tienen un impacto sobre cómo las personas viven y se desarrollan en la ciudad, tanto desde parámetros cuantificables como desde perspectivas culturales, identitarias o simbólicas.

### 5.1.2.3 SEGURIDAD

La perspectiva de género aplicada al espacio público ha tenido un mayor recorrido combatiendo la **inseguridad** y la percepción de seguridad. Para ello, se plantea:

- Proponer espacios que no generen sensación de inseguridad, ya sea por sus características físicas - iluminación, visibilidad, aislamiento- o por la actividad que en ellos se realiza, frente a la ausencia de ella.
- Dotar de recursos urbanos (formales e informales) para poder pedir ayuda.

Fomentar espacios que empoderen a las mujeres –desde el simbolismo y representatividad-, evitar los espacios masculinizados que perpetúan las relaciones desiguales y acabar con las representaciones sexistas en el espacio público.

#### **FEMMES ET VILLES-MONTREAL (ANNE MICHAUD)**

##### **Guía para un entorno urbano seguro**

Se definen 6 principios para garantizar la seguridad desde la perspectiva de género:

1. Saber dónde estás y a dónde vas.
2. Ver y ser vista.
3. Oír y ser oída.
4. Escapar y conseguir ayuda.
5. Vivir en un entorno limpio y acogedor.
6. Actuar colectivamente: centros de mujeres.

#### **METRÓPOLIS + WOMAN IN CITIES**

##### **Seguridad y Espacio Público**

Se estructuran las políticas públicas para la seguridad en el espacio público en tres grandes grupos:

- **Reactivas** (que dan respuesta a una agresión después de que esta suceda).
- **Preventivas** (que aspiran a prevenir la violencia sexual).
- **Transformadoras** (que aspiran a erradicar los sistemas que perpetúan la violencia contra la mujer).

### 5.1.2.4 VIDA COTIDIANA Y SU COMPLEJIDAD

El urbanismo tradicional ha priorizado las tareas productivas, rol que ha recaído principalmente en los hombres hasta la incorporación de la mujer al mundo laboral, frente a las reproductivas, que habitualmente recaían - y siguen cayendo- sobre el rol asignado a las mujeres.

Garantizar que la ciudad permita conciliar actividades productivas, reproductivas, personales y comunitarias, en igualdad de condiciones, es un gran reto del urbanismo feminista. Para ello, es imprescindible analizar las redes cotidianas y diversificar las actividades vinculadas a la ciudad de proximidad. Cabe repensar para ello:

- **La movilidad urbana: modos de transporte, tiempos y calidad de los desplazamientos.** La movilidad es un campo en el que la lectura desde el género tiene un gran peso. Las mujeres siguen siendo las principales usuarias del transporte público, mientras que los hombres lo son del coche.
- **La calidad y la distribución de espacios públicos:** el confort de la red peatonal, las condiciones de accesibilidad (aceras donde pueda pasar un carro de la compra, un carrito de bebé o una silla de ruedas).
- **La mezcla de usos y de actividades,** facilitando la conciliación entre distintas actividades cotidianas.

- **Las dotaciones y servicios públicos**, que deben plantearse conectados entre sí y ser accesibles, a un radio de proximidad adecuado.

Las tareas de cuidados se han relegado en nuestras ciudades modernas al ámbito doméstico, invisibilizando las necesidades asociadas a los mismos y precarizando su desarrollo, cuando el escenario es el espacio público. Para favorecer un buen desarrollo de las tareas reproductivas en esferas públicas será imprescindible adecuar y adaptar un espacio público en muchos casos no preparado para ello:

- Adecuar el equipamiento del espacio público, servicios y dotaciones con aseos, cambiadores, fuentes, etc.
- Plantear dotaciones auxiliares asociadas a espacios de afluencia.
- Diseñar espacios seguros que fomenten la autonomía de las personas, principalmente de la infancia y de las personas con diversidad funcional y cognitiva.

### 5.1.2.5 ESPACIO PARA LOS CUIDADOS

Dentro del espacio construido, encontramos replicadas muchas veces las jerarquías que se perciben con facilidad a escala ciudad: los espacios que alojan tareas de cuidados, vinculadas tradicionalmente a las mujeres son en muchos casos inexistentes o con una distribución y dimensiones insuficientes. Incluso dentro de los espacios laborales, en los edificios con carácter terciario, son muchas las mejoras que la perspectiva feminista aporta a la arquitectura, también en el ámbito dotacional y con relación al urbanismo tradicional:

- Visión de género en la distribución espacial.
- Mezcla de usos y actividades.
- Diversidad tipológica.
- Espacios intermedios. Entre el espacio público y el privado.
- Espacios comunitarios vinculados al ámbito laboral.

### 5.1.2.6 FEMINISMO Y ECOLOGISMO

Muchos feminismos a lo largo de la historia han estado vinculados al ecologismo, desde distintas posiciones y principios. El llamado “ecofeminismo” vinculado al urbanismo, sobre todo en su vertiente más actual, pone el foco en construir espacios que permitan tanto **el autocuidado y el cuidado de otras personas como el cuidado del medio ambiente**, considerando este mundo imprescindible en términos de **interdependencia y ecodependencia**.

### 5.1.2.7 IDENTIDAD Y SIMBOLISMO

Uno de los principales objetivos del feminismo ha sido y sigue siendo alcanzar el reconocimiento social, dejar atrás la exclusión sistemática de los ámbitos donde se determina el valor social para obtener dicho reconocimiento de manera explícita. Es por ello que, en este objetivo, **el papel del espacio público como escenario de representación es fundamental**, articulando las identidades personales dentro de un espacio plural de reconocimientos.

### 5.1.3 OBJETO DE LA MEMORIA

Atendiendo al marco normativo y conceptual descrito, se elabora la siguiente memoria con la finalidad de constatar que el **Plan Especial para la Ampliación de la “Milla del Conocimiento de Gijón - Margarita Salas”**, a través de los documentos que lo componen (Memoria Informativa, Memoria de Ordenación, Normas Urbanísticas y Estudios Anexos) incorpora el principio de igualdad entre mujeres y hombres y responde a un enfoque inclusivo de la planificación urbanística, que pasa por:

- Facilitar la conciliación de la vida familiar, laboral, personal y comunitaria de todas las personas y el apoyo al buen desarrollo de tareas de cuidados.
- Fomentar la diversidad y atender la pluralidad de necesidades.
- Fomentar la calidad de los espacios construidos para todas las personas.

- Promover entornos urbanos seguros.
- Reforzar un simbolismo que rechace las desigualdades.
- Promover espacios confortables, sostenibles y saludables, que permitan el cuidado de otros, el cuidado propio y el cuidado del medio.

#### 5.1.4 **EVALUACIÓN DE LA METODOLOGÍA**

Siguiendo el principio de transversalidad de género, se evalúa desde una perspectiva inclusiva las herramientas y componentes metodológicas del proceso de redacción.

##### 5.1.4.1 EQUIPOS RESPONSABLES

En primer lugar, cabe reseñar el equipo municipal responsable de este Plan Especial cuenta con una composición paritaria. De la misma forma, el equipo redactor está formado por 10 mujeres y 8 hombres, e incorpora una persona formada en materia de género.

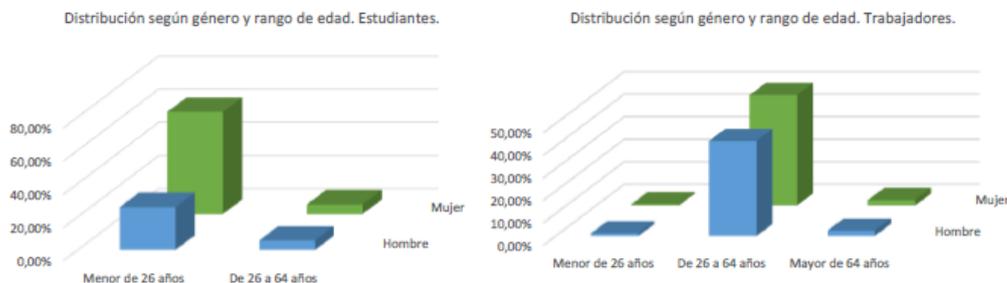
##### 5.1.4.2 PROCESO DE PARTICIPACIÓN

Para elaborar la propuesta, se ha desarrollado un proceso de participación con entidades relevantes, a las que se ha realizado una serie de entrevistas. Han participado un total de 35 personas responsables de entidades (29 hombres y 6 mujeres). Se ha facilitado la conciliación de las personas participantes realizando las entrevistas a través de videoconferencia y con un amplio horario de atención. El lenguaje utilizado en todas las comunicaciones ha sido lenguaje inclusivo y no sexista.

