



## Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura (PIMSS) de Gijón



## Análisis DAFO



## Debilidades

- Instrumentos de planificación desestructurados sin una visión única de la ciudad: urbanística, estratégica, movilidad, turística, económica, tecnificación, etc.
- No existencia de cambios significativos en el reparto modal en los últimos quince años, como consecuencia de una escasa influencia de las políticas de movilidad sostenible llevadas a cabo.
- Existencia de importantes barreras: naturales e infraestructurales entre algunas zonas del concejo, que dificultan la movilidad entre áreas.
- Reparto poco equitativo del espacio público, y ausencia de correlación entre el % de espacio consumido por modos de transporte y % de viajes realizados en cada uno de ellos.
- Mayor relevancia del vehículo privado en la agenda social y política que los modos activos y sostenibles.
- Falta de una red de itinerarios peatonales principales, que permita desplazarse en condiciones de accesibilidad, seguridad y comodidad entre los principales barrios y puntos de atracción del municipio.
- No existencia en algunos casos de una red de itinerarios peatonales de barrio, que garantice el desplazamiento a los puntos de atracción local, y por tanto utilización errónea de vías ciclistas para tal uso.
- Peatonalizaciones en algunos casos fragmentadas y sin conexión entre sí, por lo que no existe un gran centro peatonal, sino dividido por viarios con alto tránsito de tráfico.
- En algunos casos falta de caminos de conexión del entorno rural a las zonas de atracción más próximas y entre sí, así como a los espacios naturales de proximidad.
- Flujos de tráfico intensos en las avenidas, con concentración de accidentes y externalidades negativas.
- En muchos casos los itinerarios en modos activos, ven su recorrido alargado como consecuencia de rodeos de las vías peatonales y ciclistas para salvar cruces, gloriets y demás viario ejecutado para el vehículo motorizado, en una política de motorizado conexión directa-no motorizado conexión indirecta.
- Falta de atractivo del espacio público en muchas zonas de la ciudad como consecuencia de la presencia excesiva de vehículos y sus externalidades asociadas como contaminación, ruido, peligrosidad vial, y efecto barrera.
- Ausencia de autonomía en los desplazamientos de algunos grupos demográficos como especialmente la edad infantil y la tercera edad.
- Baja utilización de la bicicleta en la movilidad cotidiana con escaso efecto de algunas medidas infraestructurales acometidas.
- Concepción cultural todavía hoy en día del uso de la bicicleta como adecuada para un desplazamiento al ocio o al deporte, y menos adecuada para la movilidad recurrente cotidiana.
- Accidentalidad ciclista y existencia de conflictos entre los modos de transporte, y fundamentalmente ciclista-vehículos motorizados, y ciclistas-peatones.





## Debilidades

- Vías ciclistas construidas en algunos casos sin continuidad, con problemas de concepción y diseño, que provocan que no exista una red de itinerarios ciclistas que ofrezca condiciones adecuadas a los desplazamientos en bicicleta para conectar los principales puntos de atracción del municipio.
  - Falta de aparcabicicletas en número y ubicación en los grandes centros de atracción de viajes.
  - Algunas conexiones de transporte público responden a criterios de cobertura en lugar de funcionalidad.
  - Los nuevos desarrollos y barrios periféricos tienen una baja accesibilidad en transporte público en términos relativos (expediciones/1000 habitantes) y absolutos (número de líneas y paradas).
  - No existencia de vías reservadas en el viario para el transporte colectivo, provocando una reducida velocidad comercial como consecuencia del tránsito de automóviles en algunas calles.
  - Inexistencia de adaptación de la zona regulada a la realidad de los residentes de la zona, no existiendo un ratio vehículo censado/plaza ofertada adecuado.
  - No existen aparcamientos de disuasión que funcionen como tal en la corona de entrada a la ciudad, y que permita bajo la conexión con transporte público, red peatonal o vía ciclista la conexión en modos sostenibles.
  - La oferta de aparcamiento existente provoca circulaciones de llegada a destino hacia el centro, sin posibilidad de no transitar por el mismo.
- Falta de cultura en el concepto de movilidad reducida, siendo no solo las personas con algún tipo de discapacidad, sino también personas mayores, personas con la movilidad reducida temporalmente, carritos, etc.
  - Barrios enteros con problemas de accesibilidad como Cimavilla o el entorno rural.
  - En consecuencia, el sistema de movilidad produce, entre otras cosas, zonas de la ciudad con elevada contaminación atmosférica y acústica, tanto en las avenidas como en el este y en el oeste de la ciudad por las entradas/salidas a la misma.





