

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE GIJÓN/XIXÓN 2021-2030



PLAN 2021-2030 MOVILIDAD SOSTENIBLE *Gijón*

Borrador del Plan de Movilidad

Octubre 2021



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	7
2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN PREOPERACIONAL Y TENDENCIAS OBSERVADAS	8
2.1. Contexto socioeconómico	8
2.2. La movilidad global	9
2.3. Movilidad peatonal.....	9
2.4. Movilidad ciclista	10
2.5. Transporte público.....	10
2.6. Movilidad vehicular	11
2.7. Aparcamiento	11
2.8. Distribución urbana de mercancías	11
3. MISIÓN, VISIÓN GENERAL Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	13
4. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN	15
4.1. Objetivos globales	15
4.2. Líneas estratégicas.....	15
5. CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO	17
5.1. Alternativas.....	17
5.2. Líneas estratégicas e indicadores de impacto	39
5.3. Formato propuesto.....	43

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Puerto deportivo de Gijón. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	17
Ilustración 2. Pirámide de movilidad urbana. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	18
Ilustración 3. Barrio de Cimavilla. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	19
Ilustración 4. Definición de áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	20
Ilustración 5. Definición áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía (II). Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	21
Ilustración 6. Puerto deportivo de Gijón (II). Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	22
Ilustración 7. Servicio público de bicicletas de Gijón. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	23
Ilustración 8. Definición de áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	24
Ilustración 9. Definición áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía (II). Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	25
Ilustración 10. Actuaciones para la reducción de las externalidades del tráfico motorizado. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	28
Ilustración 11. Gestión del aparcamiento. Medidas de disuasión. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	29
Ilustración 12. Sistema de transporte público de Gijón. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	30
Ilustración 13. Fomento del transporte público. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	32
Ilustración 14. Fomento del transporte público. (II) Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	33
Ilustración 15. Movilidad Sostenible y Segura a los centros escolares. Fuente: Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	34
Ilustración 16. Mejora de la calidad ambiental y energética. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	34
Ilustración 17. Vista aérea de la zona del puerto deportivo y de la playa de poniente en Gijón. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024	35
Ilustración 18. Plano de conjunto (Alternativa 1. Solución Moreda) del Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	37

Ilustración 19. Situación actual- Supresión de la barrera ferroviaria de Gijón - Revisión de propuestas – Estación de Plaza Europa – Prolongación hasta Cabueñes Fuente: ADIF – Diciembre 2019	38
Ilustración 20. Conjunto de actuaciones previstas. Supresión de la barrera ferroviaria de Gijón - Revisión de propuestas – Estación de Plaza Europa – Prolongación hasta Cabueñes Fuente: ADIF – Diciembre 2019	39
Ilustración 21. Estación de Plaza de Europa – Alternativas de ubicación. Proyecto de Construcción del Túnel de Penetración del Ferrocarril en Gijón. Estación de Plaza de Europa. Obra Civil. Fuente: ADIF	39
Ilustración 22. Ejemplo de la ficha de actuación asociada a una línea estratégica. Fuente: Elaboración propia	44
Ilustración 23. Ejemplo de plano o imagen de la ficha de actuación asociada a una línea estratégica. Fuente: Elaboración propia	45

1. INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de poder realizar la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, se elabora el presente documento a modo de borrador del Plan de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón 2021-2023.

Dicho borrador se estructura de manera que exista una continuidad entre fases, comenzando con un breve resumen del diagnóstico, una definición de la visión y objetivos de la fase propositiva y, por último, una descripción del contenido del plan propuesto, sus alternativas y el desarrollo previsible del mismo.

- Diagnóstico de la situación preoperacional y tendencias observadas. Por medio de este apartado se resumen las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de cada uno de los aspectos analizados en la primera fase del Plan.
- Misión, visión general y objetivos estratégicos del Ayuntamiento de Gijón/Xixón en materia de movilidad sostenible. Tal y como se indicó en la fase de diagnóstico, los planes de movilidad son las hojas de ruta que definen el camino hacia una movilidad más sostenible. En este sentido, se realiza una breve descripción de la necesidad de este tipo de políticas de planificación en materia de movilidad.
- Definición de objetivos y líneas estratégicas y de actuación:
 - o Objetivos globales: responden a la pregunta de para qué se quiere desarrollar el presente Plan.
 - o Líneas estratégicas: dan respuesta al cómo se quiere hacer. Constituyen los ejes de acción que permitirán definir las propuestas o actuaciones de mejora.
- Contenido del plan propuesto y sus alternativas. Se describen los escenarios a analizar a partir de las variables que condicionan el sistema de movilidad del concejo y se determinan las principales líneas estratégicas que llevarán asociadas actuaciones de índole física o de gestión.

2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN PREOPERACIONAL Y TENDENCIAS OBSERVADAS

La información que se incluye en el presente apartado se extrae del estudio realizado para la redacción del diagnóstico del Plan de Movilidad Sostenible Gijón/Xixón 2021-2030, documento que se adjunta como anexo a la documentación requerida para el inicio de la tramitación del procedimiento de la evaluación estratégica ordinaria.

2.1. Contexto socioeconómico

Debilidades/Amenazas

- Pérdida de población (-2,2%) en los últimos años 8 años, tendencia que previsiblemente continuará en los próximos años. Así, no se prevén incrementos sustanciales de la movilidad sino todo lo contrario si aumenta la digitalización de la economía. Se ha de repensar la capacidad viaria actual.
- Envejecimiento de la población: un 26% de la población tiene más de 65 años contra tan sólo un 19,6% de media en España. Por tanto, se han de primar las políticas de accesibilidad y proximidad.
- Accesos a Puerto y Zona Industrial que transcurren por zona urbana.
- Progresiva tercerización de los polígonos industriales sin una oferta de movilidad sostenible adecuada para darle respuesta.
- Lejanía de la Milla del Conocimiento del núcleo urbano, lo que dificulta su accesibilidad a pie o en bicicleta.

Fortalezas/Oportunidades

- Elevada densidad de población (> 250 hab./ha en buena parte del núcleo urbano) que posibilitan la existencia de un transporte público con una alta frecuencia.
- Mixtidad de usos en prácticamente todo el núcleo urbano que favorece la ciudad de los 15 minutos y los desplazamientos a pie y en bici. Al disponer de servicios, comercios y puestos de trabajo en un entorno próximo no se requiere de modos de transporte mecanizados para realizar los desplazamientos. Al constituir Gijón una ciudad compacta y compleja se favorece la movilidad de proximidad.
- Descentralización de servicios públicos municipales a través de los Centros Municipales Integrados en los diferentes distritos de la ciudad, agrupando servicios de atención a la ciudadanía, culturales, sociales y deportivos.
- Concentración comercial y de oficinas en el centro de la población.
- Distribución territorial homogénea de los centros educativos que facilitan el camino escolar seguro y sostenible.
- Relación entre mayor nivel de renta y mejores condiciones para la circulación peatonal en el núcleo urbano.

2.2. La movilidad global

Debilidades/Amenazas

- Elevado uso del coche (46%) por encima del de otras ciudades.
- Elevado uso del coche en los desplazamientos por motivo trabajo (71%).
- El 10 % de la movilidad es por motivos profesionales (Distribución Urbana de Mercancías, Taxis, etc.) lo que comporta aproximadamente un 20% de la movilidad en vehículo privado.
- El 61% de los viajes en coche son con las poblaciones exteriores o entre los barrios urbanos y la periferia.

Fortalezas/Oportunidades

- El 65% de los desplazamientos a pie/en bici se realiza en los barrios urbanos.
- Centralidad el 20,4% de los viajes en día laborable tienen como destino la zona Centro (ámbitos de Cimavilla, Centro y La Arena). En el caso de los desplazamientos profesionales representan el 16%.
- El 74% de los desplazamientos son de menos de 5 km, lo que favorece la movilidad a pie y en bicicleta.
- Numerosas iniciativas, experiencias y programas sobre Caminos Escolares Seguros y de formación vial desarrolladas durante los últimos años que se pueden explotar para fomentar una nueva cultura de movilidad entre la población más joven.

2.3. Movilidad peatonal

Debilidades/Amenazas

- Efecto barrera del tren y de vías con tráfico pesado como la Av. Príncipe de Asturias.
- Pocos espacios verdes en el centro de la población.
- Escasas calles de prioridad peatonal salvo en la zona occidental del barrio del Centro y Cimavilla (49%).
- La mayor parte del espacio viario se destina al coche: un 63% en los barrios más centrales del municipio, algo superior que en otras ciudades.
- Existen vías básicas de la red peatonal (15% km) con un bajo nivel de servicio y una morfología de carretera (Por ejemplo, la Av. Pablo Iglesias).

Fortalezas/Oportunidades

- El 65% de los desplazamientos con origen o destino en los barrios urbanos de Gijón se hacen a pie (2019)
- Amplia zona peatonal en el Centro (25 ha).
- El paseo del Muro como gran espacio de ocio del Centro de la población con un uso elevado.

