



Los alumnos deben llenar esta hoja y entregarla al supervisor junto con la versión final de su monografía.

Número de convocatoria del alumno

Nombre y apellido(s) del alumno

Número del colegio

Nombre del colegio

Convocatoria de exámenes (mayo o noviembre)

MAYO

Año

2013

Asignatura del Programa del Diploma en la que se ha inscrito la monografía: GEU GRAFIA

(En el caso de una monografía en lenguas, señale si se trata del Grupo 1 o el Grupo 2.)

Título de la monografía: MOVILIDAD URBANA EN GIJÓN

Declaración del alumno

La monografía no se evaluará si la declaración no está firmada por el alumno.

Confirmando que soy el autor de este trabajo y que no he recibido más ayuda que la permitida por el Bachillerato Internacional.

He citado debidamente las palabras, ideas o gráficos de otra persona, se hayan expresado estos de forma escrita, oral o visual.

Sé que el máximo de palabras permitido para las monografías es 4.000, y que a los examinadores no se les pide que lean monografías que superen ese límite.

Esta es la versión final de mi monografía.

Firma del alumno:

Fecha:

Informe del supervisor

Los supervisors deben llenar esta página y luego entregar esta portada junto con la versión final de la monografía al coordinador del Programa del Diploma del IB. Si el supervisor no firma este informe, la monografía no se evaluará y puede que sea devuelta al colegio.

Nombre y apellido(s) del supervisor [MAYÚSCULAS]:

Comentarios

Si lo considera adecuado, escriba algunos comentarios sobre el contexto en que el alumno desarrolló la investigación, las dificultades que encontró y cómo las ha superado (ver página 13 de la guía para la monografía). La entrevista final con el alumno puede ofrecer información útil. Estos comentarios pueden ayudar al examinador a conceder un nivel de logro para el criterio K (valoración global). No escriba comentarios sobre circunstancias adversas personales que puedan haber afectado al alumno. En el caso en que el número de horas dedicadas a la discusión de la monografía con el alumno sea cero, debe explicarse este hecho indicando cómo se ha podido garantizar la autoría original del alumno. Puede adjuntar una hoja adicional si necesita más espacio para escribir sus comentarios.

El alumno ha manejado diversas fuentes para la realización del trabajo, aunque en ocasiones no se centraba bien en el tema. La movilidad urbana es un tema de poca actualidad y le resultaba muy atractivo de estudiar.

He leído la versión final de la monografía, la cual será entregada al examinador.

A mi leal saber y entender, la monografía es el trabajo auténtico del alumno.

He dedicado horas a discutir con el alumno su progreso en la realización de la monografía.

Firma del supervisor:

Fecha:

Formulario de evaluación (para uso exclusivo del examinador)

Criterios de evaluación		Nivel de logro		
		Primer examinador	Máximo	Segundo examinador
A	Formulación del problema de investigación	1	2	<input type="checkbox"/>
B	Introducción	1	2	<input type="checkbox"/>
C	Investigación	2	4	<input type="checkbox"/>
D	Conocimiento y comprensión del tema	3	4	<input type="checkbox"/>
E	Argumento razonado	2	4	<input type="checkbox"/>
F	Aplicación de habilidades de análisis y evaluación apropiadas para la asignatura	2	4	<input type="checkbox"/>
G	Uso de un lenguaje apropiado para la asignatura	2	4	<input type="checkbox"/>
H	Conclusión	1	2	<input type="checkbox"/>
I	Presentación formal	3	4	<input type="checkbox"/>
J	Resumen	0	2	<input type="checkbox"/>
K	Valoración global	2	4	<input type="checkbox"/>
Total (máximo 36)		19		<input style="width: 80px; height: 25px;" type="text"/>

MOVILIDAD URBANA EN GIJÓN

MONOGRAFÍA



Fuente: http://www.pueblos-espana.org/fotos_originales/9/2/6/00038926.jpg

Bachillerato Internacional

RESUMEN:

En esta monografía se abordará el tema de la movilidad en la ciudad en la que vivo, Gijón, estudiándose la sostenibilidad, la accesibilidad, la seguridad y otra serie de factores de los que depende el concepto de movilidad urbana. Apoyándome en diferentes fuentes, tanto primarias como secundarias, se intentará analizar la situación, los objetivos y los planes urbanos, basándome en datos de la ciudad extraídos de diferentes fuentes, así como comparando con documentos ajenos a la ciudad pero con gran afinidad con el tema tratado. Finalmente se realizará una conclusión incluyendo los puntos más importantes a los que se ha llegado.

AGRADECIMIENTOS

Me gustaría agradecer y dedicar esta monografía a:

- La persona directora y guiadora de la misma, _____, por su dedicación, paciencia y el gusto por la enseñanza.
- Mis compañeros de clase, por su ayuda, motivación, compañerismo y amistad.
- Mi familia, por los medios aportados para todo el proceso, por su ayuda y por su comprensión y por su cariño, pero sobre todo por la educación y la inclusión en mí, del esfuerzo, la motivación y la entrega para lograr los objetivos.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN Y PRESENTACION DE LOS DATOS

- FUENTES PRIMARIAS
 - ENCUESTA
- FUENTES SECUNDARIAS
 - PLAN DE MOVILIDAD
 - AUTOBÚS MUNICIPAL: EMTUSA
 - PLANO DE PARADAS DE TAXI
 - PLANO DE CARRILES DE BICI
 - RECORTES DE PRENSA

3. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS DATOS

- A. Análisis de la encuesta
- B. Bicicleta: movilidad sostenible
- C. Transporte público
- D. Contraste marco teórico y Plan de Movilidad.
- E. Estudio del Libro Verde de la UE

4. CONCLUSIÓN

5. BIBLIOGRAFÍA

1. INTRODUCCIÓN:

La cuestión principal de esta monografía será la movilidad en la ciudad de Gijón. Concretamente la pregunta a estudiar será: ¿Cómo de accesible es la ciudad de Gijón para sus habitantes?

El tema me parece interesante ya que Gijón, como cualquier ciudad plantea problemas en cuanto a la movilidad. También es interesante comparar estos aspectos con otras ciudades, tanto españolas como de otras partes de Europa. Se trata de un tema de geografía urbana.

