



# **Apostemos por la bici**

**Documento marco de propuestas  
para el impulso de la movilidad  
ciclista en Gijón**



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## ¿Por qué es necesario el impulso de la bicicleta?

La bicicleta no es un medio de desplazamiento más. Es un vehículo que, a diferencia de los demás, cumple una función social en cuanto que favorece una ciudad saludable en todos los aspectos: sanitarios, medioambientales, económicos y de sociabilidad.

También se consigue con la bicicleta una ciudad más segura si se protege de manera adecuada a los y las ciclistas, dándoles un trato preferente en políticas de tráfico e infraestructura vial, y se desincentiva el uso de vehículos a motor privados.

El ámbito local ha llevado la iniciativa en el impulso de la bicicleta. Es muy extensa la relación de los planes y programas realizados en las localidades de nuestro país. Actualmente nadie pone en duda las virtudes de la bicicleta y los beneficios de su uso. Con su presencia las calles se vuelven más humanas y transitables. En los últimos años varias ciudades españolas han tomado medidas para sacar del centro los vehículos motorizados y recientemente la Ley 6/2014, que modifica la Ley de Tráfico, autoriza a los ayuntamientos a restringir el acceso a determinados vehículos por motivos medioambientales. La contrapartida es un mayor espacio para ciclistas y peatones. Las bicicletas comienzan a ser habituales en las calles y entre todos y todas estamos recuperando espacios urbanos para la convivencia.

Los beneficios ambientales, económicos y sociales del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento y ocio han sido reconocidos por distintas instituciones públicas europeas, las cuáles en reiteradas ocasiones han exhortado a las administraciones públicas a promocionar e incentivar de forma activa este vehículo como parte imprescindible de cualquier estrategia de transportes que aspire a la sostenibilidad ambiental. Esto implica una mayor equidad y recuperación del espacio público para la totalidad de la ciudadanía.

La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable. Las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando desde hace tiempo las administraciones locales se orientan a dos objetivos principales: de un lado, la pacificación del tráfico urbano y, de otro, el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente y cada vez más integrado en el flujo circulatorio de los vehículos.

La creación de un marco que permitiera el incremento del uso de la bicicleta en sus distintas vertientes (deportiva, recreativa o como medio de transporte cotidiano), haciéndola más segura y debidamente combinada con los sistemas de transporte público, aseguraría a la ciudadanía una movilidad y accesibilidad más fácil y eficaz. El potencial social de la bicicleta es mucho mayor de lo que en nuestro país se ha venido percibiendo en los últimos años. En efecto, la mayor parte de la población está a favor de unas políticas de movilidad alternativas a las que han venido otorgando la hegemonía al automóvil, como se ha registrado en las encuestas realizadas en las ediciones de



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



la Semana Europea de la Movilidad que todos los años se realiza en septiembre auspiciada por la UE y coordinada por el gobierno español.

En Gijón existe una demanda latente para el uso de la bicicleta aún no satisfecha a pesar del incremento paulatino del número de ciclistas urbanos producido en los últimos años visible en nuestras calles. Las actuaciones desarrolladas, más puntuales que permanentes, se han apoyado mayoritariamente en la creación de una red de carriles bici segregados basada fundamentalmente en el modelo de acera bici. Esta red, incompleta e inconexa en varios de sus tramos, si bien ha servido para aumentar el número de nuevos usuarios/as de la bici, también ha provocado algunos conflictos e incidentes entre éstos y los peatones. El carril bici ha crecido en Gijón (excepción hecha en el Muro) a costa de la acera y el espacio peatonal. En paralelo, las intervenciones sobre la calzada y el tráfico motorizado han sido nulas o escasas, carentes de una verdadera apuesta política por favorecer a la bicicleta como vehículo preferente, sano y sostenible en detrimento del uso intensivo del coche. Intervenir de manera más decidida en la calzada sigue siendo una asignatura pendiente en nuestra ciudad. Para un número importante de ciudadanos/as, la calzada y el tráfico motorizado sigue percibiéndose hostil y peligroso para la bici. Se ha puesto la primera piedra, habrá que rectificar algunas actuaciones y errores cometidos, pero aún queda mucho por hacer.

Desde Asturias ConBici vemos necesario avanzar hacia un modelo de desarrollo urbano basado en la mejora de las condiciones de habitabilidad del espacio público, un modelo de ciudad diseñado y reconstruido por y para las personas que lo habitan, siendo unos de los ámbitos más importantes para la mejora de la calidad de vida futura de nuestras ciudades, el impulso y desarrollo de planes de movilidad sostenible basados en la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano, el crecimiento de las zonas peatonales y el uso del transporte público. Todo ello en detrimento del uso y abuso del automóvil, que implique restituir y reconvertir el espacio público, ocupado actualmente por el tráfico motorizado, en otro, definido por el encuentro, la relación y la comunicación entre las personas.

Por todo ello y con motivo de las próximas elecciones municipales del mes de mayo del 2015, Asturias ConBici, como asociación que promueve el uso de la bicicleta y la defensa de los derechos de los y las ciclistas, deseamos proponer y solicitar a las formaciones políticas que concurren a esta cita electoral la inclusión de una serie de medidas que fomenten un uso seguro, cómodo y atractivo de la bicicleta como parte primordial de una política de transporte integral y sostenible en nuestra ciudad. Sólo desde el debate social y el acuerdo de todas las formaciones políticas del consistorio será posible construir una ciudad más ciclable y por tanto con mayor calidad de vida.

Apostemos, en serio, por la bici en nuestra ciudad.

# Propuestas

## 1. MARCO POLÍTICO Y NORMATIVO. ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN

- Visión estratégica: Plan Municipal de la Bicicleta – Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Concejalía – Oficina – Gestor/a de Movilidad.
- Un nuevo marco normativo: Ordenanza Municipal de Movilidad.
- Observatorio Municipal de la Bicicleta.
- Registro municipal de bicicletas.
- Ingreso en la Red de Ciudades por la Bicicleta.

## 2. PLANEAMIENTO URBANO, DISEÑO DE CALLES Y MOVILIDAD CICLISTA

- Incluir la bici en los nuevos planeamientos urbanos.
- Diseño de calles y movilidad ciclista (calles pasillo vs calles habitación):
  - Calmado de tráfico.
  - Zonas 20/30.
  - Espacios compartidos.
- Peatonalización de calles y movilidad ciclista.