Entre las entidades que han colaborado en el proceso, se encuentran entidades vinculadas con el desarrollo comunitario (AAVV).

##### 5.1.4.3 ESTUDIOS PREVIOS

Los datos con los que se ha trabajado y que han servido para analizar el ámbito han sido desagregados por género, así como por edad, en grandes grupos. Así, se incluye a continuación, como ejemplo, un gráfico del estudio de movilidad.



Fuente: Encuesta de movilidad a trabajadores y/o estudiantes. Elaboración propia

Figura 40 : Distribución según género y rango de edad.

#### 5.1.5 **EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA**

##### 5.1.5.1 CRITERIOS DE INFLUENCIA

A continuación se evalúa la propuesta del Plan Especial, desarrollada en los documentos de “Memoria de Información”, “Memoria de Ordenación” y “Normas Urbanísticas”, atendiendo a las medidas con impacto de género. Las líneas de análisis que se han seguido para evaluar el impacto de género son:

1. Conciliación de la vida laboral, familiar, personal y comunitaria y buen desarrollo de las tareas cotidianas y de cuidados.
2. Espacios y dotaciones públicas que fomenten la diversidad y atiendan a la pluralidad de necesidades.
3. Conexión con la naturaleza y generación de espacios saludables, que permitan tanto el autocuidado como el cuidado del medio ambiente.
4. Seguridad en el espacio público.

5. Diseño de los espacios construidos con perspectiva de género.
6. Simbolismo y representatividad.

### 5.1.5.2 CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL, FAMILIAR, PERSONAL.

La propuesta realizada plantea un nuevo tejido urbano que apoya la **conciliación de la vida laboral, familiar, personal y comunitaria** y el **buen desarrollo de las tareas cotidianas y de cuidados (1)**, tanto de las personas que acudan al Parque Científico-Tecnológico como de las habitantes de los tejidos residenciales colindantes. Se propone para ello una ordenación que fomenta la **mezcla de usos** (comercial, empresarial y dotacional) y se crean de nodos de actividad de proximidad. Las dotaciones propuestas son, principalmente, espacios deportivos y una guardería, que ayude a conciliar la vida profesional y personal de las personas que acudan al ámbito.

La ordenación propuesta fomenta los **recorridos peatonales y de proximidad**, que discurren por las calles más activas.

### 5.1.5.3 ESPACIOS Y DOTACIONES PÚBLICAS

Los **espacios y dotaciones públicas se diseñan para fomentar la diversidad y atender la pluralidad de necesidades (2)**. La red de espacios libres permite un uso diversificado del espacio público, tanto a través de la instalación de equipamiento específico para colectivos concretos como protegiendo espacio de uso y juego libre. Se plantean espacios estanciales intergeneracionales y de uso diverso (zona de picnic, zonas de descanso, etc.).

Los principales espacios dotacionales propuestos (una guardería y usos deportivos) buscan, además de dar servicio al ámbito, satisfacer las demandas existentes en los tejidos residenciales colindantes.

Las bolsas de aparcamiento se vinculan directamente a los equipamientos, garantizando la posibilidad de acceso en coche, pero fomentando, a partir de su dimensionamiento, otros modos de transporte más sostenibles.

Se propone una red peatonal de calidad, confortable y saludable que reúne adecuadas condiciones de accesibilidad. El trazado de las calles se adecúa a la topografía existente, buscando los menores desniveles.

### 5.1.5.4 3. CONEXIÓN CON LA NATURALEZA Y GENERACIÓN DE ESPACIOS SALUDABLES

Tanto la red peatonal como los espacios verdes del ámbito buscan la **conexión con la naturaleza y la generación de espacios saludables**, que permitan tanto el autocuidado como el cuidado del medio ambiente **(3)**. En el diseño de la ordenación se ha tenido en cuenta la conservación del arbolado y vegetación existente, adaptando el parcelario para conservar el mayor número de especies arbóreas. La articulación de los espacios urbanos a través de una red de espacios verdes con entidad que permiten generar vínculos entre las actividades del ámbito y los espacios naturales. Además, se promueve el uso en el espacio público de zonas de muestra ecológica, a partir de especies autóctonas presentes en el territorio.

### 5.1.5.5 SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Estos recorridos peatonales principales se diseñan considerando parámetros que puedan reforzar la **seguridad en el espacio público (4)**:

1. Fachadas activas que permitan la vigilancia informal, promoviendo las alineaciones a la calle en los ejes principales y la apertura de huecos.

Según las distintas zonas, se establece un área de movimiento de la edificación que produce unos retranqueos de 5 metros desde la alineación, distancia que permite un control visual del espacio público desde el edificio. También se obliga a la apertura de huecos en las fachadas, en principio con el objetivo de mejorar la iluminación interior de los espacios de trabajo, pero también contribuyendo a la seguridad del entorno.

2. Diversidad de actividades con amplio rango temporal vinculada directamente a los espacios públicos.

Si bien los usos permitidos en el interior del ámbito son de carácter terciario y dotacional, se ha diseñado el conjunto de forma que se accesible desde las zonas cercanas - residenciales,

universitarias, dotacionales, etc. – y así pueda tener “vida” también en los horarios y días en que no haya actividad productiva.

Las zonas verdes, los equipamientos, los servicios de hostelería, comercio y servicios personales que pudieran instalarse en el ámbito se han localizado en puntos fácilmente accesibles desde el entorno y conectados por paseos peatonales y para bicicletas de fácil lectura.

3. Minimización de vallados y cierres perimetrales, que faciliten así la permeabilidad visual desde el espacio público y permitan una buena comprensión espacial.

En las distintas ordenanzas se prohíben los vallados de las parcelas, proponiendo la distinción entre ellas y el espacio público únicamente con un cambio de pavimento, textura o vegetación de pequeño porte. Así, la continuidad visual entre espacio público y privado está garantizada.

4. Red peatonal sin grandes tramos longitudinales sin intersecciones

La escala del ámbito, la diversidad de usos del mismo, la interrelación con las zonas residenciales del entorno y el diseño de los paseos peatonales, que cruzan las distintas zonas, hacen que los recorridos sean variados en cuanto a los usos que se van sucediendo a los lados y en los cruces con otros. Así, se refuerza la sensación de acompañamiento y seguridad.

5. Recorridos peatonales principales que no cruzan espacios potencialmente inseguros de noche, como aparcamientos o zonas verdes.

Los recorridos peatonales principales discurren paralelos a las vías rodadas, uniendo zonas donde se localizan las distintas actividades lúdicas y de equipamientos.

6. Diseño de accesos a los edificios sensible a la percepción de inseguridad. en los que se presta atención a la posibilidad de flujo nocturno de entrada y salida.

Así, por ejemplo, dentro de las parcelas se establecen las siguientes condiciones:

*Acceso seguro:*

- *El diseño del espacio debe ser eficaz en lo relativo a la seguridad de los accesos en todos los aspectos.*
- *Así, los caminos peatonales del interior de la parcela deben conformar accesos directos y de corto recorrido desde el límite de la misma hasta cualquier entrada del edificio y, en su caso, están conectados con los caminos peatonales públicos externos para proporcionar el acceso a nodos de transporte local y a otros servicios exteriores.*
- *Estas mismas condiciones de seguridad son de aplicación a los aparcamientos cubiertos o subterráneos por el que los usuarios, ya sea a pie o con un medio de transporte, deban acceder al edificio.*

*Aparcamientos de bicicletas, que deben estar:*

- *Convenientemente iluminados e integrados en un entorno arquitectónico seguro.*
- *Ubicados preferentemente junto a los accesos o en el interior del edificio, con una distancia máxima a la entrada del mismo de 100 m, equivalente a un minuto a pie.*
- *Deben ser visibles desde el edificio y de fácil acceso desde los carriles bici o viarios compartidos exteriores de acceso al edificio.*

7. Aspectos normativos relativos a la iluminación del espacio público.

La normativa garantiza unos niveles de iluminación general suficientes que lleguen a todos los puntos de recorridos peatonales para garantizar “ver y ser vista”

#### 5.1.5.6 DISEÑO DE LOS ESPACIOS CONSTRUIDOS

Para el **diseño de los espacios construidos (5)** se plantean criterios que buscan garantizar la calidad del espacio interior (calidad lumínica, calidad visual, confort climático, etc.).