- Distancias asumibles en el núcleo compacto para desplazarse a pie. La mitad de los destinos entre los distintos centros de barrios se localizan a menos de 2km.

2.4. Movilidad ciclista

Debilidades/Amenazas

- Infraestructura ciclista segregada no completa (sólo 35 km). No llega al centro de la población y tampoco penetra en algunos barrios (La Calzada, El Natahoyo, El Coto). La Milla del Conocimiento no está conectada con el casco urbano con un carril bici directo.
- No hay ejes transversales interiores, salvo el costero. La red tiene un trazado radial.
- El 37% de la red ciclista es compartida con el resto de los vehículos.
- Oferta de bicicleta pública reducida y una demanda residual.
- Baja utilización de la bicicleta, inferior al 1% del total de desplazamientos. Uso mayoritario ligado al ocio y deporte.
- Percepción de conflicto peatón-bici. La mayor parte de los carriles bici discurren a cota de acera.

Fortalezas/Oportunidades

- Terreno relativamente llano en el Centro en prácticamente todos los barrios urbanos. Sólo presenta desniveles desfavorables en la zona de El Coto-Ceares.
- Demanda ciclista significativa en el paseo del Muro (más de 100 bicicletas/hora).
- Oferta ciclista segregada significativa en la periferia de la ciudad (ejes radiales) y el paseo del Muro.

2.5. Transporte público

Debilidades/Amenazas

- Participación reducida en la distribución modal (11%).
- Radialidad de la red.
- Intermodalidad tren-autobús incompleta.

Fortalezas/Oportunidades

- Completa cobertura territorial del núcleo urbano.
- Integración tarifaria entre líneas de autobús. Abonos bonificados y a precios competitivos.
- Elevada movilidad transversal.
- Valoración positiva del servicio.
- Nuevas infraestructuras previstas: metrotrén.

2.6. Movilidad vehicular

Debilidades/Amenazas

- Dificultades de acceso al puerto y al Hospital de Cabueñes desde la red de autovías.
- El 46% de los desplazamientos aún se hacen en coche, un 87% los viajes de Gijón con el exterior - 50% barrios urbanos parroquias.

Fortalezas/Oportunidades

- Jerarquización viario: sólo el 28% de las calles modelizadas tiene más de 2 carriles de circulación. Contando solo con la red local (básica, secundaria y residencial). El 48,2% del tráfico se concentra en sólo 15,7% de viario (red básica 35,7 km).
- Red viaria de alta capacidad que circunvala el municipio. Prácticamente no hay tráfico de paso
- Nuevas infraestructuras previstas como el nuevo acceso al puerto que evitarán la circulación de vehículos pesados por la trama urbana
- No se registra saturación. Tan sólo el 1.5% de la red viaria básica registra niveles de saturación superiores a 0,75 y de los cuales sólo un 0,1 % es mayor que 0,9.

2.7. Aparcamiento

Debilidades/Amenazas

- Déficit residencial en algún barrio como Ceares, Centro, El Llano o Cimavilla con más de 400 plazas en cada uno de ellos.
- Oferta ORA circunscrita al centro. Únicamente el 14% de las plazas en calle de la ciudad son de pago.
- Falta de señalización variable de los aparcamientos públicos.

Fortalezas/Oportunidades

- Elevada oferta fuera de la calzada: cubren cerca del 90% de los turismos censados (86%).
- Se han detectado más de 4.200 plazas libres por la noche y la ocupación diurna media es del 88%.
- Los aparcamientos públicos no se encuentran plenamente ocupados, por debajo del 70% durante el período diurno.
- Existencia de más de 2.000 plazas de aparcamiento disuasorios en las entradas al municipio.
- Cerca de 50 plazas destinadas para car-sharing.

2.8. Distribución urbana de mercancías

Debilidades/Amenazas

- La mayoría de las operaciones de carga y descarga se hacen de forma ilegal

- 67.000 viajes profesionales que no tienen resueltas completamente sus necesidades de estacionamiento.
- Aumento del e-commerce.

Fortalezas/Oportunidades

- Elevada cobertura territorial de las zonas de carga y descarga en la zona Centro.
- Oportunidad de generar microplataformas y centros logísticos.

3. MISIÓN, VISIÓN GENERAL Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Las políticas de movilidad representan un elemento central de la agenda política en todos los niveles administrativos, tanto en el europeo como en el estatal, autonómico o local. La política de movilidad posibilita el desarrollo del resto de actividades que tienen lugar en un determinado territorio, además de dar estructura al mismo y condicionar aspectos tan importantes como la capacidad de atracción o la calidad de vida de las personas que en él viven.

Por ello, tanto desde una perspectiva europea como desde los órganos territoriales administrativos competentes se han aprobado normas y dictado recomendaciones para que el diseño de las medidas de movilidad esté en línea con los objetivos y principios de una política europea avanzada.

A su vez, la movilidad representa uno de los ejes más significativos en la estructuración de los territorios, regiones y ciudades, siendo su desarrollo motivo de impactos tanto positivos como negativos, en la medida que no se realice bajo criterios de sostenibilidad.

De este modo, un Plan de Movilidad Sostenible, y en el caso que nos ocupa el Plan de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón 2021-2023, es una iniciativa que contribuye a la consecución de unos objetivos climáticos y energéticos europeos, buscando el cumplimiento de al menos los siguientes requisitos:

- Garantizar a toda la ciudadanía opciones de transporte que permitan el acceso a sus destinos y servicios clave, es decir, garantizar la accesibilidad universal.
- Mejorar la protección y seguridad vial en el conjunto de la trama urbana buscando el objetivo de cero víctimas.
- Garantizar la salud de la población.
- Fomentar la transición a una economía baja en carbono mediante la reducción del consumo de combustibles fósiles.
- Reducir la contaminación del aire, la contaminación acústica y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Mejorar la eficiencia del transporte de personas y mercancías.
- Recuperar el espacio público para las personas.
- Contribuir a mejorar el atractivo y la calidad ambiental en el ámbito urbano, en beneficio de la ciudadanía, de una economía sostenible y de la sociedad en su conjunto.

Desde el punto de vista formal, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética señala que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, al menos:

- El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

- Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
- Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
- Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
- Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
- Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.
- El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.
- Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

4. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN

Tomando como base los objetivos definidos en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PIMSS) de Gijón 2018-2024, se propone su misma estructura y contenido incluyendo, como valor añadido con respecto a este documento, la cuantificación de los *indicadores de impacto*. Estos indicadores tendrán diversos valores objetivo en función de los escenarios a analizar, los cuales se describirán en apartados posteriores del documento.

A continuación, se procede a enunciar los objetivos globales que responden a la pregunta para qué se quiere aplicar o planificar estas medidas, así como las líneas estratégicas que responden al cómo se quiere hacer.

4.1. Objetivos globales

1. Contribuir a una mayor calidad de vida de la ciudadanía.
 - a. *Distribución del espacio viario en relación al espacio peatón-bici (%)*
2. Reducir el impacto ambiental del transporte en todos sus aspectos. Reducción contaminación (emisiones CO2 por habitante)
 - a. *Un objetivo vinculante para la UE en 2030 de, al menos, un % menos de emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con 1990.*
3. Disminuir el consumo energético en el modelo de movilidad de la ciudad de Gijón: (tneq por habitante)
 - a. *Un objetivo indicativo para la UE en 2030 de, al menos, un % de mejora de la eficiencia energética.*
4. Potenciar la seguridad vial y la accesibilidad en la movilidad de la ciudadanía
 - a. *Reducción de % heridos.*
 - b. *% aceras accesibles en la red básica*
 - c. *% cobertura red ciclista y transporte público*
5. Promover un planeamiento urbanístico sostenible

4.2. Líneas estratégicas

1. Fomentar los modos no motorizados, la recuperación del suelo público urbano para la ciudadanía y la creación de espacios de prioridad residencial. Objetivo participación modo pie.
2. Disminuir las externalidades causadas por el tráfico privado: accidentes, ruido, contaminación, ocupación de espacio, etc. Objetivo participación vehículo privado.
3. Fomentar un mayor peso del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad. Objetivo transporte público.

4. Mejorar e impulsar la movilidad sostenible al trabajo y centros demandantes de viajes. Objetivo modos sostenibles en la movilidad laboral.
5. Mejorar la calidad ambiental y energética en la movilidad urbana. Objetivo parque limpio.
6. Optimizar la distribución urbana de Mercancías.
7. Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía: formación, concienciación, empatía, etc.
8. Contribuir a la planificación urbanística sostenible del desarrollo urbano.

5. CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO

5.1. Alternativas

En relación al contenido del Plan y a las propuestas planteadas, se plantean tres escenarios o alternativas a partir de las variables que condicionan el concejo de Gijón basadas en el marco de los objetivos y principios adoptados en el Plan de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón 2021-2023:

- **Escenario o alternativa cero (0)**, también denominado tendencial o “do nothing”. Supone que todas las variables analizadas continúan con su evolución actual sin la implantación de ninguna nueva medida en materia de movilidad.
- **Escenario o alternativa uno (1)**, correspondiente al modelo de movilidad y al Plan de actuaciones recogidos en el documento denominado “Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de Gijón 2018-2024” (de aquí en adelante PIMSS 2018-2024). A continuación, se incluye la información extraída directamente del Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024 para su consideración en el escenario o alternativa uno (1).

MODELO DE MOVILIDAD

El objetivo principal del Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura (PIMSS) de Gijón debe de ser mejorar la calidad de vida en la ciudad, recuperando el espacio público para los ciudadanos allí donde sea posible, racionalizando la movilidad en la ciudad fomentando la movilidad personal y ciclista y gestionando de una manera más adecuada el resto de modos de transporte y todo ello con mejores niveles de accesibilidad y dentro de un modelo energético y ambiental sostenible en el tiempo.

Los objetivos generales y específicos del PIMSS son los siguientes:

Objetivos generales:

- Mejora de la calidad de vida de la ciudadanía de Gijón
- Reducir el impacto ambiental del transporte en todos sus aspectos
- Reducir el consumo energético en el modelo de movilidad de la ciudad de Gijón
- Potenciación de la seguridad vial y la accesibilidad en la movilidad de la ciudadanía
- Promover un planeamiento urbanístico sostenible



*Ilustración 1. Puerto deportivo de Gijón.
Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del
PIMSS 2018-2024*

Objetivos específicos:

- Fomento de los modos no motorizados, recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía y creación de espacios de prioridad residencial
- Disminución de las externalidades causadas por el tráfico privado, accidentes, ruido, contaminación, ocupación espacio, etc.
- Fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad
- Mejorar e impulsar la Movilidad Sostenible al trabajo y centros demandantes de viajes
- Mejora de la calidad ambiental y energética en la movilidad urbana
- Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía: formación, concienciación, empatía, etc.
- Contribuir a la planificación urbanística sostenible del desarrollo urbano

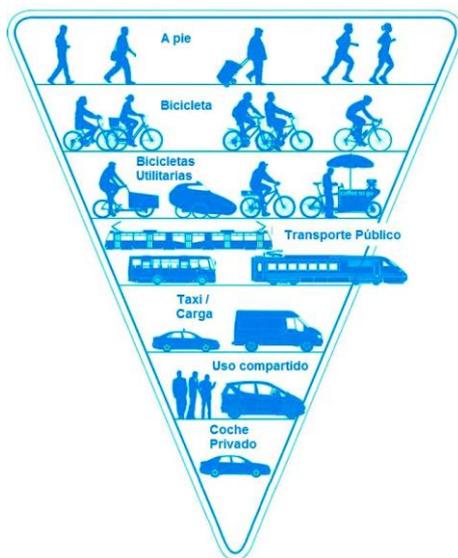


Ilustración 2. Pirámide de movilidad urbana. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

Será posible alcanzar los objetivos generales definidos con la consecución y desarrollo de cada una de las estrategias y planes planteados. Este desarrollo llevará a cabo un nuevo modelo de movilidad y transportes en Gijón.

Las estrategias agrupadas por objetivos específicos son las siguientes:

- Fomento de los modos no motorizados, recuperación del espacio público urbano para la ciudadanía
 - o Plan de mejoras del espacio público urbano y ciudadano para la persona que se desplaza a pie o en bicicleta
 - o Plan de mejoras de accesibilidad universal y supresión de barreras
- Disminución de las externalidades causadas por el tráfico privado: accidentes, ruido, contaminación, ocupación espacio, etc.
 - o Plan de circulación y estructura de la red viaria
 - o Plan de estacionamiento
 - o Plan de seguridad vial
 - o Plan de mejoras de la distribución de mercancías

- Promoción de la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad
 - o Plan de potenciación del transporte público
- Impulso de la Movilidad Sostenible al trabajo y centros atractores de viajes
 - o Plan de gestión de la movilidad
 - o Plan de mejoras de la accesibilidad a grandes centros generadores de movilidad
- Mejora de la calidad ambiental y energética en la movilidad
 - o Plan de mejoras de la calidad ambiental y ahorro energético
- Actuación sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía: formación, concienciación, empatía, etc.
 - o Plan de concienciación y sensibilización
- Contribución a la planificación urbanística sostenible del desarrollo urbano
 - o Plan de mejoras de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas

MODELO DE MOVILIDAD DE GIJÓN 2018-2024

Se esboza a continuación el esquema del modelo de movilidad:

Un primer trabajo es la definición de áreas en las que se llevará a cabo una actuación principal de movilidad con posibilidad de que se creen zonas, dentro de éstas, en las que se puede llevar a cabo otro u otros tipos de actuación.

En ese sentido, se definen cuatro áreas principales en Gijón:

- Un Área de Prioridad Residencial de Cimavilla (APRC) como característica principal de movilidad en el barrio de Cimavilla,
- Un Área de Prioridad No Motorizada (APNM) como actuación característica principal de movilidad en el área central de Gijón,
- Un Área de Velocidad Limitada (AVL) como característica principal de movilidad en el resto del casco urbano y el resto del municipio



Ilustración 3. Barrio de Cimavilla. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

La primera área, Área de Prioridad Residencial de Cimavilla (APRC), abarca completamente el barrio de Cimavilla y se constituye en espacio de principal prioridad residencial donde el acceso en coche no se restringe a residentes, carga/descarga, servicios públicos de transporte (transporte público, taxi, etc.), servicios de emergencias y vehículos con titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad pero con límites a los vehículos de las personas no residentes y en donde la persona tendrá la máxima prioridad sobre cualquier vehículo. En esta área se realizarán actuaciones importantes en cuanto a implantación de plataforma única, con objeto de eliminar, en gran medida, las graves deficiencias en accesibilidad. Igualmente, se afrontarán soluciones para salvar las fuertes pendientes que condicionan la accesibilidad peatonal y ciclista. En Cimavilla coexistirán espacios de plataforma única de convivencia (EPUC) junto a espacios peatonales y vías con circulación restringida. Se establece un circuito interno de un solo sentido de circulación abierta a no residentes con acceso al parking público de rotación existente con entrada por el este y salida por el oeste del barrio.

Al sur de este espacio se define un Área de Prioridad No Motorizada (APNM), aún sin delimitar. En esta área se pretende minimizar el flujo de tráfico transversal de paso sin llegar a restringirlo como en el caso del APR de Cimavilla. En él se podrán establecer vías de coexistencia (con o sin plataforma única) entre modos de transporte (a pie, bicicleta, coches, transporte público, etc.) junto con espacios peatonales, áreas de prioridad residencial y ejes radiales de comunicación rodada. En las vías de coexistencia la velocidad máxima autorizada será de 20 km/h. Las vías consideradas ejes radiales podrán tener un límite de velocidad de 30 km/h y serán las que utilice el transporte público, que se priorizará frente al transporte privado.

En los dos ámbitos descritos, donde la movilidad peatonal será facilitada y favorecida y en donde se recuperará el espacio público para las personas, será necesaria una gestión especial del aparcamiento de vehículos y del transporte público.



Ilustración 4. Definición de áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

En el resto del área urbana de Gijón se delimitará un Área de Velocidad Limitada (AVL) en donde se establecerán medidas de calmado de tráfico adecuadas a tal fin. En dicha limitación existirán, en cualquier caso, excepciones que resulten de la nueva jerarquía viaria definida en el PIMSS. Igualmente, en esta área se podrán establecer áreas de prioridad residencial, vías de coexistencia, espacios peatonales junto con ejes transversales y radiales de comunicación rodada.

La nueva jerarquía viaria definirá una red radial que conecte la A-8 con el ámbito central de prioridad no motorizada junto a una serie de ejes transversales o concéntricos que atiendan a la movilidad entre distritos y que absorban el tráfico transversal rodado este-oeste que en la actualidad se mueve por el centro. Tanto los ejes radiales como los ejes transversales podrán tener una velocidad máxima autorizada de 50 km/h frente a los 30 km/h de límite general del resto de las vías de esta área. Estos ejes serán los que, preferentemente, sean utilizados por el transporte público con plataformas reservadas para él.



Ilustración 5. Definición áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía (II). Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

En este Área de Velocidad Limitada (AVL), se desarrollará una red de itinerarios peatonales y ciclistas que interrelacione los diferentes distritos y zonas que la componen, con el objetivo de que conecten así mismo con el espacio más central de prioridad no motorizada en el centro. Estas redes serán continuas, accesibles y seguras atendiendo a las necesidades de cada tipo de modo y a los diferentes problemas entre modos que existen y a los que se les tendrá que dar solución.

