



**ADENDA AL TEMA 3 DE LA
PARTE GENERAL.
DESARROLLO SOSTENIBLE,
MOVILIDAD Y PROTECCIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE DEL
AYUNTAMIENTO DE
GIJÓN/XIXÓN.
PLAN DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

**OPOSICIONES AL
AYUNTAMIENTO DE GIJÓN**

Válido para ediciones anteriores a Junio-2023



El Ayuntamiento de Gijón ha publicado, recientemente, un nuevo plan de movilidad sostenible.

1.1. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2023-2032

En el ámbito de la movilidad, el tiempo transcurrido entre la aprobación del vigente Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón (BOPA, del 8 de julio de 2014) y la elaboración del presente Plan de Movilidad sostenible 2023-2032 ha conllevado, en las ciudades de nuestro entorno, un salto conceptual de considerable importancia como consecuencia de la incorporación e implantación de los nuevos paradigmas del desarrollo sostenible.

En este intervalo de tiempo el Ayuntamiento de Gijón elaboró un nuevo plan de movilidad denominado Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de Gijón 2018-2024 (PIMSS) que con fecha 31 de enero de 2019 fue presentado ante la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias para ser informado conforme a lo dispuesto en el artículo 17.2 de la Ley del Principado de Asturias 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad que establece el preceptivo informe positivo de la Consejería competente en materia de transporte con carácter previo a la aprobación definitiva del plan. Sin embargo, examinada la documentación presentada por el Ayuntamiento de Gijón, el órgano competente del Principado de Asturias informó que la misma carecía de evaluación ambiental.

Por otro lado, la transposición a la normativa española de las Directivas europeas en materia de evaluación ambiental viene representada por la Ley 21/2013, de 9 de noviembre, de evaluación ambiental, que impone la evaluación ambiental de todo plan, programa o proyecto que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente antes de su adopción, aprobación o autorización. El incumplimiento de esta obligación previa y preceptiva determina la invalidez de los actos de adopción, aprobación o autorización de dichos instrumentos sin que la ausencia de este documento pueda entenderse como una evaluación ambiental favorable.

Los supuestos en que es necesario realizar la citada evaluación ambiental y su modalidad, los establece los artículos 6 y 8 de la citada Ley 21/2013, así como los Anexos I y II de la misma Ley; de acuerdo con esta normativa:

1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por un acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma: a) cuando establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público, marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.
2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada: a) Las modificaciones menores de los planes o programas mencionados en apartado anterior. b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión. c) Los planes o programas que,



estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.

De acuerdo con lo anterior, y dentro de su ámbito competencial y de responsabilidades el Ayuntamiento de Gijón decide elaborar un nuevo plan de movilidad sostenible de acuerdo al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria contemplado para “Planes y Programas” según lo establecido por la Ley 21/2013, de 9 de noviembre, de evaluación ambiental, y en conformidad con el Plan para la Movilidad Multimodal en el Área Metropolitana del Principado de Asturias, actualmente en tramitación.

La versión definitiva del Plan incorpora el conjunto de acuerdos y compromisos adoptados con las diferentes entidades, colectivos y asociaciones que realizaron aportaciones en la fase de información y participación pública y que fueron refrendados en el Consejo Sectorial de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón en reunión celebrada el 17 de noviembre de 2022, instando a la aprobación, por el órgano competente, del Plan de Movilidad Sostenible de Gijón/Xixón.

La versión final del Plan de Movilidad Sostenible de Gijón 2023-2032 recoge cuatro grandes objetivos:

- Contribuir a una mayor calidad de vida de la ciudadanía. (Garantizar una movilidad inclusiva de toda la ciudadanía, considerando género, edad, condición física, situación económica y social. Destinar el 50% del espacio público a la movilidad activa, a pie y en bicicleta (actualmente el 37%).
- Reducir el impacto ambiental en todos sus aspectos. Reducir la contaminación. (Reducir un 25% las emisiones de CO₂).
- Disminuir el consumo energético en el modelo de movilidad de la ciudad de Gijón. (Reducir un 32,5% el consumo de combustible derivado de la movilidad motorizada).
- Potenciar la seguridad vial y la accesibilidad en la movilidad de la ciudadanía. (Objetivo cero de fallecimientos derivados de accidentes y reducción del 50% de los accidentes graves).

