

## 7.2. FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

Se apuesta por crear una red peatonal de alta calidad en distintos ejes de la ciudad como la fachada marítima, consolidando y dando continuidad hacia la zona de Poniente y la Calzada a la actuación llevada a cabo en el Muro. También se plantea actuar en otros ejes transversales como las avenidas Pablo Iglesias o Príncipe de Asturias, “descarreterizando” esta vía una vez se ponga en marcha el nuevo acceso al Puerto del Musel. Así, **el Plan plantea intervenir en 14,1 Km de la red básica peatonal**. De esta forma, todos los barrios disponen de un eje peatonal de calidad que los conecte con el resto de la ciudad.

Por lo que se refiere a la **bicicleta y los vehículos de movilidad personal**, el Plan hace una apuesta decidida, planteando **36,9 km de nuevo trazado, de los cuales 25,3 km serán nuevos ejes segregados (carriles bici) en calzada, 10,6 km de nuevos ciclocarriles y 1,0 km de trazado compartido con peatones**. También se contempla ampliar y mejorar el servicio de **bicicleta pública** con **47 estaciones nuevas** y un total de **250 bicicletas** que permita acercar a este modo de transporte a segmentos de población menos proclives a su utilización.

La línea estratégica continúa con una apuesta decidida para crear aparcamientos para bicicletas privadas (110 nuevos puntos) así como aparcamientos seguros en puntos de intercambio modal o gran atracción de viajes.

Por último, el Plan recoge de forma íntegra las medidas del PIMSS destinadas a mejorar la señalización de la red ciclista, así como el impulso y mantenimiento de una serie de programas y servicios de fomento de la bicicleta, entre los que destaca el programa de la Biciescuela y el Biciregistro Municipal, medida que también viene reflejada en la nueva ordenanza. Por lo que se refiere a la señalización, se hace un especial hincapié en evitar en la medida de lo posible la utilización de la señal R-407 que obliga a los ciclistas a utilizar el carril-bici y optar por la S-35 que es informativa.

## 7.2 FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE

### 12. CREACIÓN DE UNA RED DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES Y FUNCIONALES. GIJÓN UNA CIUDAD PARA PASEAR

#### Objetivo y justificación

El objetivo de esta medida es mejorar el nivel de servicio de la red peatonal definida en la diagnosis, que conectaba los diferentes barrios de la ciudad, de tal forma que cada uno de ellos tuviera, como mínimo, un eje de calidad que lo conectara con el resto de la ciudad. Debe indicarse que el desplazamiento a pie es el modo funcional más seguro, rápido, cómodo y sostenible para buena parte de los desplazamientos, especialmente para aquellos con una longitud inferior a 1,5 km. Un 14% de los desplazamientos tienen una longitud inferior a 1 km.

Además, la mejora de estos itinerarios beneficia especialmente a los colectivos más frágiles como personas mayores o menores, a la vez que mejora las condiciones de seguridad de las mujeres, al ofrecer espacios abiertos y diáfanos.

#### Descripción

La ordenanza de movilidad sostenible del concejo de Gijón/Xixón en su artículo 27 establece para los itinerarios peatonales lo siguiente:

*“Se corresponden con ámbitos o espacios de paso destinados al tránsito de personas o al tránsito mixto peatonal y de vehículos, que se determinen y diseñen a lo largo de vías públicas que muestren continuidad, en los que la accesibilidad, la seguridad y la funcionalidad se asegurarán por todos los medios posibles como elementos prioritarios.*

*Para asegurar la accesibilidad, la seguridad y la funcionalidad de estos itinerarios, se limitará el aparcamiento y el tráfico motorizado en las calles de su entorno, si fuera necesario. Además, para asegurar la seguridad, de estos itinerarios, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la del resto de la calzada con las características técnicas generales establecidas en la normativa estatal y específica para su adecuación a las vías urbanas.”*

En la elaboración del diagnóstico se detectaron problemas en parte de esta red básica peatonal: existencia de estrechez de las aceras, presencia de obstáculos, pasos de calles excesivamente largos y problemas de invasión de espacios peatonales por los vehículos en los estacionamientos.

En este sentido, se considera prioritaria la actuación sobre determinados ejes, de tal forma que como mínimo el 80% de esta red alcance las más altas cotas de calidad.

Se aconseja adoptar el modelo de plataforma única y calle de prioridad peatonal en algunos de los itinerarios peatonales propuestos, particularmente en los que discurren por calles de la ciudad de marcado carácter comercial.