## 3. GESTIÓN DEL APARCAMIENTO, RESTRICCIÓN DE ACCESOS Y CONTROL DE LA VELOCIDAD

- Restricciones al uso del coche.
- Control de la velocidad: Ciudad 30.
- Gestión del aparcamiento.

## 4. MOVIÉNDONOS EN BICI POR GIJÓN

- Diagnóstico global de las infraestructuras ciclistas en Gijón.
- Criterios de calidad para el diseño de infraestructuras ciclistas.
- Propuestas de mejora de las infraestructuras ciclistas actuales.
- Red de itinerarios por la calzada o ciclo-calles.
- Aparcamientos para bicicletas.
- Mejora del servicio de préstamo de bicicletas "Gijón-Bici".



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



## 5. TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDAD

- Favorecer la intermodalidad con los medios de transporte públicos. Para ello es fundamental el diseño adecuado de los mismos, así como de las estaciones.

## 6. FORMACIÓN CICLISTA

- Creación de un Programa de Bici Escuela Municipal.

## 7. PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA

- Campañas de sensibilización y fomento del uso de la bicicleta.
- Celebraciones y eventos singulares: Semana Europea de la Movilidad, 30 DEB.
- Caminos escolares seguros.
- Promoción del uso de la bicicleta para desplazamientos al trabajo.
- Favorecer el uso lúdico y deportivo de la bici.
- Otras propuestas.

## 8. ECONOMÍA DE LA BICI

## 1. MARCO POLÍTICO Y NORMATIVO. ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN.

- **Visión estratégica: Plan Municipal de la Bicicleta – Plan de Movilidad Urbana Sostenible**
  - Redacción y puesta en marcha durante la próxima legislatura de un **Plan Municipal de la Bicicleta** en el marco del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Gijón** (PMUS) e integrado en el Plan General de Ordenación Urbana. Este Plan de actuación, de carácter específico, contemplaría todas las iniciativas y medidas de fomento del uso de la bicicleta en la ciudad algunas de las cuales aparecen recogidas en el presente documento.
  - Con relación al vigente **Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Gijón** (PMUS) creemos necesario una revisión a fondo del mismo para convertirlo en uno de los ejes estratégicos del desarrollo futuro de nuestra ciudad, contemplando, entre otros, los siguientes aspectos:
    - **Diagnóstico de las medidas desarrolladas hasta la fecha** con arreglo al vigente Plan y de los resultados obtenidos **y presupuesto ejecutado**.
    - **Diagnóstico actualizado de la movilidad en el municipio**, caracterizando y cuantificando los diferentes modos de desplazamiento, la demanda detectada y la problemática asociada a los mismos, con especial atención a los modos no motorizados (peatones y bicicletas) y a los colectivos de población más vulnerables: infancia, personas con movilidad reducida, personas con discapacidad.
    - **Recuperar la participación ciudadana para el impulso futuro del Plan**: implicar a todos los agentes públicos, privados y sociales con interés en la movilidad urbana en torno a un gran acuerdo de ciudad que legitime los objetivos y estrategias a desarrollar. Una de las herramientas de participación a revitalizar y dinamizar sería el **Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible en el municipio de Gijón**, con el objetivo de encontrar elementos de consenso entre la Administración y los diversos agentes sociales y económicos implicados en la movilidad, con la finalidad de orientar la toma de decisiones en este ámbito.
    - **Actualización de los objetivos y estrategias generales del Plan**. Desde Asturies ConBici queremos recordar que los objetivos generales de la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible consisten en: recuperar el espacio público para la ciudadanía, optimizar los desplazamientos, reducir y promover el uso racional del vehículo privado, priorizar y mejorar los modos no motorizados (peatones y bicicletas), priorizar y mejorar el transporte público urbano e interurbano, mejorar la accesibilidad de todas las personas, disminución del consumo energético y disminución del impacto ambiental.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



- **Coordinación técnica a nivel municipal para el seguimiento de las actuaciones en este ámbito:** creación de una **Oficina Municipal de Movilidad** y de la figura del **Gestor/a de Movilidad**.
  - **Garantizar la participación ciudadana en el seguimiento y ejecución de las actuaciones contempladas dentro del Plan:** creación y puesta en marcha del **Consejo Municipal de Movilidad** (consejo sectorial de participación ciudadana en este ámbito) con participación de la Administración, organismos y empresas públicas de transporte (EMTUSA, CTA, Renfe-Feve), movimiento asociativo (FAV, colectivos ciclistas, colectivos y entidades de discapacidad, asociaciones de transportistas, etc.), empresas y colectivos profesionales (transporte, taxistas, etc.)...
  - **Garantizar la transparencia de los procesos administrativos** (urbanísticos, de movilidad, sostenibilidad, presupuestarios, etc...) que permitan la fácil accesibilidad y comprensión por toda persona, sin necesidad de una formación especializada.
- **Concejalía – Oficina – Gestor/a de Movilidad**
- Defendemos la creación a nivel político, dentro del organigrama municipal, de una **Concejalía de Movilidad** dotada de amplias competencias ejecutivas y liderazgo para la puesta en marcha de las medidas y actuaciones derivadas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
  - Adscrita a dicha Concejalía proponemos la creación de una **Oficina Municipal de Movilidad** así como la figura del **Gestor/a de Movilidad**.

La puesta en marcha de esta Oficina en el municipio de Gijón ha de enmarcarse en la necesidad de dotar al modelo de movilidad imperante en nuestra ciudad de un cambio profundo que lo reconduzca hacia pautas de mayor sostenibilidad, desarrollando los principios básicos de lo que se ha venido a llamar la **nueva cultura de la movilidad**, revulsivo indispensable para mejorar la eficiencia y equidad del modelo de movilidad urbano. Este modelo supone abandonar el modelo tradicional de análisis, centrado en el tráfico y la circulación, en el que la mirada se dirige fundamentalmente a comprender y medir los flujos de tráfico (número, velocidad, dirección), para abrazar un nuevo modelo en el que se amplía el estudio a las necesidades particulares y comportamientos diferenciados de todos los colectivos y todos los modos de desplazamiento que se realizan en nuestra ciudad.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



**La Oficina Municipal de Movilidad tendría, entre otras, las siguientes funciones:**

- **Coordinación y seguimiento** de todas aquellas medidas y actuaciones que en el ámbito de la movilidad urbana sostenible se promuevan en la ciudad, en particular de las medidas que se deriven del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- **Interlocución y coordinación técnica con otras áreas municipales** implicadas en la movilidad, desde un enfoque transversal e integral, que desarrollen actuaciones con incidencia en este ámbito: urbanismo, medio ambiente, transporte urbano, educación, cultura, salud, accesibilidad... Coordinación con los planes y programas municipales existentes que interrelacionen con la movilidad sostenible.
- **Coordinación con los entes y organismos de otras Administraciones Públicas** que de manera directa o indirecta repercutan en el ámbito de la movilidad urbana: Ministerio de Fomento, Principado de Asturias, CTA...
- **Interlocución con la ciudadanía, con el movimiento asociativo y los agentes económicos de la ciudad**, generando espacios y procesos participativos con diferentes niveles de implicación: información, consulta, participación y toma de decisiones.