Las Normas Urbanísticas plantean criterios para mejorar la calidad de los espacios interiores de los edificios desarrollando medidas relativas a los siguientes aspectos:

Confort visual:

- Iluminación natural en las zonas del edificio con una ocupación continuada. Deberá contar con ventanas al exterior en paramentos verticales, que pueden complementarse con luz cenital para conseguir una calidad mínima de uniformidad en la iluminación.
- Se regulan también las vistas al exterior, ya sea a espacios abiertos o a otros edificios, con unas distancias mínimas que permitan el proceso de adaptación visual. Se señala expresamente que la “vista del cielo”, si bien es importante, no cuenta como vista exterior, ya que lo que se pretende es potenciar la relación con el entorno.
- Así mismo, se regula la protección frente al deslumbramiento, describiendo sistemas de corrección del deslumbramiento pueden ser pasivos o activos. Los primeros se concretarían en elementos fijos de la edificación (aleros, celosías, etc.), mientras que los segundos son elementos móviles como persianas, parasoles, etc., controlados automáticamente o por los usuarios.

En lo relativo al confort térmico y la calidad del aire, se tienen en cuenta en las normas los siguientes aspectos:

- Los edificios deben diseñarse de forma que sea posible la ventilación cruzada para la limpieza y renovación del aire interior. Esta ventilación natural podrá completarse con un sistema mecánico, complementario del primero.
- El confort térmico debe garantizarse tanto a nivel general como de forma individualizada.

Se presta atención al diseño de los espacios intermedios público-privados, tanto en los equipamientos como en los edificios de oficinas y comerciales. Se buscan espacios intermedios que permitan la relación entre las personas y el desarrollo comunitario (espacios de estancia, espera, intercambio, etc.).

#### 5.1.5.7 SIMBOLISMO Y REPRESENTATIVIDAD

Otro de los temas fundamentales que tienen una lectura desde el género en esta propuesta, es el **simbolismo y representatividad (6)** de la toponimia de los espacios. Por un lado, el nombre del ámbito “Margarita Salas” refuerza el papel de las mujeres en la ciencia, muchas veces invisibilizado. Además, la propuesta se acompaña de una relación de nombres para que todas las calles del ámbito lleven nombre de mujeres importantes del ámbito científico, artístico o académico de la región asturiana.

En esta relación se sugieren:

- Margarita Salas Falgueras (1938-2019), bioquímica. Inició el desarrollo de la biología molecular en España, y desarrolló su trabajo como profesora vinculada ad honorem del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en el Centro de Biología Molecular Severo Ochoa de Madrid (CSIC-UAM). También fue académica de la RAE desde 2003. Ya tiene una calle con su nombre en Gijón y se propone dedicarle una vía en el ámbito con categoría de Avenida.
- Elisa Fernández de la Vega (1895-1933), médica por la Universidad de Santiago. Junto con su hermana Jimena, que tiene una calle en el PCT de Cabueñes, fueron las dos primeras mujeres asturianas en obtener un título universitario. Desarrolló primero su trabajo en el Hospital del Niño Jesús de Madrid y después en Zaragoza. Sus investigaciones supusieron un claro avance en los estudios sobre el sistema respiratorio.
- Carmina Virgili (1927-2014), doctora en Ciencias Naturales por la Universidad de Barcelona desde 1956. Se especializó en sedimentología y estratigrafía del Triásico y del Pérmico. Fue profesora de la Facultad de Ciencias Geológicas e investigadora del CSIC y, desde 1963, la primera catedrática de la Universidad de Oviedo.
- Enriqueta González Rubín (1832-1877), autora de “Viaxe del tiu Pacho el Sordu a Uviedo” (1875), primera novela escrita en asturiano.
- Gloria Cuesta Menéndez de Fresno (1911-1985), fue una de las pioneras de la aviación civil. En el año 1932 se convirtió en la octava española en conseguir el título piloto.
- Alicia García-Salcedo González (1903-2003), fue la primera abogada asturiana. En 1935 se incorporó al Colegio de Abogados de Oviedo, siendo pionera en la profesión.

Por último, se respetan elementos patrimoniales importantes para la memoria e identidad del entorno, como los relativos a la Estación Regional Pecuaria de Asturias, las preexistencias de murias o el trazado del Camino de las Gardenias.

## 5.2 IMPACTO SOBRE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

### 5.2.1 MARCO LEGAL

El Impacto en relación sobre la accesibilidad universal queda regulado por la Ley 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, el Decreto 37/2003, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley del Principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, en los ámbitos urbanístico y arquitectónico y la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, del Ministerio de Fomento.

Conforme a lo recogido en el Artículo 7 del Decreto 37/2003, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley del Principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, en los ámbitos urbanístico y arquitectónico; *“los instrumentos de planeamiento, ordenanzas y proyectos de urbanización que los desarrollen deberán respetar para su aprobación las determinaciones en orden a la promoción de la accesibilidad y supresión de barreras establecidas en la normativa vigente.”* Se incorporan de la siguiente forma en la documentación del Plan Especial.

1. Memoria: justificación del cumplimiento de determinaciones, incluida en el apartado siguiente.
2. Normativa del PGO y del Plan Especial.
3. Planos de Ordenación PO-3.1 y 3.2: con definición de las secciones del viario y otros espacios, donde se puede ver el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad.
4. Costes de accesibilidad: se detallarán en el presupuesto del Proyecto de Urbanización que desarrolla el Plan Especial, dentro del Programa de Ejecución. El resumen de dicho presupuesto se incluye en el Estudio Económico del Plan Especial.
5. El mencionado proyecto de urbanización incluye las especificaciones de accesibilidad exigibles en su Estudio de Seguridad y Salud.

### 5.2.2 CUMPLIMIENTO DE DETERMINACIONES

Las determinaciones relevantes en materia de accesibilidad en la ordenación del presente Plan Especial se concretan en las relativas a los itinerarios accesibles de los espacios públicos urbanizados, justificándose su cumplimiento en los planos de ordenación PO-3.1 y 3.2.

1. Conforme al plano de ordenación PO- 3.2, los itinerarios peatonales accesibles previstos en el espacio público cumplen con ancho mínimo de 1,80 m previsto en el artículo 5.2-b de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero. Se resumen a continuación los anchos previstos en las distintas calles.

CALLE	ANCHO TOTAL (m)	ANCHO PEATONAL 1 (m)	ANCHO PEATONAL 2 (m)
EJE PRINCIPAL A	25,00	3,00	3,10
EJE PRINCIPAL B	18,00	2,60	3,00
EJE PRINCIPAL B'	18,00	2,80	2,80
VIARIO SECUNDARIO C	18,00	3,00	3,00
VIARIO SECUNDARIO C'	18,00	2,60	3,00
VIARIO SECUNDARIO D	14,00	2,00	2,20
VIARIO SECUNDARIO D + BICI	17,00	2,00	2,60
EJE PRINCIPAL E	16,00	3,00	3,20
VIARIO SECUNDARIO F	15,00	3,30	1,80
VIARIO SECUNDARIO G	10,00	2,00	2,00
VIARIO SECUNDARIO H	12,00	1,80	2,00
VIARIO SECUNDARIO I	16,00	2,20	2,20
PERÍMETRO 1	15,00 – 20,00	2,50	2,00
PERÍMETRO 2	8,00	2,00	2,00

2. Conforme a lo indicado en el plano de ordenación PO-3.1, las pendientes máximas de los viarios no superan en ningún caso el máximo del 6% establecido en el artículo 5.2-h de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, no llegando siquiera al 2%.
3. Los pasos de peatones se prevén con un ancho de 5 metros, superior al mínimo de 3,5 metros establecido por el artículo 42-a) del reglamento de Accesibilidad (Decreto 135/2018).
4. La Normativa del Plan Especial recoge la obligación de prever, dentro de la reserva mínima de plazas de aparcamiento, un mínimo de 1 plaza por cada 40 para usuarios discapacitados, con las dimensiones mínimas y características establecidas en el artículo 35 de la Orden VIV/561/2010.

El resto de condiciones de accesibilidad exigibles no corresponden a aspectos relacionados con la ordenación urbanística sino aspectos constructivos, de mobiliario urbano, de tratamiento de zonas verdes, señalización, etc.; que corresponderá definir y justificar al proyecto de urbanización.



## 6. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### 6.1 INTRODUCCIÓN

En el marco del proceso participativo se han desarrollado acciones en relación con dos momentos distintos del proceso de trabajo. En primer lugar, durante la redacción del Plan, a partir de las entrevistas mantenidas de manera individualizada con los agentes sociales y económicos relevantes en el entorno de la Milla del Conocimiento Margarita Salas; y en segundo lugar, durante el proceso de Información Pública del documento de Aprobación Inicial, donde se propusieron nuevamente reuniones a nivel individual con los grupos políticos del Pleno y dos talleres de trabajo con sendos grupos de agentes sociales y económicos. Debido a la situación sanitaria a lo largo de 2021, todas las acciones del proceso participativo se han realizado de manera telemática.

### 6.2 APORTACIONES PREVIAS A LA APROBACIÓN DEL PLAN

En este apartado se recoge la información obtenida procedente de los agentes relevantes en relación con el entorno de la Milla del Conocimiento Margarita Salas, a través de la cual se han extraído valoraciones, prioridades y condicionantes para el desarrollo de la propuesta de ordenación, a partir de las entrevistas mantenidas con cada uno de estos grupos o personas representantes.

