

**PROPUESTA DE "ASTURIES
CONBICI" PARA LA INTEGRACIÓN
DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE
OVIEDO**

Noviembre 2007

PROPUESTA DE “ASTURIAS CONBICI” PARA LA INTEGRACIÓN DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE OVIEDO

INTRODUCCIÓN

La asociación de ciclistas urbanos "Asturias Conbici" propone al Excmo. Ayuntamiento de Oviedo la integración de la bicicleta en la ciudad de Oviedo como un medio de transporte modal a fomentar, unido a los desplazamientos a pie y al transporte público y colectivo.

Consideramos un importante avance, las políticas de peatonalización de las zonas centro de la ciudad, en las que Oviedo puede ser considerada ejemplar.

De la misma manera que otras ciudades españolas como San Sebastián, Barcelona o Córdoba unieron a sus medidas de peatonalización el fomento y promoción de espacios seguros para el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, queremos que Oviedo se sume a dichas ciudades que apuestan por una movilidad sostenible y sea también un ejemplo en el fomento y promoción del uso de la bicicleta como correspondería a una ciudad que forma parte del grupo de "Ciudades Saludables".

Estas "formas blandas" de movilidad urbana contribuyen a disminuir las emisiones de CO₂ a la atmósfera dando como resultado una ciudad más ecológica, humana y agradable.

PROPUESTAS BÁSICAS DE ASTURIAS CONBICI

1. CICLOAPARCAMIENTOS

En Oviedo uno de los mayores problemas es la falta de espacio para aparcar la bici de forma segura, cómoda y ordenada.

Inicialmente proponemos que se instalen en las proximidades de las bibliotecas públicas. En las inmediaciones del edificio de las Consejerías (Llamaquique); asimismo en el entorno del nuevo edificio (en construcción) del Palacio de Congresos (solar del antiguo Carlos Tartiere). En las proximidades de centros deportivos y educativos.

En puntos estratégicos del centro de Oviedo de interés comercial y/o administrativo, como por ejemplo:

- Plaza del Ayuntamiento.
- los dos extremos de la calle Campoamor (de tráfico peatonal poco denso).
- oficinas de Correos, etc.

En este sentido el modelo de aparcamiento que nos parece más idóneo es la "U" rectangularizada de doble barra, que soporta todo tipo de bicis y candados; es polivalente, práctico, cómodo y limpio (se adjunta imagen del mismo, figura 1). Desestimamos otros modelos ya instalados que han demostrado ser ineficaces e inseguros.

2. CICLOCALLES

Se trata de zonas compartidas con el tráfico motorizado, con señalización tanto vertical como horizontal, y con velocidad limitada. Se pintaría en color ocre (color internacional para infraestructuras ciclistas) sobre el asfalto una franja de 1,50 m de ancho y con bicis en blanco cada 20 ó 30 m lineales.

Inclusión, también, de señalización vertical que advierta de preferencia de uso para las bicis en dicha franja de la calzada.

Debemos evitar actuaciones aisladas y/o inconexas. Para ello las enmarcaremos, inicialmente, dentro de dos ejes direccionales, Norte - Sur y Este - Oeste como una estructura básica de una futura Red Ciclista Urbana, que comunique y vertebre todos los barrios de la ciudad.

El eje E-W iría desde el campus universitario del Cristo, pasando por el de Llamaquique y por el del Milán hasta La Corredoria.

El eje N- S saldría con dos brazos desde la urbanización de La Florida y desde El Naranco pasando por la calle Uría, plaza del Ayuntamiento y finalizando, también, con dos brazos, uno hacia San Lázaro y el otro Santo Domingo y Otero.

Se adjunta plano de dicho trazado (figura 2) que tendría simplemente carácter orientativo, quedando en manos de los técnicos su concreción definitiva que no tendría que buscar el trayecto más corto sino el más seguro.

3. CALLES DE TRÁFICO RESTRINGIDO Y PEATONALES

Planteamos que se añada una placa en las calles de tráfico restringido que, además de permitir el tránsito de transporte público, residente y motocicletas como ocurre en la actualidad, se incluya a las bicis. Existe ahora misma tolerancia con las bicis que circulan por ellas; nos gustaría que ésto, digamos, se "oficializase".