Gijón es una ciudad localizada en el Norte de España y en concreto en la costa de la comunidad autónoma del Principado de Asturias. Cuenta con 277.733 habitantes según los últimos datos del año 2012. Gijón creció de forma exponencial en el siglo XX debido a su buena industrialización, especialmente importante la creación de la factoría de Ensidesa, lo que provocó un gran crecimiento económico en la ciudad. Actualmente y debido a las crisis del sector naval y siderúrgico, Gijón se ha convertido en una ciudad con alto interés turístico, universitario y de servicios. Se caracteriza por ser una bahía separada en dos partes por el casco antiguo de la ciudad, en cuanto a su clima corresponde a un clima oceánico atlántico con lluvias abundantes y temperaturas suaves, condicionadas por el mar y la baja altitud.

En cuanto al transporte en Gijón, me basaré en una encuesta para determinar los diferentes movimientos de la población, así como sus finalidades. El automóvil privado, el transporte público y la bicicleta serán los medios de transporte a tratar. El vehículo privado particular es el principal medio de transporte interurbano de Gijón. Así mismo otra forma de transporte es la bicicleta, que también será analizada por mí. Particularmente esta forma de transporte se está intentando explotar en muchas ciudades que intentan desplazar y minimizar el uso de los vehículos a motor. Gijón cuenta con una creciente red de carriles para bicicleta y otras muchas zonas están siendo estudiadas para contar con carriles y calzadas para bicicletas. El plan de movilidad del ayuntamiento analiza la situación y estudia posibles innovaciones. Se tratará de indagar sobre la combinación y relaciones entre el callejero, los medios de transporte y la situación ambiental.

Ulman definía la idea de geografía “como el estudio de las interacciones espaciales entre áreas con los que los fenómenos de transporte cobraban una importancia central” y junto a otros pensadores de la geografía consideraba que la ciudad y el transporte estaban total y directamente vinculados. Esta teoría es fundamental para este trabajo.

La relación entre la estructura urbana y el sistema de movilidad de una ciudad es muy importante. El crecimiento urbano solo se puede dar con un sistema de transporte adaptado a él. Por eso las decisiones públicas sobre comunicaciones y transportes dependen de la demanda proveniente de actividades productivas, comerciales, residenciales, etc. El coche se ha convertido en el medio de transporte predominante en las ciudades, debido a los patrones urbanísticos que han dominado en los patrones urbanísticos de las últimas décadas. Esto ha tenido consecuencias negativas por contaminación, siendo el coche una de las mayores fuentes de contaminación atmosférica, que genera daños importantes sobre el medio ambiente y la salud de las personas y de los animales. Además, el coche genera un impacto acústico en las urbes, que ha llevado a innovaciones que buscan reducir el ruido de los mismos. Otros problemas que genera el uso masificado del automóvil son: la pérdida de competitividad empresarial, retrasos y detenciones en plantas productivas, obstaculización del comercio, pérdida de tiempo productivo por parte de los trabajadores. Un dato muy importante e interesante obtenido por las estimaciones de la OCDE es que las congestiones de tráfico cuestan un total del 2% del PIB en los países desarrollados. Por otro lado, los automóviles requieren también un coste para estacionamiento. Los accidentes de tráfico son el coste más grave que los coches se cobran. La movilidad en la ciudad se rige por la demanda y la oferta de transporte.

Según Josep Sorribes, “una estrategia sostenible debe apostar por la ciudad compacta y diversa, menos consumidora de energía, espacio y tiempo, en contraposición a la ciudad difusa de espacios mono funcionales”, ya que “la ciudad compacta permite que convivan en un mismo espacio elementos y actividades de características distintas, de esa manera la energía invertida en movilidad será menor, sin que los contactos e intercambios disminuyan”. Confirma además que es necesario recortar las distancias recorridas diariamente, así como fomentar itinerarios peatonales y fomentar el transporte público para reducir la importancia del vehículo privado.

Por todo esto y más, toda ciudad requiere de un estudio, un análisis y una estrategia, que da lugar al Plan de Movilidad. El ayuntamiento de Gijón redactó un plan de Movilidad en el año 2004 y posteriormente fue actualizado en el 2011. Ambos serán analizados a lo largo de la monografía.

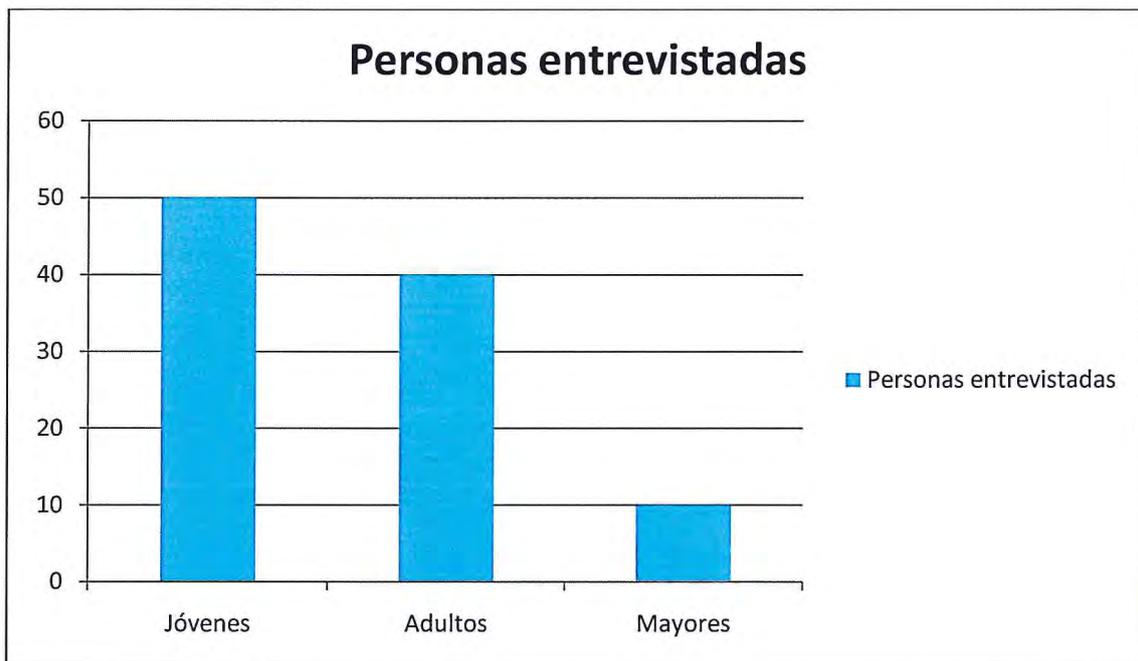
2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS DATOS