Se han entrevistado agentes de distintas áreas:

1. Organismos vinculados a la Milla del Conocimiento Margarita Salas
2. Asociaciones Vecinales
3. Grupos políticos

Desde el ámbito metodológico, las conclusiones extraídas se han organizado en torno a diferentes temáticas:

1. Ambientales
  - a. Valores ambientales reconocidos por los agentes.
  - b. Identificación de elementos representativos del paisaje.
  - c. Uso de la red de espacios libres y las zonas verdes, tratamiento y usos.
2. Funcionales
  - a. Identificación de actividades y usos complementarios a las actividades existentes.
  - b. Análisis de las relaciones funcionales entre piezas y ámbitos.
  - c. Criterios para la incorporación de tendencias clave a nivel nacional e internacional en el ámbito de los Parques Científico-Tecnológicos.
3. Movilidad
  - a. Dinámicas de movilidad, problemas y oportunidades.
  - b. Valoración de las soluciones de diseño de aparcamientos y espacios peatonales.
  - c. Valoración del sistema de transporte público.
  - d. Identificación de recorridos prioritarios y potenciales.
4. Tipológicos
  - a. Valoración de necesidades en relación a las tipologías de espacios y adecuación de los productos inmobiliarios existentes.
  - b. Relación de la distribución de tamaños de parcela.

- c. Ratios entre costes y edificabilidad resultante que se consideren asumibles, en orden a garantizar la viabilidad de la actuación.

### 6.2.1 **AGENTES MILLA DEL CONOCIMIENTO**

Área	Agente	Respuesta
Universidad	Facultad Comercio, Turismo y Ciencia Sociales	
	Escuela Politécnica de Ingeniería	
	Escuela Superior de Marina Civil	
	Cátedra Xixón Sostenibilidad	
	Cátedra Gijón Smart Cities	
	Cátedra Media Lab	
Centros tecnológicos	Fundación IDONIAL	
	Fundación CTIC	
Sanidad	Hospital Universitario de Cabueñes	
	Consejería de Sanidad	
La Laboral	Laboral Centro de Arte y Creación Industrial	
	RECREA	
	Centro Integrado de Formación Profesional	
Asociaciones empresariales	INNOVASTURIAS	
	CLUSTER TIC	
	Cámara de Comercio	
	Asociación Jóvenes Empresarios	
Empresas	TSK	
	PISA, Proyectos de Innovación	
	IDESA	
	ADARO	
	IZERTIS	
	EMPATHY	
	GRUPO INTERMARK	
	TALENTO CORPORATIVO	
	TÁCTICA DESARROLLO INDUSTRIAL	

#### 6.2.1.1 RELACIÓN CON EL PCTG DE LOS AGENTES ENTREVISTADOS

##### A. FACULTAD DE TURISMO

Como Facultad mantienen una relación de colaboración con el PCTG, ya que los estudiantes realizan prácticas en empresas del PCTG, también colaboran con Impulsa. Guardan relación a su vez con La Laboral.

##### B. ESCUELA POLITÉCNICA DE INGENIERÍA DE GIJÓN

Aunque actualmente poseen relación con PCTG, aún tienen mucho margen para colaborar conjuntamente, ya que el Parque no está tan imbricado con la Universidad.

##### C. ESCUELA SUPERIOR DE LA MARINA CIVIL (ESMC)

Forman parte activa de la Milla desde la Universidad y las distintas actividades de las cátedras. Tienen relación con Impulsa, y se relacionan con las empresas del parque a través de prácticas con estudiantes y algún contrato o proyecto de investigación.

##### D. CÁTEDRA SOSTENIBILIDAD

Se encuentra en uno de los torreones de La Laboral, y junto con la de Smart Cities, está financiada por el Ayuntamiento de Gijón. Realizan acciones de difusión de los ODS, seminarios y congresos, a los que pueden acceder todas las empresas de la Milla. Tienen relación con Impulsa.

##### E. CÁTEDRA SMART CITIES

El Laboratorio Central de la Cátedra Smart Cities se encuentra en el campus de Viesques. Realizan proyectos de investigación con empresas de la Milla (Thyssen, etc.). También realizan actividades de forma conjunta con el Ayuntamiento, Clúster TIC, etc.

#### F. FUNDACIÓN IDONIAL

Son un centro tecnológico ubicado actualmente en el INTRA y anteriormente en el PCT Cabueñes. Trabajan con las empresas en apoyo de proyectos i+D+i, a caballo entre la universidad y las empresas, y trabajan mayoritariamente para el sector industrial asturiano. Tienen una concesión por 40 años del edificio del secadero de tabaco por el Principado de Asturias.

#### G. CENTRO TECNOLÓGICO DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN (CTIC)

Se encuentran actualmente en el PCT Cabueñes, y tienen relación con muchas empresas del parque, de la región y también a nivel nacional e internacional. Se encargan de ayudar a la transformación digital de sectores tradicionales y desarrollo de tecnologías asociadas a la inteligencia artificial. Alumnos del centro de formación, así como de la universidad realizan prácticas en el centro.

#### H. HOSPITAL UNIVERSITARIO DE CABUEÑES

Se encuentra ubicado dentro de la Milla y configura uno de los principales nodos de actividad dentro de la misma. Es el complejo hospitalario más importante de Gijón, centro de referencia del Distrito 2 del Área Sanitaria V del Principado. En sus proximidades se ubica la Facultad de Enfermería de Gijón (Universidad de Oviedo).

#### I. CONSEJERÍA DE SANIDAD

Se han ocupado de la coordinación de la redacción del Plan Director de la Ampliación del Hospital de Cabueñes.

#### J. RECREA

Son la Sociedad Pública de Gestión y Promoción Turística y Cultural del Principado de Asturias. Como entidad tienen mayor relación con los agentes que se encuentran en La Laboral, así como con el Centro de Arte. De forma más puntual colaboran con el IES y con el PCTG para el alquiler de espacios, así como con Impulsa y con el Hospital. Realizan eventos con carácter anual.

#### K. INNOVASTURIAS

Se encuentran ubicados en la EPI, en un espacio cedido por la Universidad de Oviedo y dentro del entorno de la Milla. Al agrupar Innovasturias a gran parte del ecosistema innovador de la región, muchas de las empresas asociadas tienen sus sedes en la Milla o en su entorno.

#### L. CLÚSTER TIC

Asociación empresarial que cuenta con unas 85 empresas, se encuentran en el PCT Cabueñes, en Llanera y en Oviedo. Cuentan con empresas que buscan instalarse en Gijón, sin embargo, sus necesidades se refieren a espacios versátiles que se puedan alquilar.

#### M. CÁMARA DE COMERCIO

Entidad que representa los intereses generales del sector empresarial de Gijón. Ofrecen servicios a las empresas que van desde la formación al asesoramiento y apoyo en la creación.

### 6.2.1.2 PERCEPCIONES GENERALES

La valoración respecto del proyecto de los organismos vinculados a la Milla del Conocimiento es positiva. Se trata de un ámbito que da un sello de modernidad a la ciudad y posee una capacidad tractora para actividades que generan empleo, con una condición de futuro. Se considera una ampliación sensata teniendo en cuenta que tanto Cabueñes como el INTRA han colmatado su capacidad, y señalan que es importante seguir potenciando las sinergias entre Universidad y empresas, así como la vinculación con espacios culturales como La Laboral.

Además, desde INNOVASTURIAS se destaca la urgencia del desarrollo del proyecto postergado por la crisis para poder recuperar la Milla como referente de innovación, ya que se ha quedado atrás en los últimos años. Disponer de espacio dedicado a la implantación de empresas es el primer paso para atraerlas.

Desde la Cámara de Comercio se destaca el gran interés que genera un proyecto de estas características por distintos motivos: proyectos empresariales vinculados, servicios y distintos usos asociados, así como el plan urbanístico en su conjunto.

### 6.2.1.3 ASPECTOS AMBIENTALES

En cuanto a los condicionantes ambientales de la propuesta, los agentes entrevistados destacan sobremanera la idea de un entorno con autonomía energética y edificios pasivos. La utilización de modelos energéticos alternativos, la puesta en marcha de proyectos piloto como el control de la iluminación a través de sensores y la generación eléctrica a partir, por ejemplo, de aerogeneradores de microeólica; son algunas de las ideas propuestas, junto con la de utilizar la Milla como un laboratorio controlado en un entorno real (Cátedra Smart Cities).

Encontramos también otras propuestas como el aprovechamiento de energía calorífica de empresas con servidores o de otras infraestructuras como el Tanatorio (Cátedra Sostenibilidad).