El Plan de Movilidad Sostenible 2023-2032 de Gijón contempla 46 medidas estructuradas en 9 líneas estratégicas:

1. Nuevo modelo de movilidad y espacio público.
 0. Zonificación urbana de la movilidad sostenible.
 1. Jerarquización de la red viaria.
 2. Área de prioridad no motorizada (apnm).
 3. Zona de bajas emisiones “centro”.
 4. Zona de bajas emisiones “la calzada”.
 5. Mejora de la movilidad del Polígono de Pumarín.
 6. Mejora de la movilidad de Moreda.
 7. Área de prioridad residencial de “Viesques” o mejora de la movilidad en la zona este de Gijón.
 8. Área singular “milla del conocimiento”.
 9. Área singular “piles-mestas”.
 10. Área singular “nuevo roces”.
 11. Zona rural.



2. Fomentar la movilidad activa y saludable.
 12. Creación de una red de itinerarios peatonales accesibles y funcionales. Gijón una ciudad para pasear.
 13. Completar y mejorar la red ciclista. Gijón ciudad ciclable.
 14. Implantar un sistema de bicicleta pública de nueva generación.
 15. Aumentar la dotación de aparcabicis.
 16. Plan de señalización de itinerarios ciclistas.
 17. Programas y servicios de fomento de la bicicleta.
3. Aumentar y mejorar la oferta de transporte colectivo.
 18. Nueva estación intermodal y cubrimiento hasta la calzada.
 19. Prolongación ferroviaria de cercanías en Gijón (metrotrén).
 20. Regulación con prioridad semafórica al transporte público.
 21. Reordenación del transporte público urbano.
 22. Creación de línea circular de autobús en Cimavilla.
 23. Plataformas e intercambiadores reservados al transporte público.
 24. Plan de mejoras de accesibilidad al autobús: marquesinas y mejora del espacio público.
 25. Servicio de transporte público a la demanda en la zona rural.
 26. Mejora del servicio del taxi.
4. Utilización eficiente del vehículo privado motorizado.
 27. Propuesta de mejora de puntos críticos de la movilidad vehicular.
 28. Reorganización de la zona regulada (zona ora) y ampliación en áreas de borde.
 29. Plan de aparcamientos residenciales.
 30. Plan de aparcamientos disuasorios.
 31. Plan de aparcamientos para PMR.
5. Optimizar la distribución urbana de mercancías.
 32. Ordenación de la carga y descarga. Regulación del tamaño y tecnología del vehículo según horario y zona.
 33. Gestión y seguimiento de las zonas de carga y descarga. Aplicación móvil.
 34. Otras medidas para la optimización de la distribución urbana de mercancías.
6. Mejorar la movilidad escolar.
 35. Creación de entornos escolares seguros.
 36. Planes de movilidad escolares.
7. Mejorar e impulsar la movilidad sostenible al trabajo y centros demandantes de viajes.
 37. Ámbito y puerto de El Musel. Nuevo vial de acceso al puerto. Vial de Jove
 38. Planes de movilidad en polígonos industriales.



39. Aplicación del PTT del Ayuntamiento de Gijón.
40. Incentivación de planes de movilidad a centros de actividad y atracción de viajes.
8. Impulsar la movilidad eléctrica y nuevas alternativas de movilidad personal.
 41. Renovación del parque municipal de vehículos.
 42. Apoyo municipal a vehículos eficientes: car-sharing eléctrico.
 43. Creación de infraestructura de recarga de vehículos.
9. Establecer mecanismos de seguimiento y fomento de la movilidad sostenible.
 44. Creación de una infraestructura, tecnológica y operativa, para la gestión de la movilidad.
 45. Plan de concienciación, sensibilización y formación ciudadana.
 46. Consolidación de la oficina municipal de movilidad sostenible. Creación del observatorio de la movilidad.