A. FUENTES PRIMARIAS

- ENCUESTA

Para conocer las opiniones y los hábitos de los ciudadanos de Gijón, me he basado en una encuesta, en la que preguntaba a los interrogados el barrio de residencia, los barrios a los que se desplaza, el fin del desplazamiento, el medio de transporte público utilizado, la frecuencia con la que se utiliza el transporte público y por último una serie de cuestiones para medir la calidad del transporte y la accesibilidad en Gijón. Es necesario tener en cuenta las limitaciones de la encuesta, que tan solo reflejan las características de cien personas, que no han sido entrevistadas por todo el territorio de la ciudad, si no por un número amplio de barrios. Aún así, será útil para comprobar tendencias generalizadas.

Del total de encuestados, el 50% son jóvenes de entre 15 y 20 años, el 40% adultos de entre 30 y 50 años y el 10 por ciento restante personas de edad más avanzada. El gráfico siguiente lo muestra. La gente encuestada vive en diferentes zonas de residencia, reflejadas en esta tabla:



Fuente: Realización propia

ZONA CENTRO	15	EL COTO	15
LA ARENA	9	LAVIADA	4
EL LLANO	11	SOMIÓ	6
VIESQUES	14	LA PROVIDENCIA	4
LA CALZADA	5	CABUEÑES	2
JOVE	4	CASTIELLO	1
ELBIBIO-PARQUE	4	LAS MESTAS	5

Fuente: Realización propia

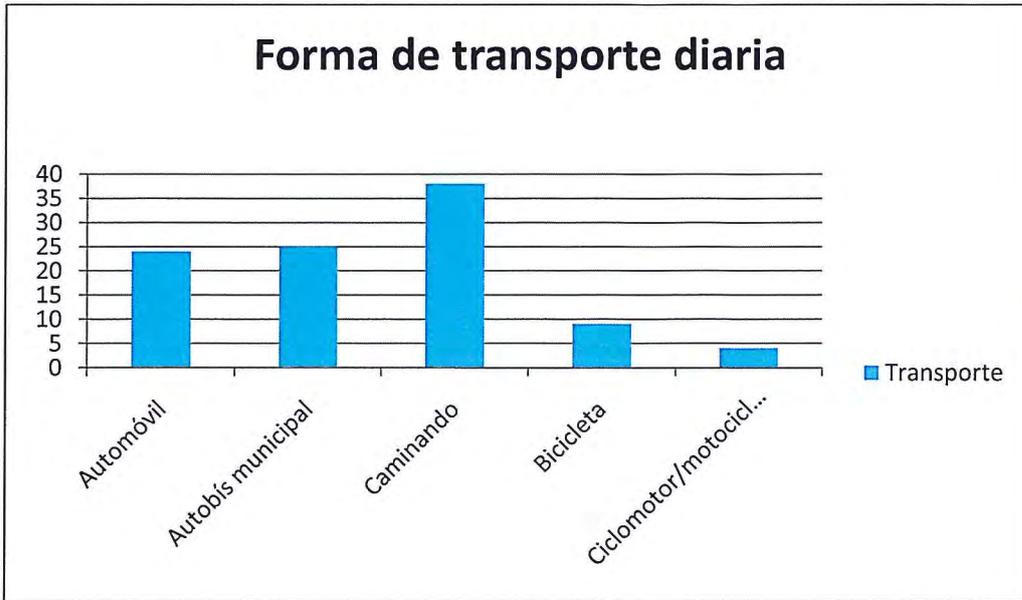
Como se puede observar, las zonas de mayor densidad residencial son el Centro, El Coto, Viesques y El Llano. En cuanto a los barrios de mayor afluencia, son la Zona Centro por motivos de trabajo, ocio y compras, señalada por un 84% de los entrevistados. La zona de Las Mestas también recibe afluencia usual, marcada por un 37% de las personas encuestadas, que se desplazan allí con fines deportivos y de estudios. La zona de Viesques, además de ser una zona importante de residencia, también recibe afluencia, especialmente con motivos de estudios. Un 19% de los encuestados la ha señalado. Las demás zonas tienden a ser puntos periféricos al núcleo urbano, con un carácter especialmente residencial.

En cuanto a la finalidad de sus movimientos diarios, las respuestas obtenidas han sido:

Trabajo	34
Estudios	53
Deporte	27
Ocio	23
Compras	11
Servicios médicos/sociales	3

El total no suma 100 porque todos los encuestados han marcado al menos dos casillas.

Para la pregunta “¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente en sus desplazamientos dentro del municipio de Gijón?” los resultados obtenidos han sido:

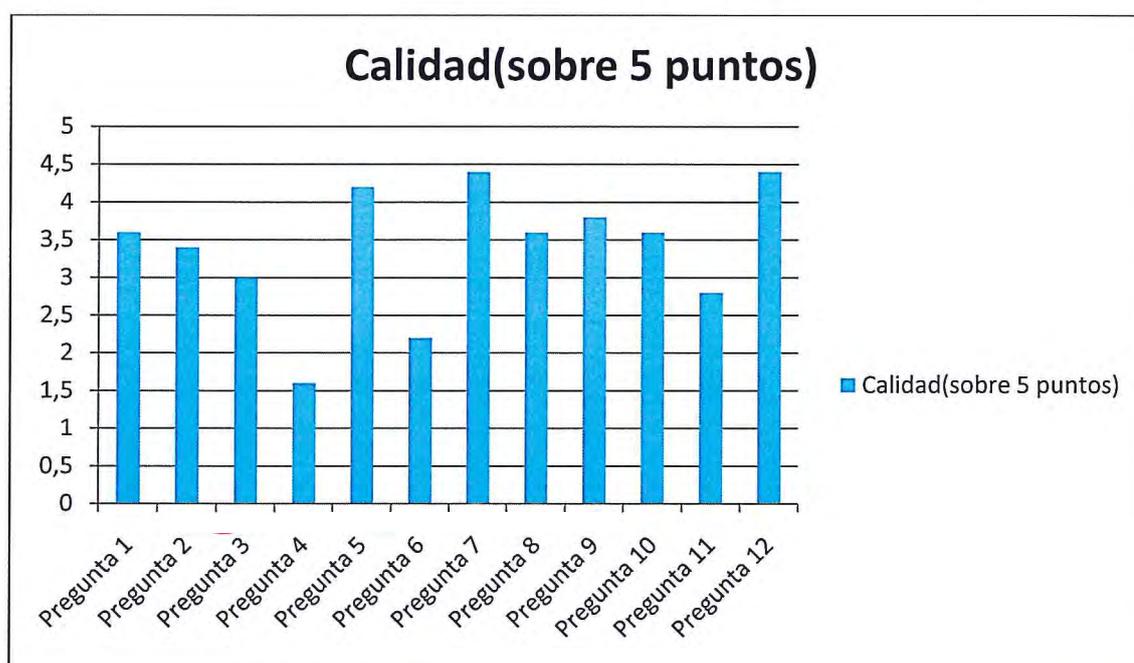


Fuente: Elaboración propia 1

MEDICIÓN DE CALIDAD

Se realizaron las siguientes doce preguntas. Las respuestas debían ser dadas con una calificación de entre 1 y 5.

1. ¿Qué le parece el transporte urbano de Gijón (autobuses y taxis) en general?
2. ¿Qué le parece la calidad del servicio de autobuses de EMTUSA (frecuencia)?
3. ¿Qué le parece la calidad del servicio de autobuses de EMTUSA (líneas)?
4. ¿Qué le parece la calidad del servicio de autobuses de EMTUSA (precio y bonos)?
5. ¿Qué le parece la calidad del servicio de taxis de Gijón (disponibilidad)?
6. ¿Qué le parece la calidad del servicio de taxis de Gijón (precio)?
7. ¿Qué le parece el acceso al núcleo urbano (centro) en turismo privado?
8. ¿Qué le parece el acceso al núcleo urbano (centro) en bicicleta?
9. ¿Qué le parece el acceso en el núcleo urbano (centro) a pie (seguridad, accesibilidad...)?
10. ¿Qué le parecen los carriles para bicicletas (cantidad, acceso, zonas, longitud)?
11. ¿Qué le parecen las calles peatonales en el núcleo urbano?(Cantidad, localización, accesibilidad, comercio)
12. ¿Qué le parecería la instalación de una red mayor de calles peatones en el núcleo urbano?
13. Para conocer los resultados, he calculado la media aritmética de las respuestas con el objetivo de sacar alguna conclusión después:



Fuente: Realización propia

B.FUENTES SECUNDARIAS

- **PLAN DE MOVILIDAD**

El ayuntamiento de Gijón (<http://www.gijon.es/>) ha redactado un Plan de Movilidad en 2004 cuyas características principales son las siguientes:

El Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Gijón diferencia en términos generales entre transporte motorizado y transporte no motorizado y se distingue además el transporte como 'deseo' o como 'necesidad' desde el punto de vista del ciudadano. En las encuestas, se obtuvieron, entre otros, estos datos: el 90% de la población gijonesa se mueve diariamente por la misma ciudad, mientras que el 10% restante se traslada para trabajar a otros lugares, la mitad de ellos a Oviedo, la capital de la provincia y de la Comunidad Autónoma. Además, los movimientos en la ciudad son, especialmente por trabajo, ocio, estudios y compras. Cabe destacar que el Centro y Cimadevilla son los barrios que más tránsito de personas reciben diariamente, siendo núcleos de trabajo y compras y de ocio en el primer caso, y de ocio principalmente en el segundo. Por el contrario, otros barrios más residenciales tienen más salidas que entradas al día. Por otro lado, La Calzada, Natahoyo y Jove son tres barrios que viven más 'aislados' que los demás, y sus ciudadanos transitan por ellos sin acudir tanto a la zona central urbana. En cuanto a los planes de sostenibilidad, cabe destacar la importancia que se le concede, al intentar recuperar el espacio público para devolvérselo al peatón, fomentar el uso de la bicicleta, mejorar la accesibilidad al transporte colectivo y potenciar su servicio e integración, mejorar la política de aparcamiento, basada en el interés del ciudadano, mejorar la seguridad vial, y limitar y reducir el ruido de los vehículos y la contaminación atmosférica en la ciudad.

El plan fue actualizado en 2011 como "Plan de movilidad municipal sostenible" para marcar como objetivos principales:

- **Mejorar la movilidad general**, reduciendo la tendencia al incremento del uso del vehículo privado.
- **Fomentar** y potenciar los modos de **movilidad sostenibles** (transporte público, desplazamientos en **bicicleta** y/o a **pie**).
- **Crear redes** funcionales para **peatones y ciclistas**.
- **Disminuir la congestión** en el centro de la ciudad, liberando espacio público al tráfico para recuperar un entorno urbano de calidad promoviendo, medidas incentivadoras del uso del transporte público y modos de movilidad no motorizados, así como **actuaciones disuasorias** de la utilización del vehículo privado.
- **Fomentar** actuaciones que garanticen la **accesibilidad** a los colectivos más vulnerables y contribuyan a la mejora de la **seguridad** viaria.

Estos puntos son muy importantes para el tema tratado en la monografía. Por ello me basaré en su contenido para analizar diversos temas.