Al frente de la Oficina de Movilidad proponemos la creación de la figura del **Gestor/a de Movilidad**, persona responsable con formación técnica, experiencia y sensibilidad en el ámbito de la movilidad sostenible.

▪ **Un nuevo marco normativo: Ordenanza Municipal de Movilidad**

- Una pieza clave para el fomento del uso de la bicicleta dentro de la nueva cultura de la movilidad, es el referido a la necesaria revisión del marco normativo municipal, porque el ordenamiento jurídico es la herramienta fundamental para dar efectividad a los principios y directrices de esta nueva etapa. En línea con esta evolución proponemos la redacción y aprobación de una nueva **Ordenanza Municipal de Movilidad**, similar a la existente en otras ciudades españolas, que contemple los cambios producidos con la creación de las nuevas infraestructuras ciclistas en la ciudad, regule la necesaria convivencia con peatones y otros vehículos y favorezca normativamente a la bici para convertirla en un vehículo de desplazamiento preferente en la ciudad.

▪ **Creación de un Observatorio Municipal de la Bicicleta**

- Adscrito a la Concejalía de Movilidad, su función principal será tener un conocimiento fiel de la movilidad ciclista en la ciudad y su evolución, del marco normativo y estratégico, de buenas prácticas en otras ciudades, etc. Emitirá informes que podrán servir para la toma de decisiones en este ámbito.



- **Registro municipal de bicicletas**
  - Puesta en marcha de un registro voluntario de bicicletas para prevenir el robo y facilitar la recuperación de las bicicletas robadas. El registro puede ser creado con recursos propios a nivel municipal o integrarse en el [Biciregistro](#) de la Red de Ciudades por la Bicicleta.
  
- **Ingreso en la Red de Ciudades por la Bicicleta.**
  - Ingreso del Ayuntamiento de Gijón en la [Red de Ciudades por la Bicicleta](#), asociación integrada por casi 70 socios que representan a más de 120 ciudades españolas. La Red tiene por objeto la generación de una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los y las ciclistas, especialmente en el medio urbano.

## 2. PLANEAMIENTO URBANO, DISEÑO DE CALLES Y MOVILIDAD CICLISTA

- **Incluir la bici en los nuevos planeamientos urbanísticos**
  - Contemplar de forma obligatoria la integración de la bicicleta en los *Planes Parciales y Especiales de Ordenación Urbana* mediante el desarrollo de medidas favorecedoras de la circulación ciclista por la calzada, el diseño de calles para el calmado de tráfico, reducción efectiva de la velocidad, etc. Cuando esto no sea posible y no exista otra alternativa se podrá optar por la creación de infraestructura propia (carril bici segregado) asegurando su conexión con la ya existente en la ciudad. En este caso, la integración de la bicicleta en las remodelaciones y diseño de calles y viales se realizará **siempre sobre calzada** ganando espacio al tráfico motorizado y nunca al espacio peatonal previamente existente.

- **Diseño de calles y movilidad ciclista (*calles pasillo vs calles habitación*)**

Durante mucho tiempo se ha considerado la calle como un espacio que conecta destinos, al servicio únicamente del tráfico motorizado. Actualmente, sin embargo, la calle ya no se contempla únicamente como un corredor de tráfico, sino como uno de los lugares más activos e interactivos de la ciudad. Y, por tanto, en aras de todos sus posibles usos y usuarios, no hay que diseñarla considerando tan sólo los estándares impuestos por el tráfico motorizado, sino con **criterios funcionales, económicos, sociales y estéticos**, tales como:

- La vitalidad económica de los comercios que flanquean la calle.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



- La calidad medioambiental del entorno: reducción de los niveles de contaminación acústica y atmosférica.
- La relación, el encuentro y la convivencia vecinal.
- La seguridad de los niños y niñas que van al colegio, juegan y se relacionan.
- La facilidad para cruzar, andar y moverse, especialmente de las niñas y niños, de las personas mayores o de aquellas con dificultades en la movilidad.
- En general, la facilidad para adoptar modos de desplazamiento activos (a pie o bicicleta).

Entre los **beneficios** demostrados para reconsiderar el diseño de calles se pueden enumerar los siguientes:

- **Fluidez del tráfico:** las restricciones del acceso al tráfico motorizado en determinadas calles contribuye a un descenso en el volumen general del tráfico en esa área o zona.
- **Sostenibilidad económica en la gestión del espacio público:** la organización jerárquica de la red viaria y la segregación del espacio de la calle han tenido que ser puestos en cuestión y los nuevos diseños de calle deben de conciliar el coche con los demás modos de transporte. Este enfoque se ha materializado en el redescubrimiento de la calle clásica, especialmente el bulevar, y la idea de la calle como espacio compartido.
- **Seguridad y salud:** reducción de los índices de accidentabilidad vial y desde una perspectiva de la salud pública, el diseño de calles y barrios pensados para favorecer los modos de desplazamientos activos (a pie o bicicleta), refuerza el mantenimiento de estilos de vida saludables.
- **Fomento y visibilidad del comercio de proximidad.**
- **Habitabilidad y vitalidad de la calle:** recuperación de la calle como espacio social en coexistencia con todos los modos de transporte, si bien primando los modos activos y sostenibles.