## Amenazas

- En proyectos de gran envergadura y estratégicos para el municipio, la falta de consenso de las tres administraciones –es una realidad actual y se convierte en amenaza si continua.
- Si se produce un proceso de dispersión de las actividades urbanas, conllevará un aumento de las distancias de los viajes como consecuencia de la falta de centralidad de los entornos residenciales respecto a los dotacionales, con lo que se crearán distancias excesivas para resolver a pie, como ha sucedido en Nuevo Roces al no disponer de un dotacional básico en el barrio, y por tanto la movilidad dejará de ser sostenible y activa, pasando a ser eminentemente motorizada incluso para desplazamientos que teóricamente deberían ser de proximidad.
- El factor anterior viene ayudado por el fenómeno progresivo de incremento de la tasa de motorización por habitante en el municipio, y el uso sistemático de motores más potentes, lo que unido a un uso mayor del automóvil hará más difícil el cambio de modelo de movilidad.
- Siguiendo con el proceso de círculo pernicioso, ese mayor uso del vehículo particular motorizado, y descenso del peso de los desplazamientos activos y sostenibles, puede hacer perder peso a estos últimos en la agenda social y política, provocando un incremento sistemático de las facilidades e infraestructura para los vehículos motorizados, provocando una espiral de externalidades al sistema.
- Además la sensación de peligrosidad, el poco atractivo de las vías, y la inseguridad real motivada por los conflictos entre modos crecientes acabará por expulsar al más débil en el conflicto, el peatón y la bicicleta, como consecuencia también de la falta de respeto y educación vial de los conductores.





## Fortalezas

- Reparto modal eficiente en la actualidad, tanto histórico entre sí, como comparativo entre ciudades de su mismo tamaño.
- Creciente interés social y político por la movilidad sostenible y segura.
- Densidad urbana compacta para la generación de atractivo social, comercial, dotacional, y de servicios en el viario.
- Distancias adecuadas en la mayoría de los barrios, para poder realizar una movilidad sostenible de proximidad en los desplazamientos cotidianos.
- Orografía adecuada para un fomento de la movilidad activa.
- Punto de partida en intervenciones de mejora peatonal, tanto en peatonalizaciones completas como en mejora de los itinerarios peatonales frecuentes y cruces.
- Incremento de la demanda social de espacios públicos, itinerarios peatonales y vías ciclistas .
- Tasa de biciletización por hogar elevada, y existencia como punto de partida de un sistema público de bicicletas.
- Incremento del reconocimiento político y administrativo de la importancia del fomento de la movilidad activa en el municipio.
- Pasos adelante dados en materia de accesibilidad tanto en flota de autobuses 100% accesibles, semáforos, plazas reservadas y redacción de planes de accesibilidad.





## Oportunidades

- Posibilidad de coordinación e incorporación del PIMSS al Plan General de Ordenación.
- La redacción del PIMSS podría implicar cambios administrativos como la creación de una Oficina de Movilidad o la creación de una vertical Smart Mobility dentro del proyecto global de TICs de la ciudad.
- Canales de participación pública abiertos en el PIMSS y su posible permanencia en el tiempo, que propicie una nueva movilidad sostenible vinculante con el proceso.
- Liderazgo del Consorcio de Transportes de Asturias en materia de coordinación y gestión del transporte de viajeros por carretera. Nuevo estudio de movilidad para el Principado de Asturias.
- Mejora económica gracias a la externalidad positiva del incremento de la movilidad activa y sostenible.
- Apoyo en TICs para mejorar la sensorización de la ciudad en aspectos que mejoren la movilidad, la seguridad vial, y la información al ciudadano.
- Proyecto de Ley del Principado de Asturias de Transportes y Movilidad.





**Muchas gracias por su atención**

Web: [planmovilidad.gijon.es](http://planmovilidad.gijon.es)

Twitter: [@planmovilidad](https://twitter.com/planmovilidad)

Email: [planmovilidad@gijon.es](mailto:planmovilidad@gijon.es)