En términos espaciales, confían en que la propuesta ayude a integrar los diferentes ámbitos de la Milla, y a utilizar y mejorar las zonas de La Laboral que actualmente se perciben poco accesibles.

### 6.2.1.4 ASPECTOS FUNCIONALES

#### A. SERVICIOS

La carencia de ciertos servicios básicos como como cafetería, alimentación, restauración o gimnasios son peticiones comunes de todas las personas entrevistadas, y se considera que estos servicios pueden ayudar a la interacción dentro de la Milla. Recientemente el único servicio existente de cafetería estaba en La Laboral y es un espacio pequeño principalmente utilizado por el alumnado del CIFP, por lo que serían necesarios servicios con capacidad para un mayor número de personas, o zonas abiertas de uso común con capacidad para poder calentar la comida y comer. La ESMC ha vuelto a abrir su servicio de cafetería después de un tiempo cerrado y cuentan con comedores amplios y cocina, pero existen problemas de conexión para poder utilizarlos desde otros ámbitos más alejados. No hay ningún lugar de restauración al que acceder fácilmente caminando. Desde RECREA destacan el problema de compatibilidad horaria con los espectáculos de La Laboral, ya que, una vez terminan, no hay posibilidad de cenar en ningún sitio próximo.

Se demanda a su vez el servicio de guardería, tanto desde las empresas como por parte del profesorado de la universidad. Desde Idonial comentan que tienen una guardería en su edificio que nunca se ha llegado a poner en marcha, por lo que sería adecuado realizar un estudio de demanda entre las empresas del PCTG.

Otra necesidad detectada son espacios para la gestión bancaria. Existe una sucursal del Santander en el aulario de la ESMC que va a cerrar, por lo que tienen que desplazarse hasta Viesques para cualquier gestión. También sucede con la paquetería, por lo que un servicio de recepción de paquetería tendría buena acogida.

Por otro lado, se propone como idea instalar un centro ligado a grupos de investigación (EPI), así como espacios para pequeñas oficinas y almacenaje (RECREA).

En cuanto a los espacios comerciales y hoteles, desde INNOVASTURIAS no ven adecuada su implantación alegando que desvirtuaría el concepto Milla. Comentan que la Milla ha de reservar espacio para mutuas, servicios médicos especializados en medianas y pequeñas superficies que articulen un polo sanitario junto con la residencia de Cabueñes.

Ante todo, predomina la idea de servicios que puedan potenciar la vida más allá de la actividad laboral y a los que se pueda acceder peatonalmente de forma cómoda.

#### B. EQUIPAMIENTOS

En cuanto a equipamientos se refiere, destaca la demanda de instalaciones deportivas por gran parte de los agentes. La Laboral cuenta con espacios deportivos infrautilizados de los que se podría disponer actualmente existe una concesión con el ayuntamiento y tienen un horario de apertura hasta la 21:00. Además de poder incluir zonas de esparcimiento, espacios deportivos básicos y gimnasio que dispongan de flexibilidad horaria.

Desde la Universidad se demandan también instalaciones deportivas, aunque en la ESMC se ha abierto recientemente un gimnasio que como consecuencia de la elevada demanda se está trasladando a un espacio más grande. Es un espacio planteado para la comunidad universitaria, pero se ha detectado interés externo y se han firmado convenios con equipos deportivos.

Por otro lado, se comenta la carencia de un equipamiento en el que poder organizar congresos de grandes dimensiones o sesiones múltiples (Cátedra Smart Cities). Desde el Área Sanitaria V proponen diferentes proyectos vinculados a lo sanitario: construcción de la nueva facultad de Enfermería, Centro de formación e investigación compartido Empresas – Sector salud (ej. Parque tecnológico de Granada) o un edificio público polivalente sanitario. Sin embargo, desde la Consejería de Sanidad no se detectan necesidades en relación a equipamientos de carácter sanitario.

Existe también una iniciativa de la Consejería de innovación del Principado para hacer Centros de i+D+I, que se pudiesen instalar en la APP-PCTG (Thyssen, ArcelorMittal, etc.).

Desde INNOVASTURIAS proponen el desarrollo de espacios en alquiler en la zona de La Laboral o en un nuevo edificio municipal nido a imagen de los dos que dispone actualmente Impulsa.

### C. OTROS USOS

Desde la EPI se propone como posible uso viviendas para profesorado, como estrategia para atraer población al parque, iniciativa que ya se promovió cuando se instaló el Campus, así como servicios similares al ámbito hotelero o de alquiler turístico.

## 6.2.1.5 MOVILIDAD

### A. MOVILIDAD EXTERNA

En relación a la movilidad externa, el tráfico de llegada al ámbito es aceptablemente fluido, aunque existen horarios punta en los que hay saturación de tráfico a la salida del ámbito, así como en los horarios de entrada. Se cree que el incremento de tráfico tras la ampliación no será un problema ya que las conexiones son buenas, también las que están previstas (conexión por la carretera de Deva). Desde la Consejería de Sanidad apuntan que el criterio desde el Principado de Asturias es que en la salida de Deva el sentido de ida sea como mínimo de dos carriles, para garantizar el mínimo tiempo posible en las llegadas al Hospital, y desde INNOVASTURIAS ven fundamental la salida hacia Cabueñes.

En cuanto a los medios de transporte, la movilidad externa es limitada. Aunque el PCT está bien conectado con el autobús gracias a la presencia del Hospital, habría que potenciar las conexiones de la Milla con la ciudad de Gijón y con el resto de la región. Muchas personas tienen que ir coche al Campus por la lejanía de las infraestructuras de transporte público, por lo que el transporte más utilizado es el coche. Además, la pandemia ha frenado el uso de los vehículos de alquiler (GUPPY).

El principal medio de llegada de los alumnos universitarios, por otro lado, es el transporte público, si bien cada vez se utilizan más VMP, especialmente en la época de buen tiempo. Como opinión generalizada, el uso de los VMP se vincula más a población joven, por lo que hace falta un cambio cultural para que se pueda extender su uso, así como el de vehículos compartidos.

### B. MOVILIDAD INTERNA

El principal problema actual en la Milla es el aparcamiento, que deriva del uso masivo del coche: aunque se saturan los aparcamientos, hay muchos (Laboral, Centro de Arte, Hospital, etc.). Además, debido a las distancias y barreras internas dentro de la Milla, se producen también desplazamientos internos en coche.

Toma importancia en este sentido la posición de La Laboral dentro de la Milla, que debería estar integrada y funcionar como elemento articulador de la movilidad, debido a su posición central, aunque actualmente existe dificultad para cruzarla.

Ante este problema, se recogen dos líneas principales de actuación. Por un lado, soluciones como habilitar algunos aparcamientos disuasorios con mecanismos ágiles para conectarse con el resto de la Milla, o prever un parking subterráneo en la ampliación del Hospital. Por otro, acciones combinadas con lanzaderas u otros medios para articular la movilidad interna de la Milla, como fomentar el uso de la bicicleta y de otros VMP o vehículos autónomos.

Desde ClusterTic apuestan por un modelo con aparcamientos que puedan ir transformándose en otros usos con el tiempo, con una rotación asociada al teletrabajo, además de un sistema disuasorio para que no aparque la población residente.

### C. METRO-TREN

La llegada del metro tren puede suponer un cambio disruptivo en la movilidad. Es importante su enlace con Avilés y Oviedo, ya que hay mucha gente que trabaja en el PCT que llega de otras partes del territorio, además del alumnado universitario. Puede ser fundamental para absorber perfiles de empresas con muchos trabajadores tipo TIC (INNOVASTURIAS). En este sentido, ven necesario la conectividad entre el bus y el tren, así como considerar la ubicación de las estaciones.

## 6.2.2 **ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA**

Como idea general predomina el concepto integrado de la Milla, que la nueva ordenación resulte en un conjunto integrado en el entorno predominantemente rural y con una imagen moderna.

### A. FRENTE URBANO

La idea de dotar de un carácter urbano al frente de edificios de la Avenida de la Pecuaria tiene, con sus matices, buena acogida. Consideran que puede ayudar a acercar la ciudad al ámbito, algo que puede ser muy positivo para los estudiantes aunque, por otro lado, se deba mantener el carácter rural del campus a través de espacios verdes más abiertos, bajo unos parámetros de integración y limitando la altura de los edificios.

Otras posturas consideran que no es necesario ese carácter urbano, sino que se debe conservar la sintonía con el Parque y mantener la integración.

### B. RELACIÓN CON SOMIÓ

Los agentes entrevistados no consideran que la ampliación vaya a generar conflicto con el ámbito residencial, siempre y cuando se respeten condiciones de altura y diseño, y se implanten empresas del perfil del actual Parque, del sector biosanitario o de bajo impacto ambiental.

