

MOVILIDAD Y URBANISMO TÁCTICOS

LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO URBANO EN CLAVE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



GIJÓN/XIXÓN
Principado de Asturias



Objetivos

- Contribuir a una mayor calidad de vida de la ciudadanía.
- Reducir el impacto ambiental del transporte en todos sus aspectos.
- Disminuir el consumo energético en el modelo de movilidad.
- Potenciar la seguridad vial y la accesibilidad en la movilidad de la ciudadanía.
- Promover un planeamiento urbanístico sostenible.

Ámbitos de actuación



- ▶ calmado tráfico
- ▶ urbanismo táctico
- ▶ entornos escolares
- ▶ peatones / movilidad reducida
- ▶ educación vial



El Ayuntamiento de Gijón/Xixón está impulsando un cambio en el modelo de movilidad de la ciudad de acuerdo a **criterios de sostenibilidad ambiental, accesibilidad e integración de colectivos y personas**, y un orden de prioridades de actuación mediante el fomento de los modos activos de desplazamiento (peatonal y ciclista), el transporte público de viajeros y la movilidad compartida.

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO ALCANCE

En este contexto, algunas de las claves han sido las **medidas de reordenación del espacio urbano utilizando la denominada "movilidad y urbanismo tácticos"**: actuaciones sencillas, de rápida ejecución y de bajo coste que han permitido reconvertir espacios en los que el coche era el protagonista y cederlos a peatones y ciclistas. Todo ello unido a otras actuaciones de ordenación y planificación estratégica de más largo alcance entre las que cabe mencionar la elaboración y aprobación de la nueva **Ordenanza de movilidad sostenible, el Plan de movilidad sostenible 2021-2030**, éste último en proceso de elaboración, o los diferentes estudios y proyectos de reordenación del espacio público urbano (entorno del estadio de El Molinón, paseo marítimo

de Fomento-Poniente, plan director de aparcamientos...).

Este **urbanismo táctico se ha centrado en diferentes ámbitos de actuación**, principalmente: la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta, el transporte público, el aparcamiento regulado en la calle y los entornos escolares seguros. El objetivo ha sido reducir la presencia y la velocidad del tráfico a motor privado, tanto en circulación como en aparcamiento, y pacificar el espacio pú-



blico para fomentar los modos de movilidad activos y saludables.

Una de las principales medidas por las que se apuesta es la reducción de la velocidad a 30 km/h en todas las vías de un único carril por sentido de circulación, mientras que en las de dos o más carriles se limita la velocidad a un máximo de 30 km/h, al menos en uno de sus carriles. De este modo, se apuesta por un **modelo de Ciudad 30 como un elemento clave para promover la seguridad vial de los usuarios y colectivos más vulnerables**, y reducir los niveles de ruido y contaminación atmosférica en el espacio público.

REORDENACIÓN DEL MURO DE SAN LORENZO

La intervención realizada en el lugar más emblemático de la ciudad ha consistido en el cierre al tráfico de vehículos a motor de dos carriles de circulación, lo que ha permitido **ampliar la zona peatonal del paseo y reordenar el trazado del carril bici existente**, dejando un único carril de servicio al tráfico motorizado.

Se trata, sin duda, de **la intervención de urbanismo táctico de las ejecutadas en el espacio público de la ciudad con mayor**

LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE GIJÓN

En contraste con su morfología urbanística, en cuanto a movilidad, la ciudad presenta una estructura longitudinal este-oeste debido, fundamentalmente, a la barrera arquitectónica que supone el denominado tridente ferroviario que cruza la ciudad por el oeste. Por otro lado, frente a la ciudad compacta, que ocupa aproximadamente el 8 % de la superficie del término municipal y alberga a casi el 90 % de la población (por tanto, presenta distancias relativamente cortas, óptimas para el desarrollo de modos de movilidad activa), se desarrolla el Gijón periurbano y rural, la ciudad dispersa que representa el 92 % de la superficie del concejo para una población de poco más de 28.000 habitantes que presenta dificultades para una movilidad sostenible.