#### Priorización y submedidas

A continuación, se definen los ejes transversales o radiales sobre los que se considera necesario actuar en el horizonte del Plan:

#### Ejes transversales

**12.1 Consolidación de la actuación llevada a cabo en el Muro.** Desde el punto de vista de la recuperación del espacio público y fomento de la oferta peatonal se considera todo un éxito la actuación llevada a cabo en el Muro pues se ha constituido en la vía con uno de los mayores flujos peatonales del municipio, convirtiéndose no sólo en un itinerario de paso sino también en un foco atractor en si mismo. La afectación sobre el tráfico ha sido mínima tal y como se documenta en estudio anejo.

**12.2 Mejora de la oferta peatonal en la zona de Poniente.** Para dar continuidad al eje peatonal de la fachada marítima, el Ayuntamiento ha realizado un concurso de ideas que en mayor o menor medida plantea la ampliación del espacio peatonal de la zona de Poniente. El Plan asume parte de estas medidas y considera el establecimiento de zonas de prioridad peatonal en las calles Mariano Pola y Rodríguez San Pedro, permitiendo únicamente el acceso a aparcamientos de residentes y parkings públicos, así como el vial norte de José Manuel Palacio. El tráfico se concentraría en el vial sur de la Av. José Manuel Palacio y en la calle Marqués de San Esteban (ambas con un carril por sentido).

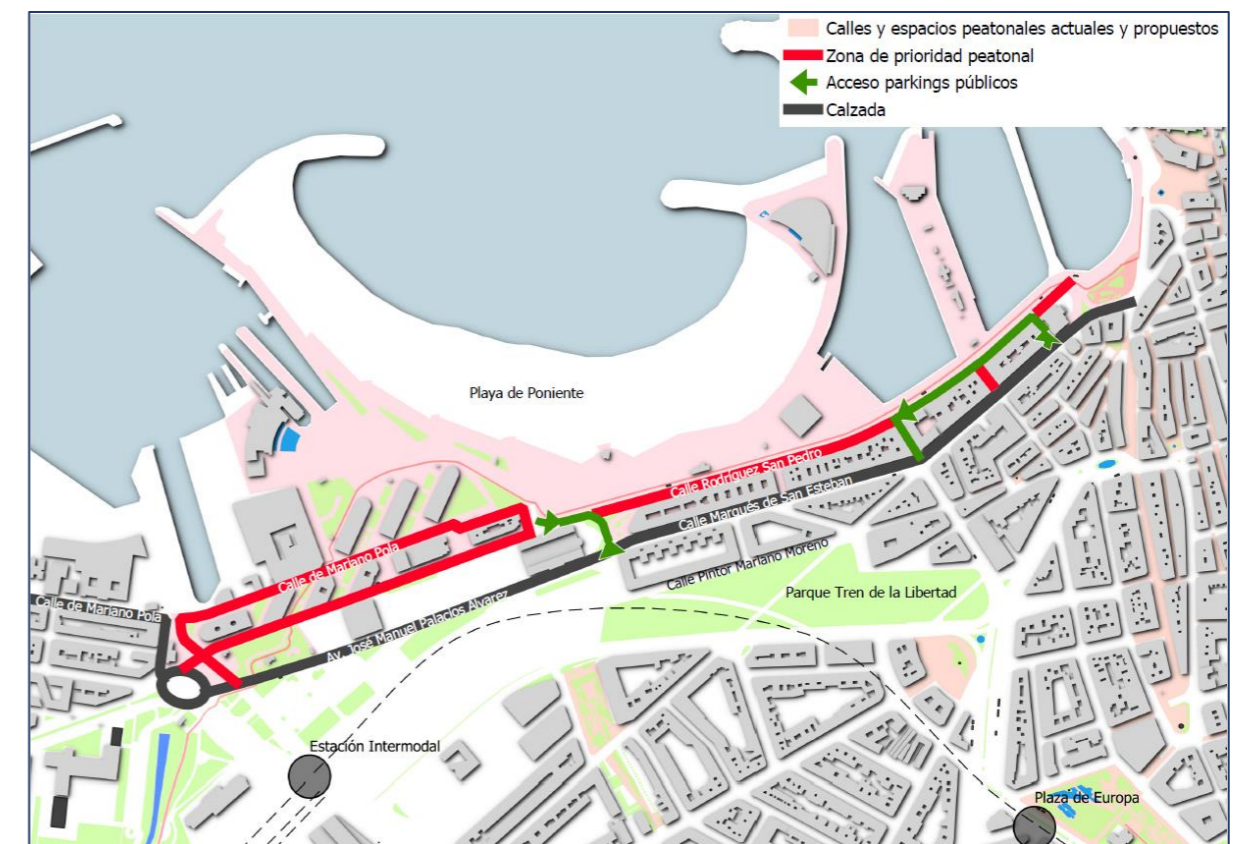


Ilustración 37. Mejora de la oferta peatonal en la zona de Poniente. Fuente: elaboración propia

**12.3. Ampliación de aceras en Avda. de Galicia.** Para dar continuidad al eje transversal de la fachada marítima, el Plan considera necesaria la ampliación futura de aceras de la Avda. de Galicia, lo que obligará a realizar un estudio que contemple una reordenación del tráfico y de las líneas de autobús que utilizan esta avenida con el objetivo de reasignar el espacio disponible.