Destacan que hasta la actualidad no ha habido problemas con Cabueñes, por lo que no tienen por qué existir en Somió, pudiendo ser los puntos más conflictivos la movilidad y el aparcamiento.

### C. SUELO

En cuanto al desarrollo del suelo, desde CTIC proponen un formato inmobiliario mixto, con predominancia de fórmulas flexibles con edificios de titularidad pública que alquilen espacios, bien de promoción pública o privada, reservando también una pequeña parte del espacio para el modelo actual del Parque.

Desde INNOVASTURIAS describen las problemáticas con los promotores privados, como el precio tasado del alquiler, imposibilidad de incorporar servicios complementarios externos en planta baja (únicamente para el uso del edificio y sin posibilidad de incorporar cocinas). Además, destacan la carencia de empresas TIC, que buscan espacios ya construidos para alquilar, ya que, al estar ligados por contratos de corta duración, no suelen buscar desarrollos inmobiliarios propios. También se postulan como firmes defensores de la compra por parte del ayuntamiento de la finca de la Formigosa.

Para ClusterTIC, es necesario a la hora de realizar una inversión de compra, poder combinar tanto parcelas para edificación como espacios para alquilar.

### D. TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS

En cuando a la tipología de espacios requeridos y su organización, desde la EPI proponen una configuración a través de zonas de investigación asociadas a una temática, con presencia de investigación con laboratorios y espacios para empresas con interés en dicha temática. El actual Parque se compone de edificios aislados que no se conocen entre sí por falta de espacios comunes, por lo que es importante tener la posibilidad de compartir espacios.

Según ClusterTIC, existe una demanda clara para el modelo que encontramos actualmente en el PCT de Cabueñes, aunque dada la poca edificabilidad, la rentabilidad del suelo es baja. Demandan espacios de muestra (como el que existe actualmente con distintos tipos de iluminación) o inmersivos, que pueden ser compartidos y equipados con algunas infraestructuras.

En contraposición al modelo actual del Parque, estaría la posibilidad del modelo de vivero de empresas, que es necesario para las pequeñas empresas de base tecnológica. Hay demandas de espacios de pequeñas empresas asociadas al sector tecnológico, con flexibilidad para ampliar de forma modular. El punto intermedio, y el más complicado según Idonial, y que sería interesante promover, es el de espacios para 20-30 trabajadores, con espacios de taller y zonas de boxes o laboratorios. Podría haber también espacios comunes tipo Fablab.

Emerge también la idea de promover espacios para oficinas desde los 500 o 1.000 m<sup>2</sup> hasta los 10.000 m<sup>2</sup>, que sean flexibles y con capacidad de crecimiento para alquiler. Se insiste en que las empresas demandan espacios ya construidos. Por último, se hace referencia a que las pocas parcelas de más de 5.000m<sup>2</sup> que había en el actual PCT se agotaron rápidamente.

### 6.2.3 ASOCIACIONES VECINALES

Agente	Respuesta
A.VV. Fontevilla de Cabueñes	
A.VV. La Pontica de Cabueñes	
A.VV. Castillo de Bernueces	
A.VV. Peña Francia de Deva	
A.VV. San Julián Somió	
Asociación de vecinos de La Guía	

En términos generales, las Asociaciones de Vecinos contactadas apoyan la iniciativa del nuevo proyecto en favor de la promoción económica de la zona y como lugar que puede generar espacios de trabajo y empleo, sobre todo en esta zona de Gijón. Sin embargo, muestran cierta preocupación por la tipología edificatoria que se proponga, por lo que es fundamental que el proyecto esté integrado en el paisaje. Lo ven como una oportunidad muy positiva para Gijón, para el futuro de la ciudad, por lo que, si se cuenta bien, consideran que es difícil que nadie se oponga a este proyecto, aunque hay antecedentes negativos en relación con planeamientos anteriores. Es importante que la ampliación pueda traer beneficios que compensen los inconvenientes de transformar el espíritu rural de la zona.

Se comenta a su vez que la zona del entorno es cara, por lo que es importante que la gente no perciba que se devalúen sus viviendas por la presencia del PCTG.

En cuanto al proceso participativo, las asociaciones se muestran agradecidas de que se les haya consultado previamente en relación al proyecto.

#### 6.2.3.1 ASPECTOS AMBIENTALES

Se reconoce como elemento representativo del paisaje La Laboral, y se propone que el ámbito permita la observación de la misma a través de una intervención que respete el carácter de la zona.

A su vez, se muestra un interés por que sea un espacio abierto, siendo la finca de La Pecuaria un lugar que pertenece al imaginario colectivo de ciertas generaciones, por lo que debe ser un ámbito permeable e integrado con el entorno rural.

#### 6.2.3.2 ASPECTOS FUNCIONALES

##### A. PROBLEMÁTICA

Se observa una preocupación relacionada con el tipo de empresa que se implante en el lugar; el uso primordial del PCTG debe ser albergar nuevas empresas que inician su desarrollo, con espacios para el alquiler o lanzamiento de empresas, priorizando las empresas que ya colaboran con la universidad.

##### B. SERVICIOS

En cuanto a estos, se identifica una necesidad del conjunto de las asociaciones de servicios que sirvan a la comunidad como, por ejemplo: cajeros, oficinas de correos, supermercados, guarderías, farmacias o bancos; que serían muy útiles para la población residente, ya que actualmente el entorno es muy dependiente del centro de la ciudad.

A su vez, intentar que el ámbito tenga actividad más allá del horario laboral, alrededor de la prestación de otros servicios complementarios.

También, caben otras propuestas como espacios que puedan servir para un mercadillo los fines de semana, que diese servicio a la zona residencial del entorno, estableciendo una relación con el tejido social.

### C. EQUIPAMIENTOS

Respecto a los equipamientos, según las percepciones de los vecinos, el ámbito tiene un déficit general de equipamientos. El más demandado es un centro de atención primaria. Todo el ámbito depende sanitariamente del Centro de Salud el Parque-Somío, por lo que la población cree que podría ser muy positivo para todas las parroquias rurales del entorno un pequeño centro de atención primaria.

Destacan a su vez la falta de zonas deportivas básicas, zonas de expansión al aire libre y existe también una demanda de zonas infantiles. Apuntan que existen colegios e institutos, pero no existen otros espacios como una biblioteca, un centro cívico o de reunión y lugares de descanso. El único centro de estas características es La Laboral, que consideran está infrautilizado y que sería necesario integrar estos espacios en el sistema dotacional público.

La AVV Castiello Bernueces demanda como dotación una Residencia de Mayores.

#### 6.2.3.3 MOVILIDAD

##### A. ACCESIBILIDAD

En términos de accesibilidad, las demandas vecinales están orientadas a la mejora de la conexión de Gijón con el resto del territorio. Principalmente se utiliza la moto, el coche y la bici, ya que a partir del Hospital no hay alternativas de movilidad y el transporte público es insuficiente.

En cuanto a los accesos desde la Avenida del Molinón, la AVV La Guía y la AVV San Julián Somío apuntan los problemas de conexión para acceder sus entornos desde esta avenida.

##### B. TRANSPORTE PÚBLICO

Hay una parte del carril-bici que no llega bien a las parroquias del entorno, existe un cuello de botella, desconexión, en la proximidad del edificio de Duro Felguera. Se comenta también la mala interacción con el servicio de autobuses urbanos y la falta de indicadores de las líneas (marquesinas, horarios, etc.). En este sentido, se propone buscar anchos en los nuevos viarios que permitan la entrada de alguna línea de autobús o transporte público al interior del ámbito.

Se destaca la importancia de aparcamientos, aparcamientos blandos, que puedan atraer a empresas de car sharing que existen actualmente ya en Gijón, así como aparcamientos con infraestructura para coche eléctrico.

Respecto a la llegada del Metrotren, hay opiniones diversas respecto de su viabilidad, pero la acogida de la propuesta es positiva.

##### C. TRÁFICO

En general, a la población le preocupa que desde el punto de vista de la movilidad, se sature el ámbito, ya que actualmente es muy intensa y no quieren que ese tráfico afecte a los caminos rurales del entorno. Al mismo tiempo, esta red de caminos rurales adolece de una estructura o jerarquización viaria, pero temen que aumente la intensidad de tráfico con el fomento de entradas y salidas.

##### D. MOVILIDAD PEATONAL

Valoran positivamente la glorieta de la conexión del ámbito en su extremo occidental, y creen que con el volumen de tráfico actual los pasos de peatones de la Avenida de la Pecuaria que existen funcionan bien, ya que hay una buena visibilidad.

Se destaca que es importante que el ámbito sea permeable peatonalmente.