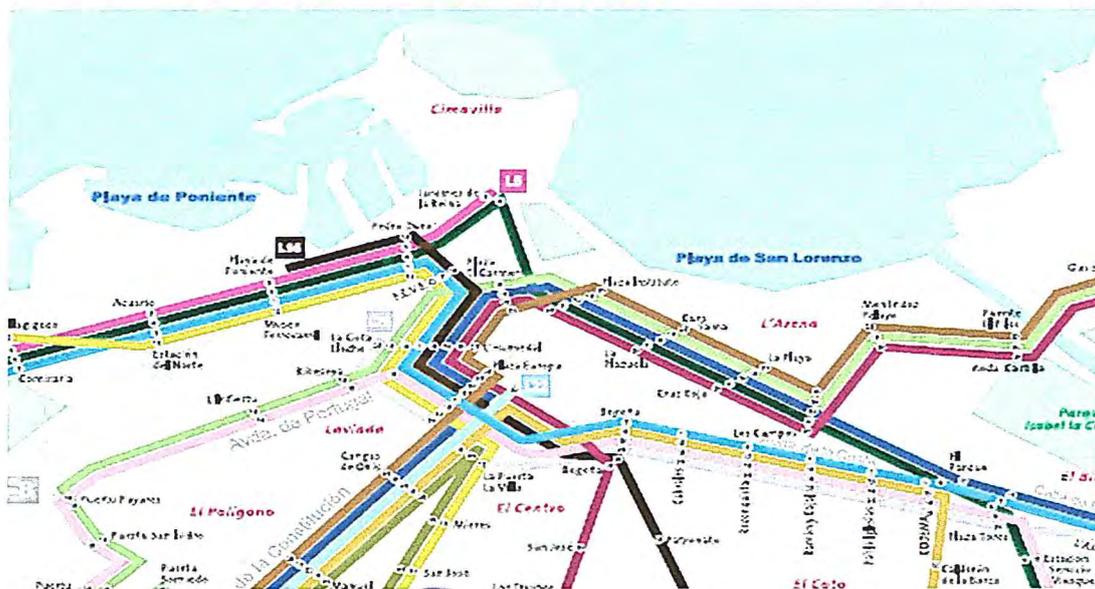
Los aspectos tratados por el plan para conseguir estos objetivos son los siguientes:

- **Análisis de la situación actual**, en cuanto a la socio-demografía, la caracterización de la movilidad, la situación viaria y la motorización, política de aparcamientos, transporte colectivo, movilidad no motorizada (peatonal y ciclista) y calidad del aire en la ciudad.
- **Marco urbanístico**.

- **Objetivos del plan de movilidad sostenible.**
- **Plan de actuación, Seguimiento y control y estimación de costes de:** Fomento desplazamientos no motorizados y transporte colectivo, regulación del sistema de aparcamiento y mejoras de la red viaria y su señalización.

- **AUTOBÚS MUNICIPAL: EMTUSA**

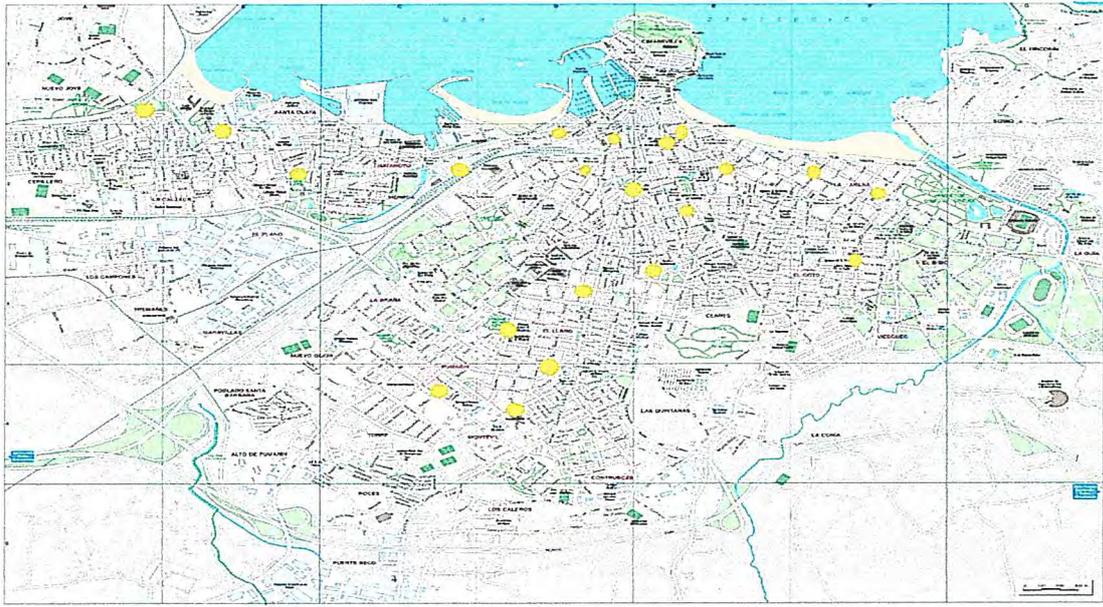
“La Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón S.A. (EMTUSA), sociedad anónima de capital municipal, se constituye en 1978 para la Gestión del servicio de autobuses, procurando desde entonces conjugar las demandas de los usuarios con las necesidades de una ciudad en expansión.” (Actualización Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Gijón, 2011). Actualmente la empresa cuenta con un total de 22 líneas cubriendo la demanda de la ciudad de una forma eficaz, como será analizado en su análisis.



Fuente: <http://cdn.soymapas.com/> 16/02/2013

Como vemos en este plano de las diferentes líneas de autobús, el centro, como es de esperar, es la zona mejor comunicada y por donde pasan todas las líneas. De esta manera, se puede observar una red con forma radial, siendo dicho centro el punto de donde parte esta red para comunicar las diferentes zonas urbanas. Se busca conectar el centro con las zonas residenciales periféricas, cubrir totalmente las zonas más céntricas y hacer llegar líneas a puntos menos poblados más alejados del centro. Estas líneas periféricas son continuamente analizadas, para ver si son rentables, si tienen el uso esperado y más aspectos.

- **PLANO PARADAS DE TAXI**



Fuente: Adaptación propia de la imagen de http://www.asturiasenimagenes.com/fotos/map_plano_gijon.jpg

El mapa muestra las diferentes paradas de taxis que ofrece el servicio de la empresa Radio Taxi en Gijón. Como se puede comprobar, se encuentran dispersas y abundantes por la ciudad. Además de las localizadas en esta imagen, existen otras paradas en zonas más periféricas como Somió, La Camocha y los hospitales de Cabueñes y Jove.

- **PLANO DE CARRILES BICI**



Fuente: <http://www.operacionesdecathlon.es/vias-urbanas/gijon-2/>

Leyenda:

- Líneas rojas: zonas de paso marcado para bici (carril-bici y acera bici).
- Líneas violetas: zonas compartidas peatones/ciclistas.
- Líneas azules: itinerarios recomendados (con tráfico motorizado).
- Líneas naranjas: zona compartida con transporte público.