### Modelos de referencia para el diseño de calles

- **El calmado de tráfico** tiene como objetivo ayudar a los conductores a adecuar su velocidad a las condiciones locales a través de medidas auto-coercitivas. Entre éstas se incluyen las medidas físicas, de comportamiento del conductor y de gestión del tráfico (modificación de rutas y flujo dentro de una zona): cierres y semicierres de calles, estrechamientos de calzada, islas y miniglorietas, bandas sonoras, cambios de textura del pavimento, zigzags o ensanchamientos laterales para la creación de carriles únicos. El resultado global de un sistema de calmado de tráfico será potencialmente una reducción de la velocidad del coche y de su ventaja relativa en términos de velocidad sobre los modos activos o el transporte público.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



- **“Zonas 20/30”**: aunque el principal objetivo de las zonas 20/30 (límite de velocidad a 20/30 km/hora) es hacer más fácil, seguro y cómodo el desplazamiento de los peatones, resultan también muy beneficiosas para la circulación de bicicletas, permitiendo la coexistencia con los modos motorizados sin que sea necesario trazar carriles bici segregados.
- **Espacio compartido**: este modelo se basa en el principio de que todos los modos de transporte deben compartir de forma igualitaria el espacio de calle disponible, de forma que el paisaje urbano “hable” al conductor a través de los acabados superficiales, la envolvente de los edificios, los árboles y el mobiliario urbano, etc. El objetivo de este enfoque es hacer posible el uso comunitario del espacio de calle disponible.

Desde Asturias ConBici creemos que este tipo de medidas pueden y deben desarrollarse en diferentes calles de la ciudad, recurriendo para ello a **soluciones de bajo coste y a modo de experiencias piloto** donde experimentar y disfrutar de forma diferente el espacio público.

En este sentido **proponemos el desarrollo experimental de dos tipos de intervenciones**:

- **Medidas que alteren la apariencia física de una calle y que tengan un carácter más o menos permanente**: colocando mobiliario diferente u obras de arte en la calle, pintando diseños atractivos, uso de colores y objetos variados, etc.
- **Medidas que cambien la atmósfera y la apariencia de una calle durante un corto periodo de tiempo destinándola a otros usos y actividades**: cierre temporal de calles durante la Semana Europea de la Movilidad para la organización de actividades lúdicas, etc.; cambios temporales de uso de las plazas de aparcamiento, revistiéndolas de otros materiales y destinándolas a usos sociales o visibilizando la actividad comercial de la zona, etc.

El propósito de estos cambios temporales en el uso y la actividad de la calle es atraer la atención hacia su potencial para convertirse en espacios compartidos, zonas de calmado de tráfico, zonas de encuentro o zonas peatonales. Aunque estos cambios no sean permanentes, los vecinos y los ciudadanos se aperibirán de la posibilidad de tener calles y entornos urbanos mejores (menos ruidosos y menos contaminados), contribuyendo a preparar el terreno para el cambio permanente y, si se organizan con cierta regularidad, se conseguirá realmente que se produzca dicho cambio duradero.



▪ **Peatonalización de calles y movilidad ciclista**

- Desde Asturias ConBici apoyamos la peatonalización de calles como espacios destinados a la convivencia y el disfrute por la ciudadanía. No obstante, **estamos en contra de que el espacio público liberado del tráfico motorizado se vuelva a “privatizar”** para usos comerciales y hosteleros mediante la colocación indiscriminada de terrazas que limiten la movilidad de las personas y en particular de aquellas con movilidad reducida. Pedimos al Ayuntamiento de Gijón una regulación y limitación en la concesión de licencias de terrazas.
- Defendemos el concepto de **calle “ciclopeatonal”** para las calles peatonalizadas, es decir, un espacio que posibilite el tránsito libre de peatones y ciclistas, sin más restricciones que las que se puedan imponer en determinados puntos de gran afluencia peatonal, mediante la señalización de pasos ciclistas específicos si ello fuera necesario. En todo caso, AcB apuesta siempre por la convivencia bici-peatón en estas calles y en todas aquellas que se peatonalicen en el futuro (como concepto y modelo a seguir).
- Desde Asturias ConBici estamos a favor de que el diseño de las calles peatonalizadas se haga sobre **plataforma única**, esto es, a modo de espacio compartido sin distinción entre acera y calzada, y pavimentos que favorezcan los desplazamientos a pie, en bici, sillas de ruedas, etc. Se optará en todo caso por soluciones económicamente viables y de bajo impacto.
- Proponemos igualmente la extensión de las peatonalizaciones a los barrios de la ciudad y no sólo en el centro urbano, mediante la aprobación de un **Plan de Peatonalizaciones de Barrio**, habilitando corredores y calles ganadas al tráfico motorizado para destinarlas a la convivencia vecinal, el juego infantil y la movilidad segura de todas las personas, haciendo más habitables y a escala humana nuestras calles y espacios públicos. Este Plan se desarrollará mediante debate, acuerdo vecinal y consulta ciudadana para legitimar las actuaciones a implementar en cada zona de la ciudad, resaltando los beneficios de habilitar estos nuevos espacios en los barrios, y dando respuesta a la problemática derivada de la nueva ordenación del tráfico y la necesidad de aparcamiento de los y las residentes.

### **3. GESTIÓN DEL APARCAMIENTO, RESTRICCIÓN DE ACCESOS Y CONTROL DE LA VELOCIDAD**

Como han revelado diversas investigaciones de ámbito internacional, no es posible reconducir la movilidad sólo mediante la mejora de la situación de los modos más benignos ambiental y socialmente (a pie, en bici y en transporte colectivo). La experiencia muestra que se requieren políticas combinadas de estímulo y disuasión (estrategias denominadas de **“palo y zanahoria”**). Entre las medidas a desarrollar en este apartado tenemos:



▪ **Restricciones al uso del coche**

- **Establecer controles de acceso a zonas de prioridad peatonal** (residentes, carga y descarga, etc.).
- **Asignación de itinerarios.** Enfoque consistente en el recurso a calles de un solo sentido con cierre selectivo de vías y/o intersecciones (pero permitiendo el paso al transporte público y las bicicletas), una medida que contribuye a reducir el tráfico de paso y a generar aumentos relativos en el tiempo de viaje en coche en relación a los otros modos. El objetivo es garantizar el acceso a todo el área, reduciendo en términos relativos el atractivo del uso del coche.

▪ **Control de la velocidad**

- **Proponemos el límite de velocidad a 30 km/hora en todo el casco urbano (Ciudad 30)**, con la excepción de las principales vías de acceso a la ciudad que en todo caso tendrán un límite de 50 km/hora. Se ha demostrado que esta medida contribuye de manera efectiva a reducir tanto el número de accidentes como su gravedad, favoreciendo un entorno urbano más seguro y habitable. Desde el punto de vista de la movilidad ciclista se trata de una de las principales medidas que pueden favorecer su expansión incidiendo en la percepción de un menor riesgo y favoreciendo que nuevos usuarios/as decidan coger la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos. El conjunto de medidas tendentes a hacer efectiva esta medida abarcarán medidas informativas, educativas y de concienciación, medidas disuasorias y coercitivas, además de restricciones de carácter físico.