#### 6.2.3.4 ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA

Predomina la opinión de disponer edificios de poca altura que no afecten la visual privilegiada actual, y que se tengan en cuenta problemas como la proyección de sombras.

## A. FRENTE URBANO

Respecto al frente urbano de la Avda. de La Pecuaria, en general, creen que es positivo mientras que no se haga un frente mural, con una altura intermedia y permeabilidad, una arquitectura amable con el entorno, que no tape las vistas de la universidad Laboral, y que además puede contribuir a dinamizar y a incorporar variedad en el paisaje de la avenida, que consideran monótono. Siempre teniendo en cuenta que el diseño sea compatible con esta densidad y carácter.

Podemos decir que darle a la Avda. de La Pecuaria un carácter más urbano tiene buena acogida, aunque existe una parte de la población que quiere que se mantenga el imaginario del Cabueñes rural (principalmente asociado a la población mayor de Cabueñes y Deva, no tanto de Somió).

La AVV Castiello Bernueces considera que la Avenida de La Pecuaria puede tener un carácter más urbano, con más alturas en sus edificaciones.

## B. RELACIÓN CON SOMIÓ

En cuanto a la propuesta de tratamiento y urbanización de los caminos de borde mediante la ejecución del ámbito, la acogida es positiva.

Se propone la graduación de las edificaciones y pantallas vegetales en el Camino de Cinamomos para reducir los impactos de los nuevos usos no tradicionales. Que sea un espacio abierto, un ámbito permeable e integrado con el entorno rural que refleja el imaginario colectivo.

### 6.2.4 GRUPOS POLÍTICOS

Agente	Respuesta
Grupo Municipal Izquierda Unida	
Grupo Municipal Podemos-Equo	
Grupo Municipal Partido Popular	
Grupo Municipal Ciudadanos	
Grupo Municipal Foro Asturias	
Grupo Municipal Vox	

Desde los partidos políticos entrevistados, la propuesta se respaldada por todos ellos, ya que se percibe como apuesta estratégica de futuro, con una gran potencialidad y posible motor económico de la ciudad, teniendo en cuenta que el modelo empresarial actual de la ciudad está cambiando. Del mismo modo, comentan que el proyecto ha sido aprobado por unanimidad en el pleno del Ayuntamiento.

Les parece fundamental acometer la ampliación porque el espacio municipal está agotado (Ciudadanos) y alegan que se venía advirtiendo la falta de suelo para seguir desarrollando la Milla, aunque en el corto plazo todavía había disponibilidad (Foro).

Se concibe como un eje en el que se concentre la innovación, la investigación, el talento y las sinergias a través de un modelo flexible con proyectos sólidos que puedan ser propuestos para financiarse a partir de fondos europeos. Un diseño modular y escalable, que admita desde pequeñas empresas, startups, hasta medianas y grandes (PP).

Las principales preocupaciones detectadas son: la interrelación con el ámbito (Vox), la cantidad de suelo que no es de titularidad municipal (Ciudadanos), el carácter del ámbito (Podemos-Equo) y la movilidad del actual PCTG, ya que la zona genera actualmente 30.000 viajes diarios, para lo que habrá que tener en cuenta la nueva ordenanza de movilidad que entró en vigor en marzo de 2021 y el nuevo PMUS con horizonte 2030 (IU).

#### 6.2.4.1 ASPECTOS AMBIENTALES

Desde el punto de vista ambiental, se aboga por un proyecto que busque la integración paisajística con el entorno, respetando espacios verdes y sendas por las que poder caminar. Que se fomente el sentimiento de pertenencia (las fiestas de Somió se realizaban en los prados existentes dentro del ámbito)

incorporando espacios para el ocio tranquilo (PP). Del mismo modo, reducir el impacto y tener en consideración la protección de cauces del entorno (IU), además de aplicar los estándares medioambientales al más alto nivel: emisiones, residuos, auto sostenibilidad energética, etc.

#### 6.2.4.2 ASPECTOS FUNCIONALES

##### A. SERVICIOS

En cuanto a los servicios, las propuestas van dirigidas tanto a los trabajadores del PCTG como a la población residente del entorno. Por un lado, se identifica la necesidad de servicios de hostelería, que tendrán que valorarse en función de la ampliación; se propone también potenciar la cafetería del Botánico (IU). Así como servicios auxiliares para los trabajadores, y equipamientos adaptados a los horarios de actividad del PCTG. Por otro lado, servicios para la conciliación familiar, como guarderías de 0-3 años.

Servicios que sirvan al parque y que tengan una cuantificación (% máximo de metros, trabajadores, etc.). Limitar la implantación puede generar ventajas competitivas de algunos servicios con respecto a otros (actividades deslocalizadas) (Foro).

Se comenta también la necesidad de potenciar la residencia de la Universidad Laboral, y creen que está previsto un hotel en la ampliación del este del actual PCT (Ciudadanos).

##### B. EQUIPAMIENTOS

En cuanto a los equipamientos, los partidos entrevistados no detectan grandes demandas y hay una percepción de buena cobertura de los equipamientos (Vox, Ciudadanos). Señalan la oferta sanitaria dependiente de la ampliación del Hospital de Cabueñes (PP), la propuesta de un centro de formación que favorezca el relevo generacional (Foro) y una oficina de atención ciudadana (Podemos-Equo). Ciudadanos demanda una escuela infantil de 0-3 años, que de servicios a la población que trabaja en la zona, para facilitar la conciliación.

Desde IU, anotan que la Universidad Laboral ofrece servicios dotacionales y que dada la baja densidad de la zona es necesario evaluar las inversiones.

#### 6.2.4.3 MOVILIDAD

##### A. TRÁFICO

En cuanto al tráfico se refiere, la principal demanda es evitar que la movilidad afecte a los ámbitos residenciales: a través de buenos accesos que no generen conflicto con la población residente, con una infraestructura adaptada por la que la gente se pueda desplazar de forma sostenible y que resuelva el problema del aparcamiento. En este sentido, la Avenida de La Pecuaria puede tener capacidad suficiente en cuanto a tráfico, aunque hay que tener en cuenta las necesidades de tráfico del Hospital.

##### B. MODELO DE MOVILIDAD

Dicho esto, existen diferentes visiones respecto al modelo de movilidad a proponer, siendo este uno de los puntos más conflictivos de la ciudad. Por un lado, se piensa que la tipología de personas trabajadoras, con poder adquisitivo alto, implican un uso elevado del vehículo privado, y que esta movilidad no va a cambiar, por lo que es necesario enfrentar el problema del aparcamiento (Foro), además de la variabilidad de los horarios de los trabajadores del PCTG. Se hace referencia a que la gente joven que trabaja en el ámbito utiliza el coche compartido hasta que compran un coche, y que todo el ámbito está diseñado para que la gente se mueva en vehículo privado. Además, existe una gran parte de la población que no puede cubrir fácilmente sus necesidades con el transporte público.

Por otro lado, se apuesta por un modelo de movilidad sostenible, con un protagonismo claro del Metrotren, de la bicicleta o de otros VMP. Entienden las necesidades tanto del sector empresarial como del Hospital, pero ven necesaria una movilidad pactada y consensuada con el conjunto de la ciudad, un modelo que vaya acorde con la Agenda 2030 y las Agendas Urbanas. Es importante la coordinación con el actual desarrollo del PMUS (IU).

Destacan los problemas de tiempo que tiene actualmente el autobús. Actualmente hay un plan de carriles de bus para favorecer la conexión este-oeste y aumentar la velocidad de los autobuses (IU).

##### C. METROTREN

Respecto al Metrotren, se describe como un proyecto muy a futuro, ya que se encuentra aún en fase de proyecto. En general, se percibe como un elemento que ayudará a mejorar la integración ferroviaria y la conectividad de Gijón, además de cambiar el sentido de la movilidad en la zona (Podemos-Equo). El Metrotren puede resolver el problema de tiempos del autobús (IU), aunque desde otras posturas consideran que el Metrotren, puede ayudar a cambiar los hábitos, aunque no confían que vaya a solucionar el problema de la movilidad (Foro).

#### 6.2.4.4 ASPECTOS MORFOLÓGICOS Y DE IMAGEN URBANA

##### A. FRENTE URBANO

En relación al frente urbano de edificios en la Avenida de La Pecuaria, las opiniones son también diversas. En general se aboga por edificios de baja altura, con mucho espacio libre, y muy integrados en el entorno que no aumenten la densidad (PP, Ciudadanos, Vox, Foro, Podemos-Equo).

Sin embargo, se considera también que la presencia de La Laboral tiene una entidad que permite la convivencia de espacios más urbanos en el entorno rural (Vox), y que plantear una fachada controlada puede ser un avance que sirva para adquirir esa condición urbana (PP).

