



Propuestas para el “Plan de Movilidad de Oviedo”



Prólogo

Asturies ConBici, asociación que promueve el uso de la bicicleta y trata de defender los derechos de los y las ciclistas, considera necesario que la bicicleta sea tenida en consideración e incluida en el Plan de Movilidad de Oviedo como medio de transporte habitual en el municipio, por los siguientes motivos:

1. Mejora la seguridad de las calles de la ciudad al ser un vehículo mucho menos peligroso y lesivo que los vehículos a motor.

La reducción del número de vehículos a motor en los desplazamientos urbanos va pareja a la disminución de atropellos y accidentes con víctimas. La sustitución de vehículos a motor por el uso de la bicicleta en los desplazamientos de corta distancia favorecería el incremento de la seguridad en la ciudad.

Ciudades como Amsterdam adoptaron medidas en este sentido motivados por el deseo de reducir las muertes de niños por el tráfico, alarmados por el excesivo número de accidentes provocados por el tráfico.

2. No emite gases tóxicos a la atmósfera. Contribuye a mejorar la calidad del aire de la ciudad y del municipio.

La reducción de partículas contaminantes, que en su mayoría proceden del tráfico urbano, disminuirían los ingresos hospitalarios de niños y niñas por ataques de asma o de ancianos o población en general por problemas respiratorios. Investigaciones internacionales parecen indicar estas relaciones entre contaminación por tráfico y patologías diversas.

3. No produce ruido. Favorece un entorno más agradable y saludable, dadas las repercusiones negativas del ruido en la salud y el bienestar de las personas.

4. Contribuye a la mejora en la fluidez del tráfico de vehículos por la ciudad. La sustitución de una parte de vehículos a motor por bicicletas redundará en la disminución de la congestión del tráfico.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



5. Favorece la disminución de la demanda de espacios urbanos para aparcamientos. El menor espacio que requiere la bicicleta para su estacionamiento permite que no se demanden tantas plazas de aparcamiento, pudiendo destinar la superficie a otros usos públicos.
6. Contribuye a preservar el medio ambiente al no consumir combustibles fósiles.
7. Favorece la disminución del gasto, tanto privado como público al no requerir combustibles para su funcionamiento.
8. Promueve la mejora de la salud, y, por tanto, disminuyen las demandas de servicios sanitarios, del usuario habitual de la bici.

Como asociación hemos tenido constancia de un notable aumento de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte habitual, así como de la existencia de otro porcentaje a tener en cuenta que en estos momentos sienten temor al tráfico de la ciudad y que desearían se llevaran a cabo medidas que garantizaran su seguridad en el uso de la bicicleta, para poder utilizarla de un modo habitual y cotidiano en la ciudad.



Propuestas

I.-CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

- Establecer una red de itinerarios seguros para la bicicleta bien estructurada con solución de continuidad que una todos los barrios de la ciudad con el centro y con los centros de mayor afluencia de población, como la universidad (campus del Milán, Llamaquique, El Cristo, Psicología), los polígonos industriales en el municipio de Oviedo o próximos a él (Espíritu Santo, Olloniego, Asipo, Llanera, etc), los centros deportivos y comerciales, y que permita al ciclista desplazarse por toda la ciudad, desde cualquier punto.
- Permitir la circulación en bicicleta por parques y jardines a los ciclistas, con prioridad absoluta del peatón y adaptando la circulación de la bici a la presencia de los peatones.
- Eliminación de barreras arquitectónicas en todas las plazas, vías y espacios públicos, tales como escaleras, peldaños, escalones. Sustitución por rampas.
- Señalización reiterada y suficiente que remarque la presencia de ciclistas en el tráfico y ayude a incrementar la protección frente a los conductores de vehículos motorizados.
- Mantener en buen estado las vías ciclistas para facilitar su uso (limpieza, drenaje, señalización vertical y horizontal, rebajes de bordillos, socavones, poda de setos y arbolado adyacente, etc.).
- Controlar de forma más eficiente la velocidad de los coches en los carriles 30, poniendo más cojines berlineses o utilizando otros métodos más drásticos como el riesgo de sanción a través de las cámaras sancionadoras colocadas en algunas rotondas y en algunos puntos más conflictivos para las bicicletas, tales como, a modo de ejemplo, la calle Independencia, Víctor Chávarri o Alcalde García Conde.
- Corregir los siguientes aspectos de los carriles 30 con preferencia para la bicicleta:
 - Cuando la calle tiene un único carril y en sentido ascendente con fuerte desnivel, como es el caso de las calles Martínez Vigil y Tenderina Alta, la presión de los coches es enorme, por la menor velocidad a la que circula la bici respecto al coche.
 - En las calles con dos carriles en cada sentido, en el carril 30 se permite carga y descarga, por lo que se convierte dicho carril en un embudo en el que no queda sitio para una bicicleta. Ejemplo: calle Muñoz Degrain, antes del entronque con la calle