Estas medidas suponen una restricción de los desplazamientos en coche al área central de prioridad no motorizada que en la actualidad es la que genera y atrae un mayor número de desplazamientos. Esta demanda debe ser atendida y para ello se aplicarán medidas de fomento del transporte público junto a otras medidas de gestión de la movilidad.

La mejora de la red de transporte público pasa por una mejora de la velocidad comercial, así como de las frecuencias de paso allí donde la demanda lo requiera. También es necesario el fomento de la intermodalidad, no sólo entre diferentes modos sino entre las propias líneas del servicio urbano e interurbano de autobuses, mediante coordinación física y horaria.

Así, se definen en el Área de Velocidad Limitada (AVL) una red radial de carriles reservados a autobuses donde se implementarán las medidas tecnológicas más adecuadas para alcanzar el objetivo de mejorar la velocidad comercial.

En el centro se establecerá un espacio intermodal para la red EMTUSA que esté asociado en la medida de lo posible a la red ferroviaria (Plan de Vías) y a los autobuses interurbanos, sin perjuicio de mantener los puntos de parada actuales que facilitan el acceso de la ciudadanía a los servicios interurbanos. Este espacio intermodal, provisionalmente hasta que la definitiva estación intermodal esté finalizada, permitirá mejorar sustancialmente el nivel de accesibilidad en transporte público en la ciudad, permitiendo así mismo la reordenación de la red EMTUSA para alcanzar una mejor adecuación de la oferta a la demanda real. En este espacio intermodal el servicio público de taxi tendrá, por supuesto, su participación.



*Ilustración 6. Puerto deportivo de Gijón (II).
Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del
PIMSS 2018-2024*

Dadas las actuaciones en Cimavilla y en el Centro, para mejorar la accesibilidad se implantará una línea de autobús circular que ofrezca cobertura a estos espacios al mismo tiempo que se reordena los recorridos de la red EMTUSA en el centro para adaptarla a las actuaciones encaminadas al aumento de espacios peatonales, de prioridad residencial y de coexistencia.

Asociados a la red de transporte público principalmente, pero también a la red ciclista y peatonal, se implantará una red de aparcamientos disuasorios perimetrales que atiendan a la demanda externa en coche que quiera acceder al área de prioridad no motorizada. El objetivo es proporcionar un espacio de aparcamiento a un precio asequible y asociado al transporte público en los ejes radiales donde la velocidad comercial, así como la frecuencia combinada de las diferentes líneas de EMTUSA ofrezcan un acceso rápido al centro. Entre otras medidas de incentivación, dichos aparcamientos disuasorios contarán con itinerarios peatonales seguros y accesibles, así como carriles bici y estaciones de bicicletas públicas que les faciliten distintos modos de comunicación con el resto del concejo. Estos aparcamientos disuasorios se asociarán, en la medida de lo posible, con los espacios intermodales que se establezcan, así como el establecimiento de instalaciones y/o servicios relacionados con los coches.

En cuanto a la movilidad periurbana y rural, el modelo contempla el aprovechamiento máximo de soluciones de transporte a la demanda en combinación con la mejora del transporte público, urbano e interurbano, que pueda ya estar operativo. Cada parroquia periurbana y rural será analizada individualmente para poder alcanzar la optimización de

medidas. El modelo considera los movimientos peatonales y ciclistas en dichas áreas, así como el establecimiento de una nueva jerarquización o clasificación de las vías de la zona rural para mejorar la seguridad vial en dichas vías.

A. Fomento de los modos no motorizados:

Recuperar el espacio público para la ciudadanía debe de ser el eje principal del PIMSS. Esta recuperación busca **racionalizar la movilidad** en la ciudad fomentando la movilidad peatonal, la ciclista y el transporte público y gestionando de una manera más adecuada y sostenible el resto de los modos de transporte, así como el espacio dedicado a los mismos en la vía pública.

Esta estrategia dotará a Gijón de una racionalización del espacio público ajustado a las necesidades de la ciudadanía. El cambio de hábitos de la población llevará a una reducción paulatina del uso del coche en desplazamientos que se pueden realizar en modos más amigables con el espacio urbano, aunque es indudable que seguirá siendo indispensable en amplias zonas del concejo, en los ámbitos más periféricos.

En cualquier caso, esta estrategia no debe olvidar nunca la necesidad de asegurar niveles de **seguridad vial y accesibilidad** óptimos a toda la ciudadanía.

- **Racionalización del espacio público:** Áreas de prioridad residencial, de coexistencia, peatonales, etc.
- **Desarrollo de la red ciclista:**

1. **Conexión** y transformación, bajo criterios de diseño, de las vías ciclistas actuales.
2. Definición de **nuevos itinerarios ciclistas** de conexión (cualquier punto de la ciudad debe estar conectado con el resto por distintas vías ciclistas: carriles bici, sendas, coexistencia, etc.) y señalización adecuada y práctica. Estos itinerarios facilitarán la movilidad a los centros de demanda de viajes (centros educativos y de salud, centros hospitalarios, Milla del Conocimiento, polígonos industriales, etc.).



Ilustración 7. Servicio público de bicicletas de Gijón. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

3. En los ejes rápidos (50 km/h) se establecerán **carriles bici segregados**.
4. **Plan de aparcamientos de bicicletas** ligado a los itinerarios ciclistas.
5. **Sistema público de bicicletas.**

Sistema de **préstamo de larga duración de bicicletas** con registro matriculado para personas empadronadas en Gijón.

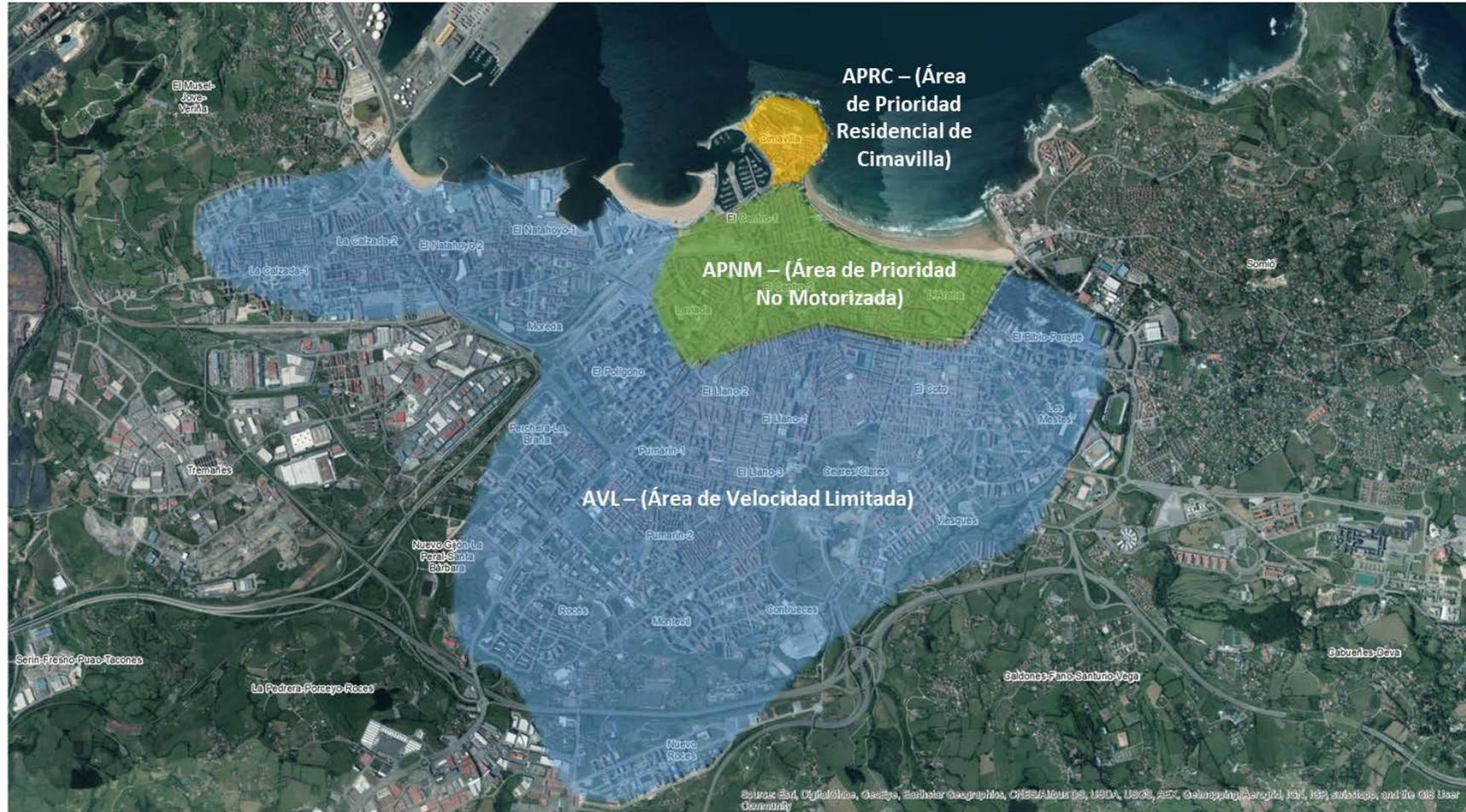


Ilustración 8. Definición de áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024



Ilustración 9. Definición áreas de actuación para la recuperación del espacio público para la ciudadanía (II). Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

B. Disminución de las externalidades causadas por el tráfico motorizado:

Gijón sufre un exceso de tráfico motorizado concentrado en el ámbito urbano más central de la ciudad, donde se da la mayor demanda de viajes de Gijón. Las externalidades del tráfico motorizado son de sobra conocidas: **inseguridad vial, contaminación atmosférica, ruido y ocupación excesiva del espacio público.**

Es una necesidad la **racionalización del uso del coche**, especialmente con su limitación decidida en los ámbitos más centrales de la ciudad, el **fomento de alternativas más respetuosas** con el entorno urbano en la movilidad radial de acceso al centro y el fomento de la red perimetral para reducir los tráficos de paso por la ciudad.