**12.4. Ampliación de aceras en Paseo Doctor Fleming:** se plantea la ampliación de aceras en ambos márgenes de este paseo para dignificarlo y convertirlo en un itinerario peatonal junto al río Piles, enmarcando esta actuación dentro de la regeneración de espacios iniciada con peatonalización de la Avda. del Molinón.

**12.5. Creación de un eje peatonal de Poniente al Muro de San Lorenzo.** El objetivo será crear un gran eje peatonal que comunique la Playa de Poniente con el Muro de San Lorenzo, a través del ámbito urbanizado del Solarón, calle Llanes y Plaza de Europa, y su continuidad hacia las calles Covadonga, Plaza de San Miguel, Ruiz Gómez y Caridad, consolidando las actuaciones de urbanismo táctico llevadas a cabo en éstas últimas calles y su conversión en calles de prioridad peatonal.

**12.6. Mejora del itinerario peatonal Fomento - Plaza del Carmen – Náutico:** a partir de la reducción de un carril de circulación se propone la ampliación de aceras en este ámbito del centro de la ciudad, de gran tránsito peatonal y marcado carácter comercial, afectando a las calles Dominguez Gil, San Bernardo, Munuza, Plaza del Carmen y Felipe Menéndez.

**12.7. Ampliación y mejora de las aceras de la Avda. Pablo Iglesias.** Este importante eje este-oeste dispone de tramos que ofrecen un bajo nivel de servicio, con aceras estrechas y en mal estado. Se plantean diferentes alternativas de sección que se exponen en documento anejo.

**12.8. Bulevar Avda. Príncipe de Asturias.** El nuevo acceso al Puerto de El Musel permitirá “descarreterizar” la Avda. Príncipe de Asturias, integrando esta vía en la ciudad, permitiendo la conexión peatonal entre los barrios de La Calzada y el sur de la ciudad.

### Radiales

**12.9. Bulevar Estación intermodal.** La nueva estación intermodal viene acompañada de la supresión del viaducto de Carlos Marx así como la creación de un potente eje peatonal en el actual Parque Tren de la Libertad (El Solarón).

**12.10. Mejora del itinerario peatonal de la Avda. de Portugal** (desde la calle Carlos Marx hasta la calle Llanes). La conversión de esta calle en sentido único permitirá la ampliación de una de las aceras mejorando el itinerario peatonal con el centro de la ciudad.

**12.11. Ampliación de aceras en Calle Begoña-Calle Instituto.** Actualmente no hay un eje peatonal claro que conecte los Jardines de Begoña, uno de los centros neurálgicos de la ciudad con la plaza Mayor y Cimadevilla, presentando muchas calles con aceras reducidas como las de Begoña e Instituto. Se plantea la ampliación de aceras en ambas calles a partir de la supresión de la banda de aparcamiento existente.

**12.12. Ampliación de aceras de la Avda. Schulz.** Esta avenida constituye uno de los principales ejes terciarios del barrio de El Llano, con unas aceras muy exiguas. Se plantea la necesidad de mejorar el itinerario peatonal mediante la ampliación de aceras, actuación que estará supeditada a la reestructuración de las líneas de autobús una vez se implante el metrotrén.

**12.13. Mejora urbanística tramo final de la Avda. de El Llano.** La Avda. de El Llano, en su tramo sur es un gran bulevar que potencia los desplazamientos peatonales en esta zona de la ciudad. No obstante, al llegar al Centro Comercial Los Fresnos sufre un estrechamiento, dificultando notablemente los desplazamientos con destino al Centro. Se plantea, al igual que con el muelle de Poniente, la realización de un concurso de ideas para mejorar esta zona que no sólo contemple la mejora del itinerario peatonal radial sino también la mejora sustancial del espacio público. De esta forma se reforzaría la centralidad de este punto de la ciudad.

**12.14. Ampliación de aceras en la calle Anselmo Solar** A raíz de la nueva ordenación de tráfico propuesta para este ámbito de la ciudad, mediante la reducción de un carril de circulación en la calle Anselmo Solar, se podrá acometer la ampliación de aceras en esta vía mejorando el itinerario peatonal hacia la Milla del Conocimiento.

**12.15. Prioridad peatonal de las calles Compositor Facundo de la Viña y Maestro Enrique Truán (Viesques).** En el marco del Área de Prioridad Residencial que se propone para esta zona de la ciudad, se plantea la creación de este eje de prioridad peatonal en el interior del barrio y la reordenación del tráfico en las calles perimetrales.