Lo mismo ocurre con el tránsito de bicis en las calles peatonales. Pedimos que la tolerancia se "oficialice", por supuesto señalizando claramente la prioridad peatonal.

4. CAMPAÑA INFORMATIVA

En la medida en que se avance en la dotación de espacios urbanos para la circulación de bicis sería conveniente efectuar una campaña informativa dirigida tanto a los usuarios ciclistas como a la ciudadanía en general.

Como idea, podría editarse un plano de los nuevos espacios de ciclismo urbano y cicloaparcamientos en cuyo reverso podría figurar recomendaciones de uso. Este folleto podría titularse "+ Bicis + Prudencia" dentro del fomento de una nueva cultura de respeto mutuo entre bici - automóvil, bici - peatón.

5. OBSERVATORIO MUNICIPAL DE LA BICICLETA

Para el desarrollo de un Plan para la integración de la bici en la ciudad sería conveniente dotarnos de un órgano de análisis y participación de las asociaciones de ciclistas urbanos y medio-ambientales, dependiente del Ayuntamiento, que evalúe las necesidades, los avances y las futuras orientaciones, como ya existe en otras ciudades españolas

6. PRÉSTAMO Y/O ALQUILER DE BICIS

Consideramos que al igual que existe el préstamo y/o alquiler de bicis en ciudades como Gijón o Barcelona, el Ayuntamiento de Oviedo debería plantearse este tema bien por propia iniciativa o en colaboración con otras entidades.

Apostamos por una implantación paulatina y progresiva del servicio de préstamo y alquiler de bicis, en función de su uso y aceptación popular, que se podría iniciar con un par de docenas en total, en cuatro puntos estratégicos de la ciudad (6 unidades por sitio).

7. POTENCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS EXISTENTES Y CREACIÓN DE NUEVAS

Crear una ciclocalle que iría desde la parte superior de la estación de Renfe-Feve por el vial de La Losa hasta conectarla con el carril bici existente que se inicia en la zona de Los Pilares de Vallobín y sube hasta la Pista Finlandesa, anexo a la margen derecha de la carretera del Naranco (dirección Oviedo - Naranco). Sobre este carril-bici, puesta en valor del mismo, pintándolo de color ocre y bicis en blanco cada 20 ó 30 m. Inclusión de señalización vertical que advierta a peatones y automóviles que se trata de un carril-bici.

Esta actuación se consideraría un tramo del eje Norte - Sur descrito en un apartado previo.

Proponemos que en un futuro se prolongue dicho carril-bici desde donde termina (a la altura de la pista finlandesa) hasta conectarlo con los caminos y/o infraestructuras del "Plan del Parque Periurbano" que se preve desarrollar en el Monte Naranco.

Planteamos asimismo al Ayuntamiento de Oviedo que tome las medidas oportunas, para resolver, de una vez por todas, los obstáculos que impiden que el túnel de la Senda Verde de Fuso (a la altura del Campo de Golf) pueda ser utilizado y que su puesta en servicio desbloquee la ruta que daba acceso a la estación de Feve en Fuso de la Reina.

8. NUEVAS URBANIZACIONES

Consideramos que el Ayuntamiento de Oviedo debe incluir en las nuevas urbanizaciones de la ciudad, dentro de las instalaciones y equipamiento de las mismas, la previsión de carriles-bici dado que, de esta manera, se dispondría del servicio sin coste añadido para el Ayuntamiento. Así solo tendría que ocuparse de conectar dichos carriles con la Red Ciclista Urbana de la ciudad.

Para todo ello, desde la Asociación "Asturies Conbici" ofrecemos nuestra colaboración al Ayuntamiento de Oviedo para el fomento de la bici urbana como un elemento de la "Movilidad Sostenible", y una aportación más a la descongestión del tráfico motorizado, a la disminución de emisiones de CO₂, para reducir el calentamiento global del planeta y los graves efectos del cambio climático, aspectos que son una **prioridad de la Unión Europea**.

Oviedo, 26 de Noviembre de 2007

Fdo: Eugenio Sola González
Vicepresidente de "Asturies Conbici"

Fdo: Ángel Rodríguez Rey
Vocal "Asturies Conbici"



Fig. 1. Modelo de cicloaparcamiento propuesto.



Fig.2 Eje Este – Oeste en rojo; Eje Norte – Sur en azul