▪ **Gestión del aparcamiento**

- Proponemos **abordar el aparcamiento desde una estrategia global** que abarque a toda la ciudad y no sólo al centro urbano. Establecer objetivos y medidas en función de los diferentes grupos de usuarios. Difundir y explicar a la población las medidas a desarrollar y los beneficios esperados de dichas medidas.
- **Creación de una red de aparcamientos disuasorios de entrada a la ciudad** de bajo coste tarifario, conectados con el centro urbano mediante un buen servicio de transporte público y dotado de estaciones de préstamo de bicicletas públicas (siguiendo el modelo "Park and ride" de muchas ciudades europeas). El trayecto en transporte público que cubra estos aparcamientos tiene que ser rápido, frecuente y fiable, y el coste (percibido) de usar el aparcamiento debe ser inferior al coste en combustible y aparcamiento de conducir hasta el centro urbano.
- Proponemos igualmente la creación de **aparcamientos disuasorios en los principales barrios de la ciudad** como alternativa al aparcamiento individual en la calles favoreciendo la descongestión y la habitabilidad del espacio público que podrá ser

destinado a otros usos en favor de la convivencia vecinal y los desplazamientos activos (peatón, bicicleta). En las experiencias europeas de barrios con baja dependencia del automóvil, la práctica habitual es concentrar el aparcamiento en uno o varios puntos, evitando la circulación parásita interna en busca de plazas o del acceso a la edificación. Los barrios se configuran como espacios libres o casi libres de aparcamiento, lo que obliga a cortos desplazamientos a pie para acceder a los vehículos. En algunos casos los automóviles pueden entrar en el área únicamente para operaciones de carga y descarga o si pertenecen a personas con discapacidad, mientras que en otros la circulación está restringida a determinadas vías en las que se diseñan condiciones de tráfico calmado.

- **Aplicar políticas tarifarias disuasorias** de aparcamiento en el centro urbano en beneficio de la red de aparcamientos disuasorios y de los modos de desplazamiento activos (a pie, bicicleta) y del transporte público.

#### 4. MOVIÉNDONOS EN BICI POR GIJÓN

- **Diagnóstico global de las infraestructuras ciclistas en Gijón**

En relación con la mejora de las infraestructuras ciclistas, desde Asturies ConBici creemos que el elemento clave está en conseguir que la bicicleta sea un modo atractivo de desplazamiento cotidiano en la ciudad, válido para todas las personas, sin olvidarnos de su potencial para el disfrute del ocio. Y cuando nos referimos a las infraestructuras ciclistas **no estamos defendiendo que esta pase necesariamente por la creación de una costosa red de carriles bici segregados** que abarque toda la ciudad. En línea con lo comentado en la introducción de este documento, creemos que la prioridad futura para potenciar la bici en nuestra ciudad debe de pasar por las **actuaciones sobre la calzada y el tráfico motorizado**, para hacer de su presencia algo habitual en nuestras calles.

En un contexto económico y social como el que estamos viviendo, donde la disponibilidad de recursos financieros es limitada, las denominadas "**medidas blandas**" pueden ser al menos tan importantes como las medidas infraestructurales duras a la hora de crear un entorno que favorezca la movilidad en bicicleta. Nos referimos al calmado de tráfico, controles de velocidad, ciclo-calles, diseño de calles (uso de mobiliario urbano, etc.).

- **Criterios de calidad para el diseño de las infraestructuras ciclistas**

Recogemos a continuación diferentes criterios de calidad a tener en cuenta en el diseño presente y futuro de infraestructuras ciclistas, que han sido reconocidas como directrices válidas a partir de la experiencia desarrollada en algunos de los países más avanzados en movilidad ciclista.

Para ser plenamente atractiva a los y las ciclistas, la infraestructura tiene que responder a los siguientes criterios: **segura, directa, cohesiva, atractiva, confortable**.

### a) Segura

Está reconocido que las situaciones peligrosas y el miedo a ir entre el tráfico son serios factores desincentivadores del uso de la bicicleta. Habría que tener en cuenta las siguientes directrices:

- **Mezclar el tráfico cuando es seguro o cuando se puede conseguir que sea seguro.** Mezclar a los y las ciclistas con los demás usuarios debería ser la opción por defecto cuando se está planificando una red ciclista, porque permite la creación de una red densa sin necesidad de hacer costosas inversiones. En las áreas de tráfico mixto, la velocidad de los coches no debería exceder los 50 km/h (máximo) siendo lo ideal los 30 km/h.
- **Segregar el tráfico cuando la seguridad lo exige.** Cuando la velocidad de los coches es superior a los 50 km/h. o en las principales vías de acceso a la ciudad con mucha densidad de tráfico.
- **Asegurar una anchura suficiente de la infraestructura ciclista,** lo cual permite que exista una distancia de seguridad a los obstáculos y a los coches y ciclistas que se aproximan o adelantan. Las anchuras mínimas recomendadas de los carriles o vías ciclables segregadas es de 1,50 metros (mono-direccional) y 2,50 metros (bidireccional).
- **Procurar evitar en lo posible los conflictos con los coches.** Los puntos de conflictos deben presentarse lo más claramente posible (buena visibilidad, señalización horizontal y vertical)
- **Situar los dispositivos de regulación en las intersecciones** (por ejemplo, carriles de giro, líneas de detención avanzadas, reductores de la velocidad, desvíos para bicicletas)
- **Atender a la seguridad percibida** es también esencial si se desea atraer usuarios (es decir, evitar, las zonas oscuras y amenazadoras)

### b) Directa

- A fin de ser "competitivas", las bicicletas requieren **conexiones rápidas** entre el punto de inicio del trayecto y el punto de destino. Es esencial que se permita a los y las ciclistas alcanzar su destino con el mínimo de desvíos posibles. Una infraestructura especialmente segregada tiene que permitir el tránsito rápido mediante la **asignación de derecho preferente** a las bicicletas en las intersecciones.
- Uno de los recursos más usados para conseguir trayectos directos son los **carriles-bici a contramano en las calles de un solo sentido y los atajos** entre bloques y a través de calles cerradas al paso de otros vehículos.

#### c) Cohesiva

- Que permita llegar a la mayoría de los lugares dentro de la ciudad sin salir de una infraestructura pensada para una cómoda movilidad ciclista. Evitar los tramos de carril bici aislados y cortos.
- La señalización en las intersecciones clave facilita la orientación.