Uno de los objetivos principales del Plan es reducir el elevado uso del vehículo privado en el entorno urbano, principalmente en la zona centro en la que se concentra el mayor número de viajes. Para ello, se contemplan una serie de áreas o zonas de tratamiento especial que llevarán implícitas una serie de condiciones de circulación o sobre las que se propondrán medidas enfocadas al fomento y utilización de modos de transporte más sostenibles.

Para un uso eficiente del coche, mejorar la calidad ambiental y propiciar una ciudad para las personas, se realizará una nueva zonificación y los siguientes ámbitos:

- Área de Prioridad No Motorizada (APNM),
- Zonas de Bajas Emisiones (ZBE);
- Área de Prioridad Residencial (APR);
- Área Singular;
- Zona rural

Asimismo, la red viaria urbana de Gijón se clasificará en tres categorías para garantizar la seguridad vial y la convivencia entre todos los modos de desplazamiento, prestando especial atención a los más vulnerables. Se trata de la red básica, de 30 a 50 kilómetros por hora; la red secundaria o (Calles 30), con una velocidad limitada a un máximo de 30 kilómetros por hora; y la red residencial o local, de 20 a 30 kilómetros por hora.

Otras medidas destacadas son la ampliación de aceras, la reordenación y pacificación del tráfico, la puesta en funcionamiento de 25,3 kilómetros de carril bici, 10,6 kilómetros de ciclocarriles y 1,0 kilómetros de senda ciclable; y el planteamiento de entornos escolares seguros y planes de movilidad escolar.

Además, se dará prioridad a los residentes de la zona ORA para una utilización eficiente del vehículo privado motorizado, se construirán 3.715 plazas de aparcamientos subterráneos residenciales y 3.525 plazas. Este conjunto de medidas permitirá una reducción sustancial del volumen de vehículos.

Medidas para mejorar la accesibilidad (línea estratégica 3)

Aunque los autobuses urbanos de Gijón son accesibles, queda la asignatura pendiente de mejorar la accesibilidad en las paradas. En este sentido, el Plan de Movilidad Sostenible 2023-2032 busca garantizar tanto el camino accesible hasta la marquesina como el acceso al vehículo a nivel y sin obstáculos.



Asimismo, se está acometiendo la instalación progresiva de franjas de pavimentos podotáctiles que permiten detectar tanto el ámbito de las paradas como la zona de detención de los autobuses, y se plantea a la eliminación de los retranqueos pendientes de ejecutar, así como la instalación de guías táctiles o franjas de pavimentos podotáctiles en el conjunto de las paradas de autobús y el refuerzo de la señalización de las marquesinas y de los sistemas de información de los servicios interurbanos que circulan por la ciudad.

Se creará una red de itinerarios peatonales, accesibles y funcionales con ampliaciones de aceras.

Impulso de la movilidad eléctrica (línea estratégica 8)

El PMS 2023-2032 también contempla el apoyo al car-sharing eléctrico para descongestionar el tráfico, disminuir las emisiones contaminantes y liberar espacio de aparcamiento. Así, se habilitarán espacios para el estacionamiento de vehículos compartidos y se podrán aparcar en la zona azul sin ningún coste.

En esta misma línea, se ha redactado el Plan de Implantación de la Infraestructura de Recarga de Vehículos Eléctricos en el suelo público del concejo de Gijón/Xixón 2022-2030, que incluye la instalación de 300 puntos de recarga en 2023, 500 en 2025 y 1.500 en el año 2030.