• Actuaciones en la red viaria y el tráfico:

1. Definición de nueva jerarquía viaria en base a las áreas de prioridad residencial, áreas de coexistencia/zonas con velocidad limitada y restricción de acceso en coche particular:
 - Se define una jerarquía vial de redes principales de carácter radial junto a varios anillos concéntricos que **canalicen el tráfico transversal.**
 - Nuevas actuaciones aprobadas a llevar a cabo como son los accesos al puerto de El Musel, ZALIA, Milla del Conocimiento, etc.

• Medidas de seguridad vial:

1. Plan de **medidas de calmando del tráfico motorizado** y zonas prioritarias de actuación como apoyo a la implantación de las zonas de actuación APR, APNM y AREA 30.
2. Tratamiento de los puntos con **riesgo de accidentalidad.**

• Gestión del espacio público reservado para el aparcamiento:

1. **Rediseño de la zona de Ordenación y Regulación del Aparcamiento (Zona ORA)** en las nuevas áreas (APRC, APNM) que se localizan en el ámbito actual de la Zona ORA. Rediseño de la ordenación y regulación del aparcamiento con el establecimiento de distintos tipos de plazas:
 - De rotación (Azules)
 - De residentes (Verdes)
 - De alta rotación (Naranjas)
2. La ampliación de la zona ORA en áreas de borde a la actual para reducir el efecto denominado frontera o borde queda pendiente de estudio.
3. Plan de aparcamientos de disuasión de entrada al centro (corona de aparcamientos con precio definido según distancia al centro y ligados al transporte público y a los itinerarios peatonales y ciclistas).
4. Medidas de optimización de las plazas de aparcamiento subterráneo.

- **Gestión de las mercancías y la carga / descarga:**
 1. Armonización y creación nuevas normativas (ordenanza municipal).
 2. Soluciones colaborativas entre empresas de logística.
 3. Red viaria / corredores exclusivos.
 4. Control y vigilancia de la operativa de carga/descarga.
 5. Nuevos puntos de entrega / miniplataformas logísticas.
 6. Adecuación vehicular de las empresas.
 7. Utilización práctica de la última tecnología existente -> información en tiempo real oferta/demanda.
 8. Casos singulares: centro histórico, zonas peatonales,...
 9. E-Commerce (Comercio electrónico) -> nuevas necesidades, nuevas soluciones, nuevos procedimientos.
 10. Soluciones para la Distribución Última Milla.



Ilustración 10. Actuaciones para la reducción de las externalidades del tráfico motorizado. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024



Ilustración 11. Gestión del aparcamiento. Medidas de disuasión. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

C. Fomentar la utilización del transporte público tanto urbano como interurbano:

Los beneficios sociales y económicos del sistema de transporte público en las ciudades son evidentes, por lo que su fomento y mejora debe ser una de las estrategias más importantes a seguir por el PIMSS de Gijón.

La política de reducción del tráfico motorizado en el área más central de la ciudad debe de ir acompañada de la **mejora del sistema de transporte público** de acceso y más en una ciudad con un modelo radial de movilidad como es el caso de Gijón. En la actualidad, la red de transporte público ya está configurada en este sentido. Las líneas de autobús interurbanas tienen paradas distribuidas por todos los barrios de Gijón. La estación provisional de ferrocarril se encuentra en el distrito Centro de Gijón. En cuanto a la red de autobuses urbanos, la mayor parte de las líneas pivotan en el Centro. El modelo considera importante la existencia de líneas transversales de EMTUSA, no sólo radiales.



Ilustración 12. Sistema de transporte público de Gijón. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

La estrategia a seguir debe atender a esta necesidad potenciando por un lado la oferta radial de acceso a la ciudad y **adaptando** también la **oferta de transporte público** a las nuevas actuaciones en el ámbito centro de la ciudad como es el caso de las zonas de actuación APRC y APNM. Otros aspectos muy importantes son los relativos a la **mejora de la accesibilidad**, tanto universal como a ámbitos residenciales y/o generadores de movilidad que en la actualidad tengan unos niveles no tan buenos como debieran ser.

Actuaciones:

1. Mejora de la velocidad comercial, así como de la calidad del servicio de la red de autobuses municipales (EMTUSA) con la introducción de **plataformas reservadas** y la priorización semafórica para los autobuses, principalmente en los ejes radiales principales de acceso a la ciudad, pero también en los ejes transversales.
2. **Reordenación de la red de EMTUSA** en el distrito Centro para su adaptación a las actuaciones llevadas a cabo por la implantación de las zonas APRC y APNM.
3. Analizar con el Consorcio de Transportes de Asturias las paradas existentes y las necesidades del transporte interurbano respetando la compatibilidad con el transporte urbano y escolar.
4. **Adecuación de la oferta de EMTUSA** a las nuevas necesidades de movilidad que puedan surgir con las actuaciones urbanísticas relacionadas con la estación intermodal y la puesta en marcha del "Metrotren".
5. Nuevo **espacio intermodal** en el Centro, para la red EMTUSA pero también si es posible para la red de autobuses rurales e interurbanos sin perjuicio de mantener los puntos de paradas actuales que facilitan el acceso de la

ciudadanía a los servicios interurbanos. Se prestará atención especial al diseño de paradas y espacios de circulación reservados a EMTUSA en este espacio intermodal así como en la remodelación del hospital de Cabueñes. La nueva estación Intermodal en la ciudad dentro del Plan de Vías será un elemento fundamental. La inclusión del ferrocarril en la estación intermodal es un punto básico en el nuevo modelo con el objeto de mejorar aún más la relación urbana-interurbana-supraurbana. Igualmente, se consideran otros espacios intermodales secundarios en, al menos, La Calzada, Llano y Milla del Conocimiento.

6. **Mejora de la accesibilidad** y cohesión en las zonas APRC y APNM con la introducción de una nueva línea circular que conecte el distrito Centro con Cimavilla. Punto básico de conexión es el nuevo espacio intermodal.
7. **Autobuses exprés** que conecten ámbitos periféricos con baja cobertura en transporte público.
8. Plan de **transporte a la demanda** en el entorno periurbano y rural. En este Plan de transporte se impulsará el Servicio de Taxi Rural Compartido como alternativa.
9. Mejora del transporte público en zonas de actividad (polígonos industriales, etc.).
10. Plan de mejora de la **accesibilidad universal** de acceso a los vehículos, pero también a las marquesinas y estaciones que deberán ser respetuosas con las normas urbanísticas que permitan una accesibilidad total a las mismas para las personas independientemente de su grado de movilidad. En este Plan se incorporan el servicio de taxi como servicio de transporte público que es.