#### d) Atractiva

- Unos alrededores atractivos (tranquilos, bonitos) hacen que el trayecto en bici sea más agradable.
- Localizar las infraestructuras ciclistas en escenarios atractivos (por ejemplo, en un parque) incrementa el valor recreativo de este modo de transporte.

#### e) Comfortable

- Las buenas condiciones de la superficie de la calzada hacen que montar en bicicleta sea una experiencia agradable.
- Sobre todo en las principales rutas ciclistas, hace falta espacio suficiente para que los ciclistas puedan mantener distancias seguras a los obstáculos y adelantar a otros ciclistas.
- Debe haber servicios disponibles para los ciclistas, tales como talleres de reparación, e instalaciones para inflar las ruedas.
- Por la noche, es necesario asegurar una buena iluminación.

La **relevancia de un criterio único de calidad** puede variar según el grupo objetivo. Por ejemplo, los usuarios cotidianos de la bicicleta preferirán las rutas directas y rápidas, aunque estén situadas en ubicaciones poco atractivas (por ejemplo, paralelas a una vía de tráfico muy concurrida), mientras que los usuarios de fin de semana o que usen la bicicleta para fines principalmente recreativos, seguramente preferirán rutas atractivas que discurren por zonas verdes, aunque sean más largas.

#### ▪ Propuestas de mejora de las infraestructuras ciclistas actuales

Partiendo del estado actual de las infraestructuras ciclistas recordamos lo que aún queda por hacer y algunas propuestas de mejora futuras. El **diseño técnico** que se adopte en cada caso dependerá del contexto concreto del espacio (calle, avenida, plaza, espacio peatonal...) sobre el que se vaya a intervenir. Podrá combinar soluciones "más duras" con otras más blandas o de bajo coste. En todo caso, se intervendrá de acuerdo a los **criterios de calidad** antes expuestos y con una premisa básica que nos parece fundamental para evitar errores del pasado: **las infraestructuras ciclistas se proyectarán siempre y de manera prioritaria sobre la calzada y no invadiendo el espacio peatonal**, salvo aquellas



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



que puedan discurrir por entornos naturales (más orientadas al ocio y recreo) y las que puedan suponer una ventaja para la bici como ciertos pasos ciclistas o travesías a modo de atajos permitidos en espacios peatonales.

#### Propuestas:

- **Cierre definitivo de la red actual de carriles bici**, mediante la conexión, prolongación y ejecución, entre otros, de los siguientes tramos:
  - Eje Manuel Llana y Pablo Iglesias: conexión con Constitución, Avda. de Castilla y Carretera de Villaviciosa.
  - Prolongación Constitución y conexión con Gaspar García Laviana y Polígono de Pumarín.
  - Conexiones con Polígonos Industriales, Arcelor y Puerto del Musel.
  - Avenida Príncipe de Asturias: conexión barrios del oeste y sur de la ciudad.
  - Conexión con la urbanización de Nuevo Rocés.
  - Avda. de la Argentina y salida por el oeste hacia Avilés (Camino de Santiago): conexión con el carril bici de Moreda.
  - Preservar los pasos ciclistas de Plaza Europa - Calle Covadonga (incluido Begoña) – Plaza San Miguel.
  - Habilitar paso ciclista entre Marqués de San Esteban – Calle Sanz Crespo junto al Museo del ferrocarril (a través del espacio peatonal abierto en el solar del Plan de Vías).
  - Conexión Avenida del Llano.
  
- **Anulación de los siguientes tramos de acera bici** e intervención sobre la calzada en:
  - Fomento y Puerto Deportivo: conexión carril bici del Muro y Moreda.
  - Avda. Torcuato Fernández Miranda (junto a Parque Isabel La Católica).
  
- **Actuación integral de mejora y mantenimiento periódico de la red actual y futura mediante la asignación de un presupuesto anual revisable:**
  - Aumento de la señalización vertical y horizontal (especialmente en puntos conflictivos de baja visibilidad, intersecciones con la calzada, etc.).
  - Colocación de postes informativos identificando itinerarios y destinos, etc.
  - Actuaciones de limpieza general, drenaje, rebajes de bordillos, arreglo del firme y socavones, poda de setos y arbolado adyacente, etc.



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



- Muy importante es el pintado de pasos ciclistas en la calzada y en zonas peatonales de conexión entre tramos contiguos, etc.
- Mantenimiento específico de las sendas verdes del concejo.

#### ▪ **Red de itinerarios por la calzada o ciclo-calles**

De forma complementaria al desarrollo de una infraestructura específica para la bici (segregada o compartida), proponemos la articulación de una **red de calles con tráfico calmado en las que la bicicleta tenga prioridad e incluso se le pueda autorizar la circulación a contramano**. Contará con la adecuada señalización horizontal y vertical de carril preferente para bicicletas y se extenderá principalmente por calles tranquilas y de media o baja densidad de tráfico.

Esta **red secundaria y complementaria a la infraestructura ciclista** estará perfectamente identificada y señalizada informando a los y las conductoras de que las bicicletas constituyen vehículos de circulación preferente y como tales gozarán de ciertas ventajas que permita un tránsito seguro y agradable.

Un ejemplo de esta red que proponemos lo encontramos en la [Plano Guía “En bicicleta por Gijón”](#) editado por nuestra asociación en el año 2010. En esta Guía se proponen una serie de **itinerarios recomendados con tráfico motorizado**, que abarca toda la ciudad y que se interrelaciona con la red de carriles bici existentes. Lo que ahora proponemos es darle carácter oficial, identificarla y señalizarla para ser utilizada por los y las ciclistas que se desplazan diariamente en bicicleta.

#### ▪ **Aparcamientos para bicicletas**

El aparcamiento y el almacenaje de bicicletas son tan importantes como las vías ciclables para el éxito de toda estrategia ciclista. Es crucial que se ofrezcan posibilidades de aparcamiento en número suficiente y lo más cerca posible de los orígenes y destinos de los trayectos. Por otra parte, las plazas de aparcamiento tienen que ser de cómodo acceso y si es posible estar cubiertas y deben garantizar que las bicicletas no sufran daños.

#### **Propuestas:**

- **Completar la red de aparcamientos de bicicletas** por toda la ciudad mediante la instalación de nuevos aparcabici y la **sustitución de aquellos que no reúnen las mínimas condiciones de seguridad** (los de meter la rueda). Recomendamos seguir un modelo único para toda la ciudad (modelo de “U invertida” o también el de “aleta de tiburón”). Recientemente Asturias ConBici ha hecho una propuesta actualizada de

colocación de aparcabicis al Ayuntamiento de Gijón ubicados en diferentes puntos de la ciudad (equipamientos deportivos y culturales, zonas de ocio, comerciales, etc.).