Gijón cuenta con más de 40 kilómetros de carriles bici. La cantidad va en aumento, se han puesto en marcha dos nuevas obras, cuyo objetivo es dar continuidad a los itinerarios ya existentes. Actualmente la ciudad cuenta con unos 40 kilómetros de carriles. Sin embargo la mayor parte de estos kilómetros corresponden a rutas situadas en la periferia con una finalidad lúdica. Además el ayuntamiento pone a disposición de cualquier ciudadano con poder de una tarjeta ciudadana bicicletas de alquiler diario y gratuito. Las calles peatonales, por otro lado, se sitúan especialmente en El Centro y en el casco antiguo, denominado actualmente Cimadevilla.

- **RECORTES DE PRENSA**

Los anexos 1,2 correspondidos con una serie de noticias extraídas de los periódicos locales más importantes tienen como principal tema la movilidad en Gijón.

En el anexo 1 se trata el tema de la movilidad sostenible, y la necesidad de abogar por el transporte público, la bicicleta y a pie como sustitutos al vehículo privado. Además, su autor también incita a tomar en cuenta el término sostenibilidad como algo posible, no como un “mito”, o una disuasión política.

En el anexo 2 encontramos un tema de mucha actualidad en Gijón, que es el paseo del muro y sus correspondientes vías: la parte del paseo destinada al transporte motorizado cuenta con un total de cuatro carriles divididos en dos de ida y dos de vuelta, los cuales ocupan la mayor parte de la avenida. El paseo está destinado a la movilidad a pie. Por lo tanto el transporte en bicicleta ha de ser realizado en la calzada y compartido con los vehículos. Esto supone falta de seguridad principalmente, unido a más problemas. Por ello en el Ayuntamiento se trazan planes, como el que vemos en este anexo, en el que se experimentó recortando un carril para vehículos para destinarlo a las bicicletas tan solo durante unos días, para ver como afectaba al transporte tanto motorizado como de bicicleta.

Fuentes:

<http://www.lne.es/opinion/2011/11/23/movilidad-urbana-sostenible-mito-o-realidad/1160617.html>

<http://www.elcomercio.es/v/20120918/gijon/carril-bici-muro-examen-20120918.html>

3. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS DATOS

A. Análisis encuesta en cuanto a movimientos:

Las encuestas acerca de zonas residenciales y zonas de habitual asistencia reflejan la importancia del centro urbano en la ciudad de Gijón, que es visitada diariamente por multitud de ciudadanos que se desplazan allí con el fin de trabajar, comprar, estudiar o para ocio, cobrando especial importancia la hostelería y la restauración, que a su vez recibe mayores visitas durante los fines de semana. El Barrio de La Arena también es un centro de interés hostelero, además de ser una zona residencial importante. Su principal atractivo, es su ubicación en la costa y su localización junto al paseo marítimo de la Playa de San Lorenzo. Cabe destacar además, la afluencia a la zona de Las Mestas, y el principal protagonista de sus visitas, el Grupo Covadonga, un club deportivo y cultural con más de 35.000 socios, que recibe diariamente miles de visitas con fines de ocio, deportivos y culturales. Por otro lado, el movimiento de los estudiantes hacia sus centros de estudios se ve reflejado en las encuestas, destacando el Campus Universitario de la Universidad Laboral, situado entre Viesques y Cabueñes.

Me parece especialmente positivo el uso que se le da al transporte público, que ha sustituido al automóvil en muchas ocasiones y se ha convertido en una pieza clave en la movilidad de Gijón.

B. Bicicleta: movilidad sostenible.

Como hemos visto en el mapa, Gijón cuenta con algunas zonas cubiertas con carriles para bicicleta. Analizando el mismo mapa, destaca que es la costa –los paseos marítimos- los que quedan cubiertos en su totalidad, sin embargo, en proporción a la cantidad de calles de Gijón, esta red es escasa y zonas muy transitadas como el centro urbano quedan desprovistas de carriles para bicicleta. Además, según la encuesta de propia elaboración, tan solo el 9% de los encuestados usan una bicicleta diariamente para sus necesidades de movilidad. Esto refleja la idea que existe en la ciudad de Gijón de la utilización de la bicicleta con un fin lúdico, sin tener conciencia real de su uso como medio de transporte diario, lo que crearía muchas ventajas. La bicicleta es un medio de transporte que debería ser más fomentado en la ciudad de Gijón, para sustituir a la gran cantidad de turismos privados que circulan diariamente por las calles gijonesas, que dificultan el movimiento, molestos y no son sostenibles desde el punto de vista ecológico. Aunque como posteriormente comprobaremos al analizar el plan de movilidad del ayuntamiento de Gijón, el transporte en bicicleta verá su incremento en unos años. Es fundamental la labor del ayuntamiento, porque aparte de las infraestructuras que han de ser creadas para el transporte en bicicleta, los usuarios han de sentirse seguros, lo cual solo puede ser fruto de una utilización normalizada. Actualmente el acceso al núcleo urbano en bicicleta no es seguro, y el ciclista se ve en la duda de circular por la calzada o por las aceras. El empleo de la bicicleta para moverse para ir a trabajar, a los institutos, a los colegios...



Fuente: http://fotos02.ine.es/2009/02/26/318x200/2009-03-05_IMG_2009-02-26_01.25.34_1621054.jpg

En la imagen, se puede ver un carril para bicicleta en la zona del muro de la Playa de San Lorenzo.

C. Transporte público en Gijón:

La empresa EMTUSA –Empresa Municipal de Transporte Urbano Sociedad Anónima–, con sus 22 líneas cubre la demanda de toda la ciudad de forma eficaz (16 diurnas, 4 nocturnas y 2 de uso especial para servicio a la Feria de Muestras y al Estadio De El Molinón-ambos sitios han de tener en cuenta en el estudio general de la movilidad gijonesa, como otros puntos de encuentro importantes como el Grupo Covadonga-) Para analizar el funcionamiento de la empresa me basaré en tres fuentes principales: por un lado, los resultados de la encuesta, por otro lado en el Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Gijón y finalmente por recortes de prensa y más bibliografía.