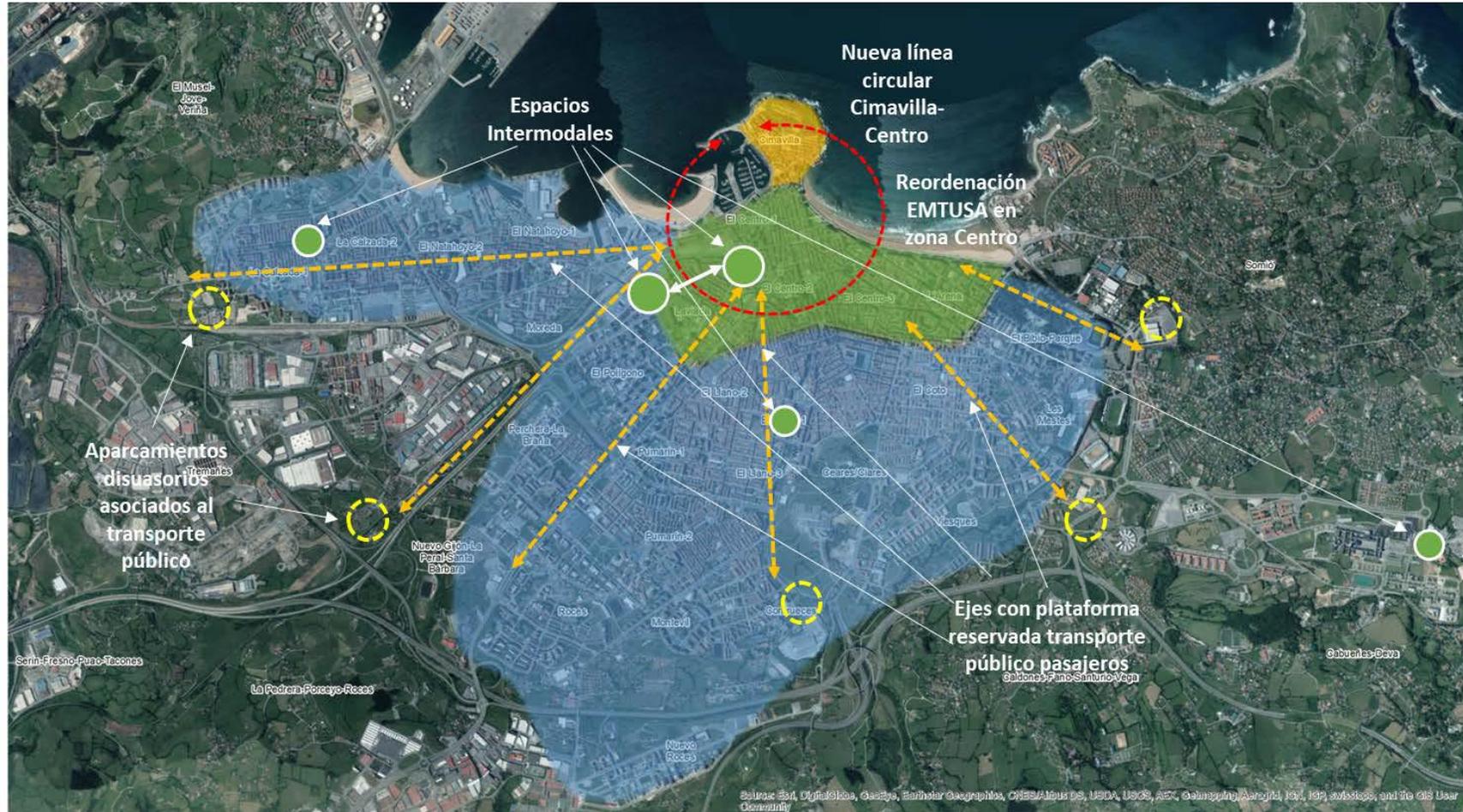


Ilustración 13. Fomento del transporte público. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024



Ilustración 14. Fomento del transporte público. (II) Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

D. Mejorar e impulsar la Movilidad Sostenible al trabajo y centros demandantes:

La movilidad de las personas residentes en Gijón por **motivo de trabajo**, que trabajan dentro o fuera del municipio, y de las no residentes atraídas por centros de trabajo radicados en el concejo son dos de los factores más importantes dentro del esquema general de movilidad de Gijón. Los servicios de diferentes tipos: educativos, sanitarios, comerciales, culturales, sociales, etc. son, también, destacados demandantes de viajes recurrentes.



Ilustración 15. Movilidad Sostenible y Segura a los centros escolares. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

Adicionalmente es básica la mejora de la **movilidad escolar**. Los problemas de acceso a los centros educativos han aumentado debido al cambio de hábitos. En la actualidad, es muy notable el porcentaje de uso del coche.

Fomentar políticas tendentes a la **movilidad sostenible** en esta tipología de desplazamientos es una clara línea estratégica del PIMSS.

E. Mejora de la Calidad ambiental y energética:

El Modelo de Movilidad de Gijón 2018-2024 contempla las siguientes actuaciones:

1. Elementos como la mejora de la **eficiencia energética y medioambiental** en la flota de autobuses de EMTUSA, así como en los vehículos del Ayuntamiento, empresas públicas y privadas son básicos.



Ilustración 16. Mejora de la calidad ambiental y energética. Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

2. **Fomento del uso de vehículos de bajas emisiones y alimentados por energías alternativas** (electricidad, gas natural, hidrógeno, etc.) e implantación de las infraestructuras necesarias (puntos de recarga de VE, electrolinerías, etc.).

3. Implantación de **áreas de bajas emisiones** en los espacios de prioridad no motorizada.

F. Incidir sobre la conducta de movilidad en la ciudadanía:

Las líneas estratégicas no podrán ser llevadas a cabo sin una adecuada campaña de educación, a través de canales de comunicación y **sensibilización ciudadana**, que además de dar a conocer las acciones que se lleven a cabo dentro del contexto del PIMSS de Gijón, incidan en la educación en aspectos de **movilidad sostenible y segura** y que, por tanto, permitan contar con el apoyo de la ciudadanía para así maximizar los resultados.

1. Plan de comunicación
2. Plan de sensibilización

- a. Movilidad global
- b. Sensibilización población escolar
- c. Sensibilización población trabajadora

G. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano:

El desarrollo de Gijón desde el punto de vista urbanístico debe contemplar los **criterios de sostenibilidad** básicos para no cometer los errores del pasado. Un aspecto muy importante es la necesidad de apoyar la regeneración urbana de espacios degradados frente al desarrollo de nuevos espacios urbanos. El crecimiento de la ciudad en base a nuevos desarrollos junto al deterioro paulatino de otros espacios urbanos ya consolidados es probablemente el mayor de los peligros para alcanzar un verdadero **modelo sostenible de la ciudad**.



Ilustración 17. Vista aérea de la zona del puerto deportivo y de la playa de poniente en Gijón.

Fuente: Modelo de Movilidad de Gijón del PIMSS 2018-2024

- **Escenario o alternativa dos (2)**, correspondiente a un modelo de movilidad donde el eje vertebrador del mismo sea el ferrocarril (Supresión de la Barrera Ferroviaria de Gijón y Metrotrén hasta Cabueñes), se contemplarán igualmente las actuaciones recogidas en el PIMSS, las medidas establecidas en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (Zonas de Bajas Emisiones, entre otras), así como las recogidas en la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible del Concejo de Gijón/Xixón (publicada en BOPA con fecha 31/05/2021) y especialmente las relativas a las obligaciones medioambientales, las ordenaciones permanentes y temporales y la regulación del estacionamiento relativas a la zona ORA, además de la inclusión de otras medidas complementarias que se deriven del actual Plan.
 - **Estación Intermodal:** correspondiente a la fecha de redacción del presente documento, la información más actualizada de la que se dispone en relación a esta actuación es la contenida en el borrador del nuevo convenio del **Plan de Vías** presentado por la Alcaldesa de Gijón, Ana González, el 27 de septiembre de 2021 y que propone la ubicación de la futura estación intermodal en Moreda, pendiente en todo caso a lo que dictamine el Estudio Informativo de la Nueva Estación

Intermodal de Gijón y de la correspondiente declaración de impacto ambiental, que será la que fije la ubicación definitiva de la estación.

El proyecto presentado incluye las siguientes actuaciones:

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

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

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

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

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

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

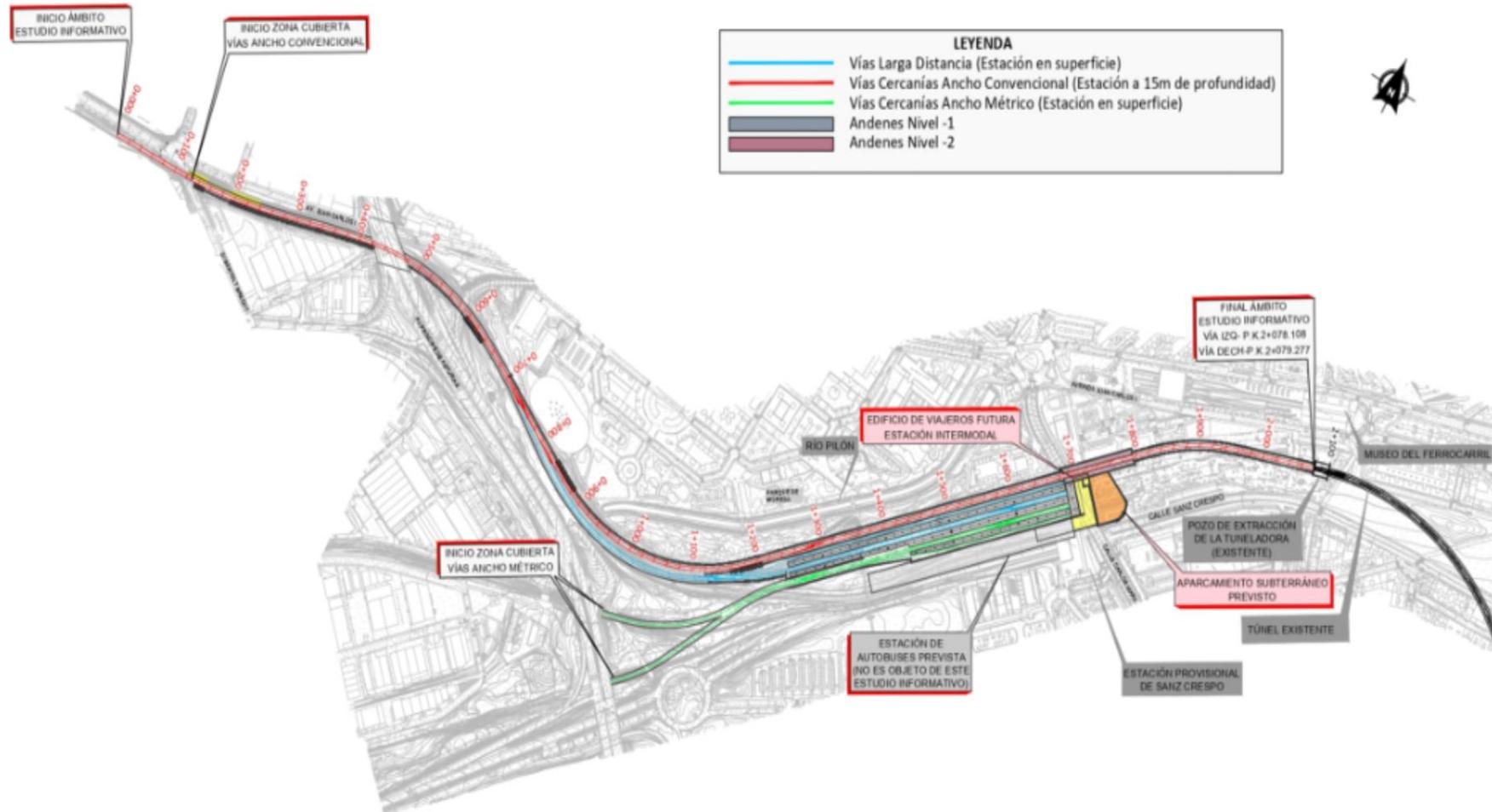


Ilustración 18. Plano de conjunto (Alternativa 1. Solución Moreda) del Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón. Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

- **Metrotrén:** la información más actualizada de la que se dispone a la fecha es la que figura en el documento de “Supresión de la barrera ferroviaria de Gijón - Revisión de propuestas – Estación de Plaza Europa – Prolongación hasta Cabueñes” de ADIF que data de diciembre de 2019. A continuación, se describe su contenido principal:

- **Situación actual:**

- La estación de Sanz Crespo centraliza las circulaciones de ancho convencional (C1 y larga distancia) y de ancho métrico (F4 y F5)
- Túnel de 3,5 km del Metrotrén construido entre Museo de Ferrocarril y Viesques



Ilustración 19. Situación actual- Supresión de la barrera ferroviaria de Gijón - Revisión de propuestas – Estación de Plaza Europa – Prolongación hasta Cabueñes Fuente: ADIF – Diciembre 2019

- **Conjunto de actuaciones previstas:**

- Metrotrén Viesques: completar obra civil 3,5 km túnel + Plaza Europa (nueva) + Bibio y Viesques (pantallas perimetrales y losas de cubierta ya construidas)
- Metrotrén Cabueñes: 2,5 km de nuevo túnel y las estaciones de Universiadd y Cabueñes



Ilustración 20. Conjunto de actuaciones previstas. Supresión de la barrera ferroviaria de Gijón - Revisión de propuestas – Estación de Plaza Europa – Prolongación hasta Cabueñes [3] Fuente: ADIF – Diciembre 2019

▪ **Estación de Plaza de Europa - Ubicación:**

- Alternativa Inicial
- Alternativa Este
- Alternativa Oeste



Ilustración 21. Estación de Plaza de Europa – Alternativas de ubicación. Proyecto de Construcción del Túnel de Penetración del Ferrocarril en Gijón. Estación de Plaza de Europa. Obra Civil. Fuente: ADIF

5.2. Líneas estratégicas e indicadores de impacto

Tal y como se introduce al inicio del epígrafe 4 “Definición de objetivos y líneas estratégicas de actuación”, a continuación, se definen una serie de líneas estratégicas basadas en el PIMSS 2018-2024, para cada una de las cuales se describen unas acciones que poder cuantificar por medio de los indicadores de impacto.

Dichos indicadores, tendrán un valor objetivo distinto para cada uno de los escenarios analizados, para lo cual se realizarán análisis de los valores realistas que es posible alcanzar a corto, medio y largo plazo.

Línea estratégica 1: Fomentar los modos no motorizados, la recuperación del suelo público urbano para la ciudadanía y la creación de espacios de prioridad residencial

1. Implantación de APRC: Cimadevilla
 - *Indicador: Vehículos/día acceden al ámbito*
2. Implantación de una red de zonas peatonales/calles 10, zonas 20 y zonas 30. Supermanzanas
 - *Indicador: km/superficie vías peatonales*
 - *Indicador: % de superficie peatonal sobre el total del viario*
3. Creación de una red de itinerarios peatonales accesibles y funcionales
 - *Indicador: % km red básica peatonal con nivel de servicio A*
4. Completar y mejorar la red ciclista
 - *Indicador: % de población/superficie cubierta.*
5. Aumentar y mejorar el sistema de bicicleta pública
 - *Indicador: % de población/superficie cubierta.*
6. Aumentar el número de aparcabicis
 - *Indicador: % población cubierta*
7. Plan de señalización de itinerarios ciclistas
 - *Indicador: km de red ciclista señalizada*
8. Impulso del biciregistro o registro de bicicletas
 - *Indicador: Bicicletas registradas*

Línea estratégica 2: Disminuir las externalidades causadas por el tráfico privado: accidentes, ruido, contaminación, ocupación de espacio, etc.

9. Creación de una infraestructura, tecnológica y operativa, para la gestión de la movilidad
 - *Indicador: velocidad media o % de demora*
10. Reorganización de la zona regulada (Zona ORA) y posible ampliación en áreas de borde
 - *Indicador: plazas ORA/habitantes*
11. Plan de aparcamientos disuasorios
 - *Indicador: Número de plazas.*
12. Plan de aparcamientos para PMR
 - *Indicador: % de plazas PMR sobre el total*

13. Plan de aparcamientos residenciales
 - *Indicador: Cobertura infraestructural*
14. Plan de calmado de tráfico
 - *Indicador: % de vehículos superan la máxima velocidad de circulación.*

Línea estratégica 3: Fomentar un mayor peso del transporte público tanto urbano como interurbano, así como su intermodalidad

15. Nueva estación intermodal y cubrimiento hasta La Calzada
 - *Indicador: Tiempo medio de acceso entre zonas*
16. Prolongación ferroviaria de Cercanías en Gijón (Metrotrén)
 - *Indicador: Tiempo medio de acceso entre zonas.*
17. Regulación con prioridad semafórica al transporte público
 - *Indicador: Velocidad comercial transporte público urbano*
18. Nueva línea circular distrito Centro-Cimadevilla
 - *Indicador: % Cobertura T.Público Cimadevilla*
19. Reordenación del transporte público urbano tras la implantación del Metrotrén
 - *Indicador: Viajeros/km*
20. Servicio de transporte compartido en el entorno rural
 - *Indicador: Número de viajeros transporte a la demanda*
21. Mejora del servicio de taxi
22. Plataformas reservadas al transporte público
 - *Indicador: Velocidad comercial transporte público urbano*
23. Accesibilidad en los servicios de transporte
 - *Indicador: Autobuses accesibles*
24. Plan de Mejora de Marquesinas
 - *Indicador: Marquesinas accesibles*

Línea estratégica 4: Mejorar e impulsar la movilidad sostenible al trabajo y centros demandantes de Viajes

25. Fomento de los viajes en coche compartido
 - *Indicador: Ocupación media*
26. Incentivación de Planes de movilidad a centros de actividad y atracción de viajes
 - *Indicador: % de viajes en modos sostenibles para ir al trabajo*

27. Aplicación del PTT del Ayuntamiento de Gijón.
- *Indicador: % de viajes en modos sostenibles de los trabajadores del Ayuntamiento de Gijón*

Línea estratégica 5: Mejorar la calidad ambiental y energética en la movilidad urbana

28. Crear una zona de Bajas Emisiones. Aplicación Ordenanza de Movilidad
- *Indicador: % del parque circulante vehículos ECO- 0 emisiones.*
29. Renovación del parque municipal de vehículos
- *Indicador: % de vehículos municipales ECO- 0 emisiones*
30. Apoyo municipal a vehículos eficientes
- *Indicador: % del parque circulante vehículos ECO- 0 emisiones.*
31. Creación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
- *Indicador: Puntos de recarga*
32. Fomento Car-Sharing eléctrico
- *Indicador: Vehículos car-sharing eléctrico*

Línea estratégica 6: Optimizar la distribución urbana de Mercancías

33. Nuevo vial de acceso al Puerto
- *Indicador: % de vehículos pesados Av. Príncipe de Asturias*
34. Ordenación de la carga y descarga. Regulación del tamaño y tecnología del vehículo según horario y zona
- *Indicador: Nº de viajes profesionales*
35. Planificación y uso de plataformas logísticas
- *Indicador: Nº de plataformas logísticas*
36. Gestión y seguimiento de las zonas de carga y descarga. Aplicación móvil
- *Indicador: % de indisciplina zona de carga y descarga*
37. Medidas para optimizar el e-commerce.
- *Indicador: Nº de consignas*

Línea estratégica 7: Incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía: formación, concienciación, empatía, etc.