- **Habilitar aparcamientos de bicicletas atechados en lugares estratégicos:** paradas de tren, centros con gran afluencia de trabajadores/as y estudiantes (zona Hospital de Cabueñes-Parque Científico Tecnológico, Polígonos Industriales, Campus Universitario...), estación de autobuses, equipamientos culturales (Centros Municipales Integrados, Cines de La Calzada), centros comerciales, etc.
- **Promover que los parkings de la ciudad habiliten aparcamientos para bicicletas a precios económicos.**

Tan importante como que existan aparcabicis es la correcta instalación y ubicación de los mismos. Desde Asturies ConBici proponemos los siguientes **criterios a tener en cuenta en su colocación:**

- **Ubicación en la calzada** (criterio general) y de forma puntual en calles y espacios peatonales amplios, parques..., próximos a los lugares de destino y a las vías de acceso ciclista (calzada, carril-bici). Con la ubicación en la calzada evitaremos la circulación ciclista por aceras y zonas peatonales hasta el punto de anclaje y no se interpondrán obstáculos a la movilidad peatonal.
- **Ubicación en lugares visibles**, frecuentados y no escondidos, que cuenten con iluminación nocturna.
- **Instalación adecuada** con espacio suficiente entre barras que facilite el anclaje cómodo de varias bicicletas, evitando colocarlos muy pegados a muros, paredes o bordillos (de esta forma se puede anclar la rueda delantera y el cuadro de la bici).
- **Señalización vertical** específica para visibilizar y promocionar dichos espacios, **y horizontal** delimitando la zona reservada al aparcamiento.
- **Establecer estudios de seguimiento** de la utilización de los aparcamientos para incrementar los aparcamientos en las áreas que se observe que son regularmente utilizados, o para el posible análisis de motivos y subsanación o reubicación de aquellos aparcamientos que estén en desuso.
- Nos parece muy importante igualmente la **sanción a usuarios de motos y motocicletas que ocupen el espacio reservado a las bicicletas** (situación que ocurre con bastante frecuencia).
- **Promover la reserva de aparcamientos para bicicletas en garajes de bloques de viviendas y edificios públicos**, integrando esta medida como un requisito de obligado cumplimiento en el Plan General de Ordenación Urbana.
- Establecer la obligatoriedad de **creación de lugares o espacios para el almacenamiento de bicicletas**, coches de niños/as o sillas de ruedas, en la planta baja de todos los nuevos edificios que se construyan, tanto residenciales como centros de trabajo,



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



comercio y ocio. Promocionar la creación de estos espacios en el resto de edificaciones de la ciudad a través de subvenciones, medidas fiscales u otras iniciativas.

▪ **Mejora del servicio de préstamo de bicicletas “Gijón-Bici”**

- **Ampliar las estaciones** de bicicletas a más puntos de la ciudad (actualmente son 8), en particular, en futuros aparcamientos disuasorios que se proyecten en un futuro de entrada a la ciudad (siguiendo el modelo europeo de “Park and ride”).
- **Ampliar el horario del servicio** para adecuarlo a los horarios laborales y de centros de estudio: a partir de las 7:30 h. y hasta las 22.00 h. de forma ininterrumpida durante todo el año.

## 5. TRANSPORTE PÚBLICO E INTERMODALIDAD

▪ **Favorecer la intermodalidad con los medios de transportes públicos.**

- Disponer las medidas para que se puedan **transportar las bicicletas en los autobuses urbanos** habilitando porta-bicis externos, delanteros o traseros. Iniciar la experiencia en determinadas líneas u horarios (hacia el Hospital de Cabueñes, Campus Universitario,...), tal y como establece el Reglamento para la Prestación del Servicio en EMTUSA (CAPÍTULO III, Derechos y obligaciones, Sección 1.ª Derechos de los viajeros, Artículo 6.—Derechos. Apartado ñ) “Atendiendo a las posibilidades técnicas de los autobuses y de seguridad del pasaje, la empresa podrá establecer trayectos, horarios y condiciones en las que se admitirá transportar bicicletas”).
- **Garantizar el transporte de bicicletas plegables en el interior del vehículo** sin que ello suponga estar sujeto a la interpretación y/o autorización que de esta norma hagan los conductores/as de los autobuses.
- **Habilitar y aumentar el espacio en los trenes de cercanías para bicicletas** y mejorar la accesibilidad de estaciones y paradas que permita, no solo a los ciclistas sí no que también a sillas de ruedas carritos de bebés y personas de movilidad reducida. Mejorar la señalización de los recorridos accesibles en las estaciones.

## 6. FORMACIÓN CICLISTA

▪ **Creación de un Programa de BiciEscuela Municipal**

- Vinculado a la Concejalía de Movilidad proponemos la creación de un **programa municipal de BiciEscuela**, que desarrolle los módulos formativos y contenidos (cursos de nivel 0, 1, 2 y 3) diseñados por Asturias ConBici, dando estabilidad y continuidad al proyecto en el tiempo. Para ello proponemos:



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



- Firma de un convenio con Asturias ConBici para el desarrollo y gestión del proyecto: que cubra la contratación de monitoraje, gestión, difusión y funcionamiento, incluida la dotación de un espacio propio o local de apoyo a las actividades de la BiciEscuela.
- Desarrollo de una oferta periódica de cursos dirigida a población adulta e infantil (fuera del horario lectivo): bien a través de la oferta de cursos anuales de la Universidad Popular, dentro del programa de actividades de verano o como un programa específico diferenciado de otras ofertas municipales.
- Ofertar la BiciEscuela a centros educativos de Primaria y Secundaria (dentro de la oferta anual de Programas Educativos que hace el Ayuntamiento): iniciar la experiencia en un número limitado de centros para, desde la evaluación y el análisis de resultados, ir consolidándolo como un programa estable (colaboración con el CPR y apoyo de la Consejería de Educación).
- Colaboración con el Parque Infantil de Tráfico y Programa Municipal de Educación Vial.
- Realizar las gestiones para la homologación de los cursos a través de la Dirección General de Tráfico.