En cuanto a la encuesta, el transporte público fue analizado de tres maneras:

Para la pregunta “¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente en sus desplazamientos dentro del municipio de Gijón?”, el 25% de los encuestados respondió utilizar el autobús municipal. Cuando se les pregunta específicamente por el uso personal y semanal de este medio de transporte, el 42 % de los encuestados afirma coger entre 4 y 7 días a la semana un autobús de la empresa EMTUSA. En el apartado de control y medición de calidad, se propusieron tres preguntas:

1. ¿Qué le parece la calidad del servicio de autobuses de EMTUSA (frecuencia)?
2. ¿Qué le parece la calidad del servicio de autobuses de EMTUSA (líneas)?
3. ¿Qué le parece la calidad del servicio de autobuses de EMTUSA (precio y bonos)?

La pregunta 1 fue respondida con una nota media de 3,4 sobre 5 y la pregunta 2 con 3 sobre 5, por lo que la frecuencia y las líneas están “bastante bien” para los encuestados. Sin embargo,

es a la pregunta sobre los precios donde las respuestas son preocupantes, con un resultado de 1,6 sobre 5.

Por otro lado, el Plan de Movilidad, mediante una extracción en encuestas ha concluido que: “los gijoneses son los ciudadanos españoles con un mayor grado de satisfacción con el servicio de autobuses urbanos de su ciudad”, con un promedio sobre 10 de 7,2 en las encuestas. Aporta también este documento algunas características del servicio de EMTUSA: cuenta con una flota de 88 autobuses (en el año 2010). Además, la empresa incluyó en ese mismo año nuevos autobuses con diseño de alta tecnología innovadora con el fin de reducir gases contaminantes y ampliar el número de viajes con el mayor transporte de pasajeros por vehículo. La empresa analiza continuamente los distintos puntos flacos, precisando en zonas donde el uso es ineficaz, poco rentable o innecesario.

Por tanto, el transporte urbano tiene un uso generalizado bastante aceptable y la su calidad en cuanto a frecuencia líneas es buena. Sin embargo, los precios no son adecuados para los clientes. Actualmente el precio del autobús es de 1,25 € el billete individual, con un incremento de un 5% anual en los últimos 5 años. Los ciudadanos gijoneses están contentos con el servicio, hasta el punto de convertirse en los más satisfechos de toda España. La empresa además es innovadora y busca la sostenibilidad.

D. Contraste marco teórico y plan movilidad Gijón

En algunos casos las intenciones del Plan se han quedado en proyectos y en otros los planes han avanzado con lentitud y escaso éxito. En concreto, el interés de peatonalizar las calles sigue sin dar sus frutos, porque su construcción está totalmente detenida y el centro urbano cuenta con pocas calles peatonales, en relación con el ideal al que se pretende llegar. El fomento de la bicicleta va in crescendo. Sin embargo, para mí, la ciudad y el gobierno de Gijón tiene como principal asignatura pendiente la accesibilidad al núcleo urbano. Sigue preocupando la congestión del tráfico, el ruido, la contaminación, y la inseguridad peatonal.

E. Estudio del Libro Verde de la Unión Europea y posibles aplicaciones

El Libro Verde de la Unión Europea (UE) es un documento redactado por dicha Comunidad en Bruselas en 2009 y posee el eslogan de: hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Muy afín con el tema de la monografía, plantea los diferentes problemas de las urbes europeas para después buscar posibles remedios y planes.

Vamos a estudiar la congestión, como limitador de fluidez en la circulación en las ciudades, provoca numerosos problemas. Gijón no es una ciudad que destaque por poseer grandes congestiones de tráfico, ni dentro del núcleo urbano ni en las áreas de autopista de las circunvalaciones de la ciudad. Sin embargo, aunque no presente estos altos niveles, encontramos en muchas ocasiones un tráfico mayor del deseado en el centro urbano, sacando a la luz muchas veces la incapacidad de la ciudad para albergar tantos coches en calles pequeñas, donde se localizan las mayores congestiones del tráfico. La Avenida de La Costa, la de La Constitución y la de Rufo Rendueles, en el paseo del muro, son ejemplos de calles anchas adaptadas para el tráfico de vehículos que carecen de problemas y funcionan como medios de

comunicación entre la periferia urbana y el centro. El problema surge, por tanto, en las calles no peatonalizadas del centro, pequeñas e incapaces del albergar un gran número de vehículos provocado por la expansión urbana y la masificación del uso de los mismos. Las soluciones que plantea la UE para este problema es el fomento de medios de transporte alternativos, como la bicicleta, la marcha a pie, el autobús municipal y las motocicletas y ciclomotores. Gijón está en funcionamiento para lograr este desarrollo urbano sostenible.

4. CONCLUSIONES:

- Gijón es una ciudad con un proyecto sostenible interesante, en la búsqueda de alternativas al vehículo privado. Sobre todo la accesibilidad al núcleo urbano preocupa, ya que la mayor parte de las calles del centro son pequeñas y no tienen la capacidad para que el tráfico de tal número de coches sea fluido.
- El autobús urbano en Gijón tiene una importancia creciente y es necesario que se siga fomentando, ya que es un medio de transporte con altos niveles de sostenibilidad y produce un efecto positivo sobre el detrimento del uso masivo del automóvil.
- **“No se trata de eliminar el coche en la ciudad sino de que no resulte imprescindible”
Josep Sorribes en La Ciudad.**
- Es necesario abogar por una instalación de redes de calles peatonales y de carriles bicicleta en el centro de la ciudad. Gijón cuenta con las características ideales, en cuanto a su llanura y escasa amplitud del centro para lograr una red de carriles bici y de calles peatonales mucho mayor, con destino al desplazamiento diario de muchas personas.
- Gijón debe seguir los pasos de otras ciudades como Ámsterdam, que como en otras urbes europeas el transporte en bicicleta, con carriles bicis por todo el centro urbano y por los alrededores, ponen precios altos para aparcar en el centro de la ciudad y educan a los niños y jóvenes para hacer un uso regular y prudente de las bicicletas, reduciendo así en proporciones considerables el uso de automóviles privados, que crean muchos problemas en los núcleos urbanos.