38. Planes de movilidad escolares

Indicador: Nº de alumnos involucrados

39. Plan de concienciación, sensibilización y formación ciudadana
40. Creación de la Oficina Municipal de Movilidad Sostenible. Observatorio de la movilidad

Línea estratégica 8: Contribuir a la planificación urbanística sostenible del desarrollo urbano

41. Implantación de planes de movilidad sostenibles en los nuevos desarrollos urbanísticos
42. Instalación de puntos de recarga en parkings públicos y garajes comunitarios
43. Local común de guarda bicicletas
44. Ordenación Área Industrial

5.3. Formato propuesto

Para cada una de las acciones enmarcadas en las distintas líneas estratégicas se plantea la composición de una ficha resumen en la que se describa:

- Objetivo y justificación de la medida
- Descripción de la misma
- Viabilidad operativa. Actuaciones y decisiones técnicas/administrativas necesarias
- Agentes involucrados en su desarrollo
- Importancia/repercusión en el marco del PMS
- Presupuesto económico estimado
- Posibles vías de financiación
- Estimación de beneficios asociados
- Plazo previsto
- Indicador de impacto
- Plano o imagen de las medidas propuestas

A continuación, se muestran dos ilustraciones que ejemplifican el formato de ficha propuesto:

1. Fomentar los modos no motorizados, la recuperación del suelo público urbano para la ciudadanía y la creación de espacios de prioridad residencial	Viabilidad operativa. Actuaciones y decisiones técnicas/administrativas necesarias
1.1. Implantación de APRC: Cimavedilla	Las etapas de implementación serán las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Estudio de viabilidad • Proyecto de ejecución • Licitación y ejecución de las obras
Objetivo y justificación La importancia de los centros históricos de nuestras ciudades es sobradamente conocida, el interés por la intervención en los cascos comprende los diferentes niveles de la Administración y los agentes sociales y económicos que habitan y actúan en ellos. A mediados de los años noventa comenzaron a desarrollarse estrategias integrales de revitalización de los cascos, en las que las actuaciones clave estaban vinculadas a la consecución de una movilidad sostenible y a la creación de espacios públicos en la mayor parte de la zona céntrica. En el caso del núcleo de Gijón, el centro histórico y particularmente Cimavilla, representa un espacio simbólico, y digno de seguir recuperándolo, siendo éste junto con el centro, el corazón de la ciudad. Los objetivos generales que se pretenden conseguir con esta actuación son: <ul style="list-style-type: none"> • A corto plazo, mejora de la calidad de vida de la ciudadanía, en especial de la población residente. Mejora inmediata de la accesibilidad universal. • A medio-largo plazo, progresivo cambio en los hábitos de movilidad, que comporten una utilización más coherente del vehículo motorizado en el entorno urbano y un fomento de la movilidad en modos no motorizados (a pie o en bicicleta), es decir, reducir la dependencia del automóvil en desplazamientos con origen y/o destino en Cimavilla. 	Agentes involucrados en su desarrollo <ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Gijón <ul style="list-style-type: none"> > Oficina Municipal de Movilidad Sostenible > Obras e Infraestructuras > Urbanismo > Actividad Económica • Asociaciones de vecinos y agentes sociales • Empresa Mixta de Tráfico de Gijón, S.A. • Unión de Comerciantes del Principado de Asturias y Asociación de Hostelería y Turismo en Asturias
Descripción Esta área debe tener características homogéneas en cuanto a infraestructura y configuración. Se refiere. Las actuaciones que se proponen para mejorar las condiciones para la persona que se desplaza a pie en todo el ámbito definido de Cimavilla, serán las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Se generalizará el establecimiento de espacios de movilidad activa de convivencia (EPUC) en dicho ámbito. • Con carácter general el barrio será Zona 20, con aplicación de un límite de velocidad genérico para todo el tráfico rodado de 20 km/h, que irá acompañado de elementos físicos de calmado del tráfico en las zonas de mayor conflicto con el tránsito motorizado y el no motorizado. • [...] Todas las medidas a materializar tendrán que cumplir con la normativa urbanística y sectorial que le sea de aplicación y esté en vigor, así como con otras normas específicas. Se deberá poner especial cuidado en que ninguna de las medidas aplicadas suponga obstáculo alguno para el acceso al barrio de los servicios de emergencias. La instalación de sistemas como, por ejemplo, los sistemas de control de accesos no deben suponer retraso alguno en el procedimiento de acceso a los servicios de emergencias. En la posible instalación de elementos físicos como, por ejemplo, bolardos se tendrá como prioridad el no impedir el acceso o restringir los espacios de maniobras junto a las fachadas a los servicios de emergencias.	Importancia/repercusión en el marco del PMS Media Presupuesto económico estimado El presupuesto total estimado es de 15.615.600€ que se desglosa en: <ul style="list-style-type: none"> • Estudio de viabilidad: 15.000€ • Proyecto de ejecución: 150.000€ • Ejecución de las obras: 15.450.600€ (330.000 metros cuadrados de actuaciones con un precio medio por metro cuadrado de 46,82€ representa un coste total de 15.450.600€)
	Posibles vías de financiación Presupuesto municipal
	Estimación de beneficios asociados <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de calidad de vida de la ciudadanía, en especial de la población residente • Mejora de la accesibilidad universal
	Nivel cumplimiento objetivos generales
	Plazo previsto Corto, medio y largo plazo
	Indicador de impacto: Vehículos/día acceden a la zona

Ilustración 22. Ejemplo de la ficha de actuación asociada a una línea estratégica. Fuente: Elaboración propia

Plano o imagen de las medidas propuestas

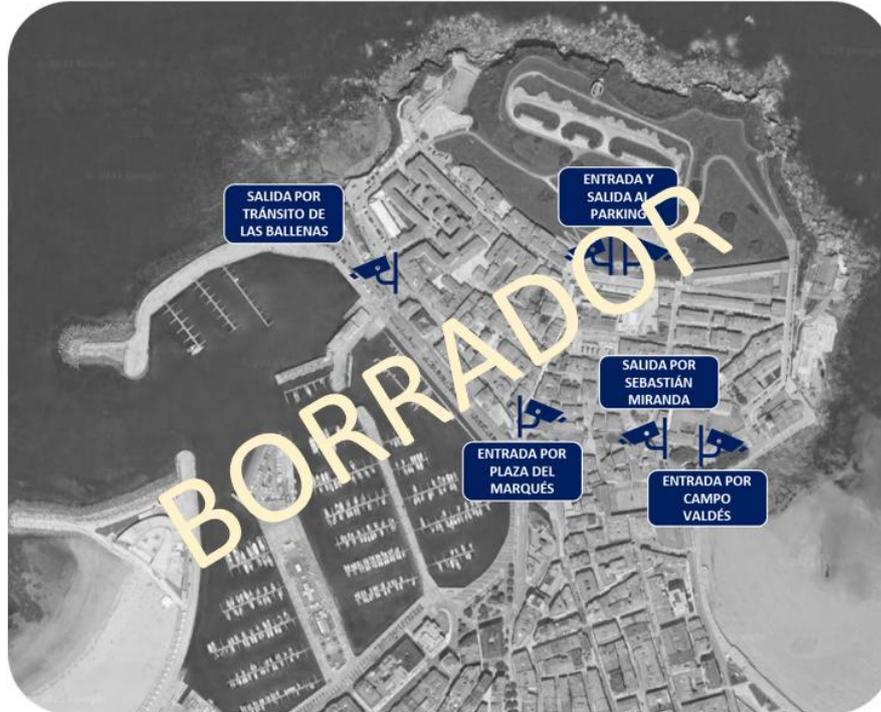


Ilustración 23. Ejemplo de plano o imagen de la ficha de actuación asociada a una línea estratégica.
Fuente: Elaboración propia