### Agentes involucrados en su desarrollo

- Ayuntamiento de Gijón:
  - Servicio de Movilidad - Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
  - Concejalía de Mantenimiento y Obras Públicas
- Entidades de discapacidad

### Presupuesto y plazo previsto

Indicador	Actual 2022	Objetivo 2032	Presupuesto	Financiación	Plazo de ejecución
% km de red básica peatonal con nivel de servicio A	69%	80%	40.540.000 €	Municipal	2023-2032

### Nivel cumplimiento objetivos generales (6 niveles)

Cumplimiento de objetivos				
Calidad de vida	Contaminación	Eficiencia energética	Seguridad vial	Accesibilidad

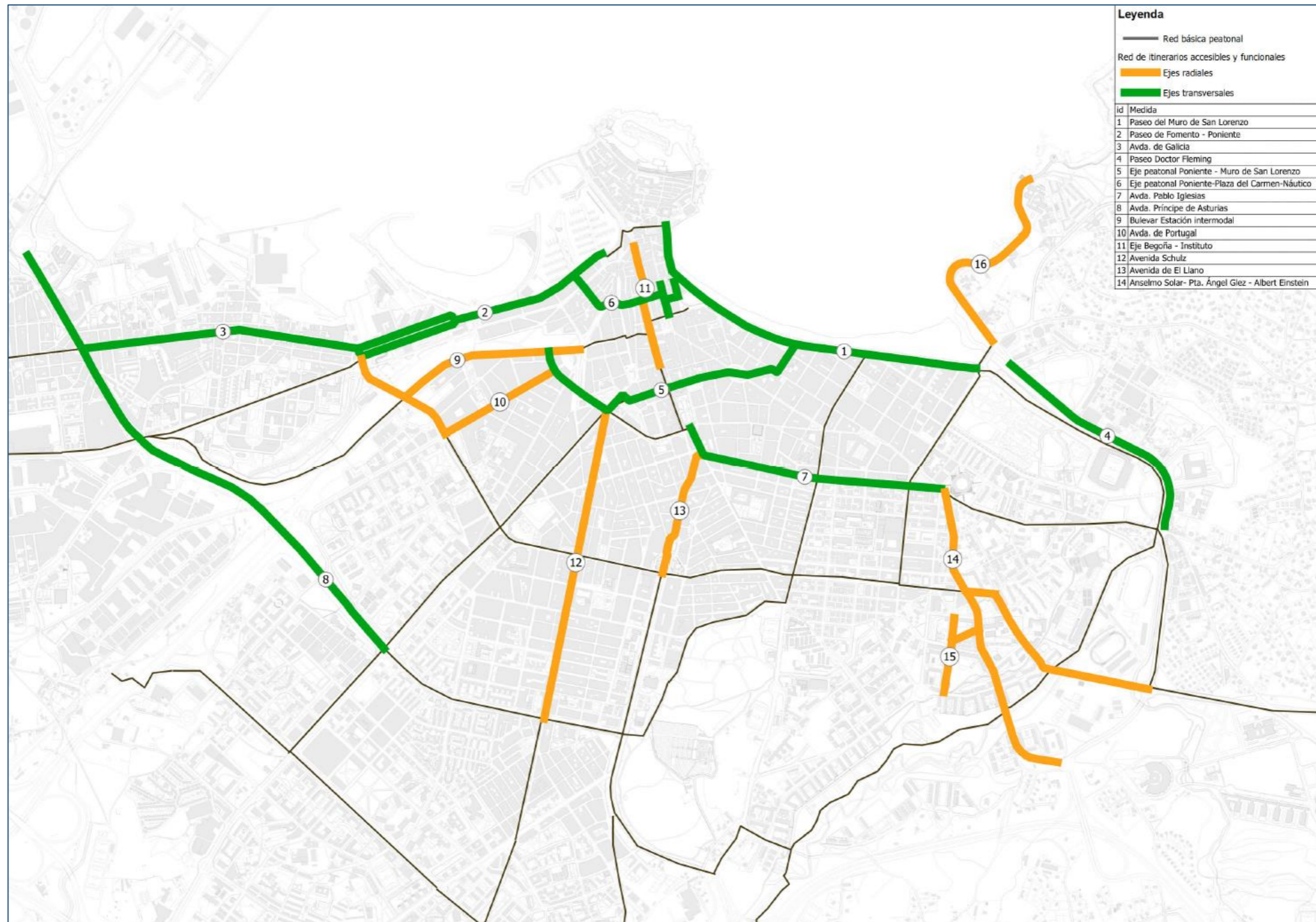


Ilustración 38. Propuestas de mejoras de la red básica peatonal. Fuente: elaboración propia