Número de palabras: 4013

5. BIBLIOGRAFÍA:

Sorribes, Josep. "La Ciudad": economía, espacio, sociedad y medio ambiente. Editorial Tirant Humanidades. 2012

Zárate Martín, Manuel Antonio. "El espacio interior de la ciudad". Editorial Síntesis. Madrid 1991

http://4.bp.blogspot.com/_BVA1S_g5Lz8/S87o2sc5uXI/AAAAAAAAAFA/ywAb8Q8hUF4/s1600/Carriles+bici+de+Gij%C3%B3n.jpg

<http://www.holandatina.com/amsterdam/bicicletasamsterdam.htm>

<http://files.myopera.com/nix1/blog/gijon.jpg>

<http://www.fsc.ccoo.es/comunes/recursos/15585/doc86354> Plan de movilidad y accesibilidad sostenible de Gijón.pdf

<http://turismo.gijon.es/site/63/page/5089-taxis-y-autobuses-urbanos>

<https://maps.google.es/>

<http://bus.gijon.es/>

<http://www.gijon.eu/imagenes/departamentos/EMTUSA/detalle%20mapa.PNG>

http://fotos00.lne.es/fotos/noticias/318x200/2012-10-29_IMG_2012-10-22_01.56.34_9501923.jpg

<http://www.operacionesdecathlon.es/vias-urbanas/gijon-2/>

<http://www.gijon.es/>

http://www.pueblos-espana.org/fotos_originales/9/2/6/00038926.jpg7

Movilidad urbana sostenible, mito o realidad

Una reflexión sobre los impactos sociales y ecológicos del transporte público y privado en ciudades como Gijón

03:05

Tweet 4

Recomendar 19

JAVIER GRANDA ÁLVAREZ Vivimos en un mundo en el que el término de moda es el de la sostenibilidad. El desarrollo debe ser sostenible, la ciudad y la edificación deben ser sostenibles, la movilidad urbana debe ser sostenible, al igual que la gestión medioambiental, entre otros aspectos. Pero sabemos realmente ¿qué es la sostenibilidad?, ¿es posible?, o se trata simplemente de un término felizmente acuñado y totalmente hueco. Según los teóricos del tema, la sostenibilidad o el desarrollo sostenible es aquel que permite hacer compatible el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, de manera que se pueda proporcionar calidad de vida a los ciudadanos sin esquilmar los recursos ambientales disponibles. Es decir, aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer las futuras. Dando por válida esta definición, la sostenibilidad debería ser una práctica política común al condicionar el presente y comprometer el futuro de los ciudadanos.



Movilidad urbana sostenible, mito o realidad

Parece evidente que el transporte urbano introduce fallas en el sistema, al afectar directamente al equilibrio deseable del mismo. El transporte urbano es un factor que grava el consumo energético, incide en la salud de la población (contaminación atmosférica y acústica, inseguridad vial), y, en cierto sentido, en la equidad social, al condicionar la accesibilidad a los servicios considerados básicos (educación, sanidad, ocio, trabajo, abastecimiento, etcétera). Es innegable que los patrones actuales de movilidad en los que el uso del vehículo privado es predominante tienen un impacto social y ecológico (se puede medir a través de la denominada huella ecológica) notable. Por ello, es muy importante tender puentes hacia una movilidad más racional en la que el vehículo particular sea relegado por otros modos de transporte menos lesivos, tanto para el medio ambiente como para la economía en sus diferentes escalas (personal, local, regional, etcétera), pero que cubran igualmente las necesidades de movilidad de la población. Estos modos alternativos son el transporte público en sus diferentes modalidades, los desplazamientos peatonales y la bicicleta.

En una ciudad de tipo medio como Gijón, con unas características físicas y sociales no muy contrastadas, la movilidad urbana sostenible no es sólo deseable sino que es posible y depende, en buena medida, de las actitudes personales de cada uno de nosotros para hacer frente a nuestras necesidades de desplazamiento en el marco urbano. Puede parecer una actitud meramente volitiva, pero los buenos hábitos relativos a la movilidad se pueden aprender y enseñar, y tienen influencia no sólo a escala local, sino también global. Sólo es necesario que el mensaje sea interiorizado, sea asumido como propio, por todos nosotros.



GUON

El carril bici del Muro, a examen

Foro prueba hasta el domingo cómo afecta al tráfico la pérdida de un carril

18.09.12 - 00:28 - RAQUEL RODRIGUEZ | GUONL

Comentarios | 27 +1 0 Compartir Recomendar 144



Los aficionados a la bicicleta no tararon en estrenar la nueva vía, que sirve de ensayo del carril bici del Muro. :: PALOMA UCHA

Como una «prueba piloto» que marcará el futuro de uno de los proyectos del equipo de gobierno municipal de los que más se ha hablado en el último año. El posible futuro carril bici del Muro vive estos días su particular examen. Si lo aprueba, las autoridades municipales tendrán una razón más para defender que suprimir uno de los carriles del tráfico es la mejor solución para conseguir que bicicletas, peatones y vehículos convivan en buena sintonía en el paseo marítimo. De momento, pasa la prueba. «Todo transcurre con absoluta normalidad», según explicó Rafael Felgueroso, concejal de Seguridad Ciudadana y Movilidad. Eso sí, ayer solo se había señalado un pequeño tramo, el que va desde el Piles hasta, más o menos, la altura de la escalera número 10 de la playa San Lorenzo: «Con el fin de no entorpecer el tráfico, y de que los conductores se vayan adaptando, lo haremos por tramos». Desde primera hora de mañana ya será posible dar pedales desde el Piles hasta el Campo Valdés sin necesidad de subirse al paseo.

«Si es efectivo, será un argumento muy importante ante el resto de grupos»

El resultado del estudio que se realizará será claves para su inclusión en el Plan de Movilidad

Lo cierto es que los resultados del estudio que se realizará sobre esta experiencia serán claves para decidir si finalmente se opta por esta solución en el Plan de Movilidad, que está en vías de negociación y que será el encargado de dar la solución definitiva para este carril bici. «Si finalmente es efectivo, será un argumento muy importante ante el resto de grupos municipales», afirmó Felgueroso.

El proyecto siempre ha suscitado distintas opiniones. Los grupos municipales no se acaban de poner de acuerdo sobre cuál es la mejor opción. Y sobre todo, entre los propios gijoneses que se debaten entre perder una vía para los coches o solucionar las «guerras» que día tras día se producen entre peatones y ciclistas en el paseo.