Desde otra postura, se apuesta por crear en todo ese entorno vivienda colectiva para las personas que trabajan allí, que sea compatible con el BIC, con el objetivo de enfrentar la dispersión urbana de Gijón (IU).

##### B. RELACIÓN CON SOMIÓ

Teniendo en cuenta que toda la ampliación del PCTG está colindando con el ámbito residencial, es importante anticipar posibles conflictividades con los vecinos, que no haya impactos de residuos, ruidos u olores, y que se tenga como referencia el actual PCTG, ya que no genera problemas en su entorno. Se apunta a su vez que, a diferencia del actual, el nuevo proyecto debería ser más esponjado, sin vallas y con varias entradas, que los viarios se integren con el existente sin que haya rupturas o barreras físicas.

Del mismo modo, ser respetuoso con la zona de densidad baja a través diseño abierto, amable, paseable y con servicios.

##### C. SUELO

Preocupa además de la titularidad de los terrenos, la parcela que se encuentra dentro del ámbito del BIC (Ciudadanos), además de cómo se va a repartir el terreno; si está preparado para grandes empresas o pequeñas parcelaciones para otras empresas. En el modelo actual no hay espacio para los promotores inmobiliarios, por lo que consideran que hay que dar espacio para este tipo de agentes (Foro).

Por otro lado, se destaca la alta rotación de las empresas, y hay cierta desconfianza respecto a la capacidad económica del Ayuntamiento para impulsar el desarrollo (Podemos-Equo). Se llama a fomentar la cooperación público-privada, ya que hay empresas en el actual PCTG que no tienen capacidad de construir techo industrial, y es importante apoyarse en la promoción inmobiliaria (Ciudadanos).

### 6.3 APORTACIONES TRAS LA APROBACIÓN INICIAL

#### 6.3.1 INFORMACIÓN PÚBLICA

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Gijón/Xixón, en sesión extraordinaria de fecha 30 de julio de 2021, adoptó por unanimidad el acuerdo de aprobar inicialmente el PLAN ESPECIAL DEL APP-PCTG, PARQUE CIENTÍFICO TECNOLÓGICO LA PECUARIA, así como el CAMBIO DEL SISTEMA DE ACTUACIÓN de cooperación a expropiación, con una serie de condicionantes y prescripciones para tener en cuenta en la redacción del Proyecto de Urbanización y en las siguientes fases de tramitación, relacionadas con los distintos informes previamente emitidos. El acuerdo fue publicado en el BOPA núm. 164 de 25/08/2021, iniciándose al día siguiente el preceptivo período de información pública, que concluyó el 27/09/2021.

Durante el periodo de información pública se propusieron las siguientes actividades de participación:

1. Se envió correo electrónico a los distintos grupos políticos proponiéndoles reunión para recabar sus valoraciones, una vez visto el documento en exposición. Sólo contestó el grupo Vox.

2. Se realizaron dos talleres en grupo; por una parte con las asociaciones vecinales, y por otra con los agentes de la Milla (Universidad, empresas, etc.).
3. Se analizaron las alegaciones presentadas y se informaron por el equipo redactor, con el fin de facilitar a los responsables municipales las decisiones estimatorias o desestimatorias.

### **6.3.2 RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES**

#### **6.3.2.1 REUNIÓN CON EL GRUPO VOX**

La reunión se mantuvo de forma telemática el 22/9/2021 con el representante del grupo. Se trasladó una valoración positiva en general, destacándose la preocupación por el impacto de la actuación sobre el tejido residencial colindante. Las nuevas actividades previstas en ningún caso deben generar conflictos o pérdida de calidad sobre las viviendas de los vecinos de Somió. Se comentaron en detalle las propuestas sobre las zonas de borde, Camino de Cinamomos y José Ignacio Prieto.

#### **6.3.2.2 TALLER CON EL TEJIDO VECINAL**

En el taller realizado con el tejido vecinal el 23/9/2021 se adelantó el contenido de algunas de las alegaciones recogidas posteriormente, con especial atención a los siguientes aspectos:

1. Posibilidad de acercar al ámbito la estación del Metrotrén, aún a sabiendas que no depende del Plan Especial.
2. Habilitar el uso temporal de las parcelas públicas mientras se desarrollan las distintas fases de la actuación (huertos urbanos, etc.).
3. Eliminar, en la normativa de usos, la posibilidad de viviendas permanentes en el ámbito. No así con los usos hoteleros o de residencia de estudiantes.
4. Garantizar la correcta iluminación de las instalaciones deportivas básicas al aire libre para facilitar su uso a lo largo de las diferentes épocas del año.
5. Aumentar el ratio de puntos de carga para vehículos eléctricos.
6. Modificar el ámbito para incluir, de forma discontinua, en la actuación la zona deportiva de los Jardines de la Laboral. Incluir la mejora de las instalaciones de la laboral entre los costes de la actuación.
7. En relación con la calle José Ignacio Prieto Arrizubeitia:
  - a. Eliminar los aparcamientos propuestos por su posible impacto en el paisaje urbano.
  - b. Plantear un marco normativo que implique el escalonamiento de los volúmenes de las parcelas colindantes con la calle para reducir su impacto con respecto al tejido residencial al otro lado de la calle. Para justificar la propuesta se alude a la normativa relativa a las parcelas colindantes con el camino de Cinamomos.
8. Conveniencia de extender las propuestas de actuación de movilidad al tejido residencial de las parroquias adyacentes.
9. Concreción de las dotaciones para las parcelas de equipamiento. Preservación de su carácter público. Especial hincapié en la necesidad de un Centro de Salud.

#### **6.3.2.3 TALLER CON AGENTES DE LA MILLA DEL CONOCIMIENTO MARGARITA SALAS**

El 24/9/2021 se mantuvo reunión con representantes de entidades relevantes de la Milla, en la que se trasladaron distintos comentarios en relación con la documentación del Plan Especial expuesta al público. Entre las tratadas, destacan las siguientes cuestiones.

1. Necesidad de intervenir en los bordes de contacto con el tejido residencial circundante.
2. Tratamiento del entrono de la Thyssen y de la conexión peatonal prevista.
3. Compatibilidad de usos sanitarios privados en las parcelas lucrativas: consultas, mútuas, veterinarios, etc.
4. Introducción de elementos de eficiencia energética.

5. Movilidad interna dentro del ámbito con soluciones sostenibles; vehículos autónomos, lanzaderas, etc.
6. Tolerancia de usos residenciales.
7. Necesidad de una adecuada dotación de aparcamiento para vehículos privados.
8. Espacios de alquiler para oficinas y almacenaje.
9. Conveniencia de prever espacio para hotel / residencia.

### **6.3.3 ALEGACIONES**

Dentro del período de Información Pública se recogieron un total de DOS alegaciones, presentadas por las siguientes entidades:

1. Coordinadora Ecologista d'Asturies.
2. Asociaciones de vecinos San Julián de Somió, La Pontica Cabueñes, Fonte Villa de Cabueñes, Castiello de Bernueces y Peñafrancia de Deva; conjuntamente con la Comunidad de Propietarios La Carbayera.

Ambas alegaciones fueron informadas por el equipo redactor, incorporándose la contestación a la Memoria de Tramitación adjunta a la documentación del Plan Especial.



## 7. PLANOS DE ORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN

### PLANOS DE ORDENACIÓN

<b>PO-01</b>	ORDENACIÓN DETALLADA	E: 1/2.000
<b>PO-02</b>	ORDENACIÓN. SUPERPOSICIÓN SOBRE ORTOFOTO	E: 1/2.000
<b>PO-03.1</b>	VIARIO. ALINEACIONES Y RASANTES	E: 1/2.000
<b>PO-03.2</b>	VIARIO. SECCIONES TIPO	E: 1/300
<b>PO-04</b>	PROPUESTAS DE MOVILIDAD	E: 1/2.000
<b>PO-05</b>	TRATAMIENTO DE LOS ESPACIOS LIBRES	E: 1/2.000
<b>PO-06</b>	GESTIÓN DEL ÁMBITO	E: 1/2.000
<b>PO-07.1 a 3</b>	IMAGEN DE LA PROPUESTA	E: 1/2.000

### PLANOS DE URBANIZACIÓN

<b>PU-01</b>	ABASTECIMIENTO DE AGUA	E: 1/2.000
<b>PU-02</b>	SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES	E: 1/2.000
<b>PU-03</b>	SANEAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES	E: 1/2.000
<b>PU-04</b>	RED DE ELECTRICIDAD	E: 1/2.000
<b>PU-05</b>	RED DE TELECOMUNICACIONES	E: 1/2.000
<b>PU-06</b>	RED DE GAS	E: 1/2.000
<b>PU-07</b>	RED DE ALUMBRADO	E: 1/2.000
<b>PU-08</b>	RED DE DRENAJE URBANO	