De la misma manera, se darán facilidades a la instalación de puntos de recarga eléctrica por parte de particulares y de uso restringido en suelo privado, se creará un registro municipal de infraestructura de recarga de acceso público y restringido, se constituirá una comisión interna de seguimiento del Plan de Implantación, se monitorizará la evolución de la tecnología de recarga y del parque móvil eléctrico, se creará una línea de comunicación directa con los operadores de recarga y el sector de la automoción, y se pondrá en marcha un Plan de información, comunicación y difusión pública.

En consonancia con la estrategia municipal de ofrecer la ciudad como entorno de pruebas de nuevos desarrollos, servicios y tecnologías, el PMS promoverá la realización de proyectos innovadores de recarga de vehículos eléctricos en colaboración con las empresas desarrolladoras.

Uso de herramientas TIC (línea estratégica 5)

Dentro de las acciones para optimizar la distribución urbana de mercancías (DUM), se elaborará un Plan Especial de Distribución Urbana Sostenible para minimizar la congestión viaria aumentando la calidad de la movilidad de las personas, disminuir la contaminación acústica y las sustancias nocivas para la salud, y contribuir a la racionalización de la distribución urbana mejorando sus prestaciones para atender las nuevas demandas derivadas del uso del comercio electrónico.

También se creará un Registro Electrónico de Vehículos DUM obligatorio, se establecerá un sistema de gestión electrónica de las zonas de carga y descarga y se implantará un sistema TIC para la monitorización de la actividad de los vehículos DUM en el núcleo urbano, que monitorizará las zonas de carga y descarga y todas las operaciones de distribución de mercancías dentro del casco urbano.

La información generada por el sistema y por fuentes de datos externas se centralizará en una plataforma TIC para la gestión de la DUM. El objetivo es que la plataforma posibilite realizar la crucial tarea de la Inteligencia de Datos, convirtiendo los mismos en Información valiosa y operativa para el gestor de movilidad. Deberá poder integrarse con herramientas externas, como soluciones de movilidad de transportistas para la importación de datos o softwares de la empresa de gestión del estacionamiento regulado o de la policía local para el proceso de control y vigilancia del uso adecuado de las zonas reservadas.



En cuanto al incremento del comercio electrónico, que tiene un impacto medioambiental y energético, el Plan de Movilidad Sostenible 2023-2032 de Gijón se centra en la optimización de la denominada última milla de la entrega. Para ello, propone compromisos de los operadores logísticos en favor de la sostenibilidad, incentivos fiscales para la utilización de vehículos limpios, el uso de aplicaciones para el control del tiempo de estacionamiento, la regulación específica o el impulso de puntos de entrega, entre otras cosas.

Control y seguimiento (línea estratégica 9)

Otra de las actuaciones más destacadas del PMS es la creación de una infraestructura tecnológica y operativa para la gestión de la movilidad. Así, se prevé el desarrollo de una aplicación y una plataforma de movilidad intermodal para orientar a la ciudadanía sobre la mejor elección, encontrar plazas libres en un parking de bicicletas seguro o dirigir a un conductor hacia el itinerario menos congestionado e indicarle las opciones de aparcamiento en el destino.

Además de la planificación de rutas, contempla una plataforma multifuncional de Movilidad como Servicio (MaaS) orientada a la centralización de sistemas de pago y la gestión de medios de acceso basados en la identidad del usuario. Asimismo, se incrementará el nivel de cobertura de la sensorización y de la conectividad de la infraestructura urbana, los vehículos y las personas a través del big data, y se aplicará la inteligencia artificial a la gestión continuada del espacio público con el uso de parámetros de accesibilidad y diseño universal.

Junto con la versión final del Plan de Movilidad se ha aprobado el Estudio Ambiental Estratégico en el que se identifican, describen y evalúan los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del Plan de Movilidad, así como el desarrollo de los escenarios o alternativas ya propuestas en el Documento Inicial Estratégico o de aquellas que hayan podido surgir como resultado del "Proceso de consultas previas" o del "Documento de Alcance".