## 7. PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA

- **Campañas de sensibilización y fomento del uso de la bicicleta**
  - **Campañas dirigidas a toda la población:** campañas generalistas de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, para dar a conocer las infraestructuras existentes, itinerarios ciclistas, normativa de movilidad, civismo y convivencia...
  - **Campañas de sensibilización dirigidas a conductores/as de automóviles:** sensibilización hacia el respeto a peatones y ciclistas, haciendo especial hincapié en la distancia de seguridad de **1,50 m**.
  - **Campañas informativas dirigidas a la convivencia en espacios compartidos** (“zonas saludables de movilidad activa”): ciclistas, peatones y patinadores.
  - **Campañas de fomento del uso de la bici dirigida a grupos de población o en eventos específicos:**
    - Campañas “En bici a...”, la Feria de Muestras, al fútbol, etc. En colaboración con las entidades organizadoras, con incentivos para las personas que acudan en bicicleta.
    - “En bici al trabajo”, “En bici al cole/instituto”: campañas generales o específicas hacia lugares con los que se establezca un acuerdo y colaboración a través de un



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



**asesoramiento para la movilidad ciclista**, que contemple desde el diseño de rutas o itinerarios ciclistas específicos, acompañamientos guiados, etc., hacia Polígonos industriales, Hospitales, centros de enseñanza...

#### **a) Promoción del uso de la bicicleta para desplazamientos al trabajo**

- Implementar medidas para facilitar los desplazamientos en bicicleta de los/as trabajadores/as a sus centros de trabajo:
  - Diseño de itinerarios ciclistas a polígonos industriales, grandes empresas y áreas con alta movilidad laboral (ej. Hospital de Cabueñes – Parque Científico Tecnológico). Mejorar la accesibilidad ciclista a los centros de trabajo: desarrollo de infraestructuras, habilitar espacios de aparcamiento de bicicletas, áreas de vestuarios.
  - Financiación e incentivos fiscales a las empresas que desarrollen estas y otras medidas de movilidad sostenible al trabajo (a pie, transporte público, coche compartido).
  - Bonificación económica a las personas que se desplacen en bicicleta a su puesto de trabajo. Actualmente existen experiencias de este tipo en varios países de Europa (Francia, Noruega, Holanda...).
  - Campañas de promoción y fomento del uso de la bicicleta y de otros modos sostenibles para desplazamientos al trabajo.
- Promover la implantación de **Planes de Movilidad Sostenible de Empresa** en el ámbito local (asesoramiento a empresas y polígonos) y de manera específica y a modo de referencia y buen ejemplo, en el ámbito municipal (**Plan de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Gijón**).

#### **b) Caminos escolares seguros**

- Impulsar, aunque sea de forma experimental con determinados centros, el programa de Caminos Escolares, que incluiría el estudio y ejecución de rutas seguras para ir a la escuela en bicicleta y andando y que sirva para la implementación de la red de itinerarios de barrio. Este programa también incluiría la confección de un material didáctico que utilizaría la bicicleta como instrumento de conocimiento y sensibilización sobre los problemas del medio urbano.
- Dicho programa podrá coordinarse con el de BiciEscuela para el aprendizaje de las habilidades ciclistas básicas.
- Inclusión en el currículum escolar de la educación vial a través de la bicicleta.



▪ **Campañas y eventos singulares**

– **Semana Europea de la Movilidad**

- Instituir la **Semana Europea de la Movilidad (SEM)**, como una celebración anual dotada de unos objetivos claros y evaluables, y un programa diseñado en colaboración con las asociaciones y entidades de la ciudad. La SEM ha de servir para:
- Dar visibilidad entre la ciudadanía del trabajo previo realizado en la ciudad en materia de movilidad sostenible.
- Fomentar durante la Semana los modos de desplazamientos activos y sostenibles: caminar, en bicicleta y uso del transporte público, a través de una oferta amplia y variada de actividades y propuestas.
- Poner en práctica experiencias innovadoras centradas en los diferentes ámbitos de la movilidad sostenible: conversión de calles con tráfico motorizado en calles destinadas al disfrute de la población (organización de actividades lúdicas, formativas, etc); experiencias piloto de vías ciclistas en la calzada en tramos estratégicos...
- Actividades de debate, reflexión y conocimiento de buenas prácticas en el ámbito de la movilidad sostenible, movilidad ciclista..., que se desarrollen a nivel español y europeo.

– **30 Días en bici**

- Apoyo a la celebración del evento **“30 días en bici”**, con motivo de la celebración el 19 de abril, del Día Mundial de la Bicicleta.

▪ **Favorecer el uso lúdico y deportivo**

- Construcción de zonas y circuitos deportivos para bicicletas, patines, patinetes, BTT, BMX y otras modalidades deportivas relacionadas con la movilidad en distintas áreas del municipio.
- Mantenimiento y buen estado de conservación de las Vías Verdes del concejo.
- Habilitar un circuito ciclista “libre del tráfico motorizado” los días festivos por las mañanas. Este circuito sería de uso libre por toda la ciudadanía, demostrando la posible y necesaria coexistencia de paseantes, ciclistas, patinadores y ciudadanía en general que disfrutaran del espacio urbano. Esta iniciativa ya se desarrolla en otras ciudades del mundo bajo la denominación de *Ciclo-Vía* (Bogotá) o *Ciclo-Vida*, (Sevilla).



Asturies ConBici - [www.asturiesconbici.org](http://www.asturiesconbici.org)



▪ **Otras propuestas:**

- Creación de una unidad de “policía local verde” en bicicleta o policía local de proximidad en bicicleta, como ya existe en otras ciudades españolas.
- Mejorar el apartado destinado a la movilidad ciclista dentro del portal web municipal <http://movilidad.gijon.es> Hacerlo más visible, ofrecer informaciones prácticas, difusión de las actividades de entidades y asociaciones, etc.

## 8. ECONOMÍA DE LA BICI

La economía que mueve la bici no se agota en la fabricación y alquiler o venta de bicicletas y complementos, o en las actividades asociadas al ciclismo deportivo y al cicloturismo. En este apartado englobamos la promoción de las siguientes medidas de impacto económico en la ciudad:

- Distribución comercial de última milla.
- Apoyo a los servicios de bicimensajería.
- Desarrollo de apps de apoyo a la movilidad ciclista.
- Creación de un sello de entidades biciamigas de apoyo al cicloturismo y a la bici en la ciudad: con el sector de la hostelería y el comercio local, etc.
- Potenciar el cicloturismo ligado al paso por la ciudad del Camino de Santiago.
- Visibilizar el comercio y los servicios especializados de bicicletas: tiendas de venta y alquiler, reparación, etc.

**Grupo de Trabajo de Ciclismo Urbano de Gijón  
Abril 2015**