Al igual que en el resto de las regiones de la Cornisa Cantábrica, y en especial, en las áreas metropolitanas policéntricas como el Área Central de Asturias a la que pertenece Gijón, la dispersión urbana resulta ser uno de los mayores desafíos de sostenibilidad a los que se enfrenta la ciudad. En este sentido, un dato significativo es que desde 2009, en que Gijón llegó a su máximo de población y ésta empezó a decrecer en una evolución continua que sigue en la actualidad, la zona urbana del concejo ha perdido 14.600 habitantes y la zona rural ha ganado casi 8.100.



alcance, en el sentido de que se corresponde con una acción a corto plazo y de bajo coste que busca generar cambios a largo plazo replanteando el modelo de movilidad de una parte sustancial del espacio urbano de la ciudad, transformando lo que en la práctica era la ronda norte de la ciudad. Una medida articulada

en el nuevo modelo de ciudad que vino impulsada por la exigencia de garantizar la necesaria distancia interpersonal frente a la pandemia del COVID19.

COEXISTENCIA DE BICICLETAS Y TRÁFICO A MOTOR

En lo que se refiere, al uso de la bicicleta, se han ejecutado nuevos tramos de carril bici y se ha creado una **red de ciclocarriles** en distintas calles y avenidas para favorecer la **circulación segura de bicicletas y patinetes eléctricos en coexistencia con el resto de vehículos en la calzada**. La red se ha diseñado bajo el criterio de configurar itinerarios que den continuidad a los carriles bici existentes y/o a tramos sin continuidad, y que abarcará 22,5 km. Se opta así por **un modelo que combina una red básica de carriles bici complementada con ciclocarriles en la calzada**, configurando itinerarios que conecten los principales centros generadores de viajes.

Estas medidas han ido acompañadas de **actuaciones de comu-**



nicación y educativas centradas en la circulación en los ciclocarriales, haciendo un llamamiento a la convivencia y el respeto entre vehículos. También se ha puesto en marcha el **Programa de fomento del uso de la bicicleta** entre la ciudadanía para promoverla como medio de transporte cotidiano y no sólo ligada al ocio; por un lado, mediante talleres de formación o **Biciescuela Municipal**, dirigidos tanto a la población adulta como a la escolar; y por el otro, con actividades de sensibilización sobre buenas prácticas de referencia dirigidas a públicos específicos.



Dentro de este apartado destaca el apoyo del Ayuntamiento a la iniciativa "30 Días en Bici", evento anual de promoción de la bicicleta. Gijón es también, desde el año 2015, miembro de la Red de Ciudades por la Bicicleta.

IMPULSO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es de **vital importancia en el nuevo modelo de movilidad sostenible que se pretende implantar**. La red de autobuses urbanos comparte viario con el resto del tráfico rodado, lo que supone compartir los in-

convenientes de la alta densidad de vehículos y los retrasos ocasionados por el estacionamiento y las paradas irregulares.

Las **principales actuaciones ejecutadas con relación al transporte público** han consistido en medidas de política tarifaria (gratuidad del autobús a menores de 17 años y reducción del precio del viaje), la eliminación de retranqueos en paradas para mejorar la accesibilidad y la velocidad comercial y un plan de implantación de carriles bus en diversas calles y avenidas de la ciudad.



LO APRENDIDO HASTA AHORA

Todas las medidas e intervenciones realizadas hasta la fecha responden de forma coherente al mismo modelo: incorporar el nuevo paradigma de la sostenibilidad a la agenda urbana y, de forma particular, el de la movilidad y la forma de relacionarnos con el espacio público. En este proceso de cambio se hace necesario contextualizar el papel presente y futuro que debe de tener el uso del vehículo privado en la ciudad en relación a las externalidades conocidas sobre el medio ambiente, el consumo energético, la ocupación del espacio público, la seguridad vial o el bienestar y la salud de las personas. Aún siendo pronto para evaluar resultados, el camino está trazado y el debate está servido. Con una combinación de medidas de corto y largo alcance, Gijón está sentando las bases de la nueva movilidad, respondiendo a una creciente demanda social que desea un espacio urbano de mayor calidad, universalmente accesible, más amable y humano a la par que garante del necesario dinamismo económico y social.

Concejalías implicadas

- Concejalía de Medio Ambiente y Movilidad
- Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas

Datos de contacto

Cosme García Revilla
 Director General de Medio Ambiente y Movilidad
 Concejalía de Medio Ambiente y Movilidad
 Ayuntamiento de Gijón/Xixón
 movilidad@gijon.es
 www.gijon.es/movilidad