González Besada:

Ancho del carril 30: 3,30 metros.

Ancho de una furgoneta de reparto: 2,15 metros

Distancia aproximada entre la furgoneta y la acera, al aparcar: 10 cm.

Ancho de la puerta de la furgoneta: 1,05 metros

Ancho que ocupa la furgoneta con la puerta cerrada: 2,25 metros, apenas queda un metro para la bicicleta. Si tenemos en cuenta que la puerta de la furgoneta ocupa otro 1,1 metros al abrir, literalmente nos quedamos sin sitio para la bicicleta, salvo que renunciemos a cualquier margen de seguridad por la derecha previendo la apertura de una puerta de un vehículo, o por la izquierda, ya que difícilmente guardaría la distancia de seguridad de 1,50 metros otra furgoneta que circulara por el segundo carril. Sumando lo que ocupa la furgoneta parada, 2,15 mas la distancia de seguridad tendríamos 3,65. Dado que el carril mide 3,30 es evidente que este sistema es peligroso, como puede observarse en la siguiente foto:



- Red complementaria en las calles con tráfico de velocidad reducida en las que la bicicleta tenga prioridad. Debe tener la adecuada señalización horizontal y vertical de carril preferente para bicicletas y elementos disuasorios que aseguren la velocidad reducida a los vehículos motorizados.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



- Disponer de un sistema informático para conocer el mejor itinerario en bicicleta por la ciudad, al igual que se ofrece para coche y peatón.
- Habilitar dentro de la web municipal, en el área de movilidad, una página con toda la información referida a la movilidad ciclista en la ciudad: planes, proyectos, registro municipal de bicicletas, asociaciones de contacto, documentación, etc.
- Aumentar el número de sendas exclusivas para bicis y peatones, de comunicación con las villas y urbanizaciones próximas a Oviedo: Lugones, La Fresneda, Posada y Lugo de Llanera, Soto de Ribera, Morcín, Las Regueras, Trubia, etc
- Incorporar una red de itinerarios ciclistas con infraestructura propia, conectados entre si y que faciliten el acceso a cualquier punto del municipio en todas las nuevas expansiones urbanísticas. Incorporar al vial entre Las Campas y La Florida carriles seguros para el uso habitual de la bici.
- Tener en cuenta a la bicicleta en las remodelaciones y diseño de calles y viales, de forma que tenga su espacio ganándose al tráfico motorizado.
- Creación de una red de itinerarios en barrios que incluya la reducción de la velocidad del tráfico (zonas 30) y facilite el camino escolar a pie y en bicicleta.
- Penalización del uso del vehículo motorizado en el centro urbano e instalación de aparcamientos disuasorios en la periferia con buena conexión con transporte público y bicicleta pública.
- Cambio de la denominación de zona peatonal por la de zona no motorizada, que no excluye a los y las ciclistas. Ampliar dicha zona.
- En las vías de vehículos motorizados en el centro de la ciudad, utilización de pavimentos especiales que obligan a los vehículos a circular a velocidad reducida, tal como ya se hace en ciudades europeas.
- Dar prioridad al peatón y después el ciclista en la circulación por la ciudad. Evitar que el peatón tenga que esperar varios minutos ante un semáforo en rojo y que cuando cambia a verde no tenga tiempo a cruzar la calle. Ejemplos: Muñoz Degraín, González Besada, etc. Invertir el tiempo en los semáforos, de tal modo que se otorguen varios minutos para el peatón y treinta segundos para el coche. Puede constituir un método disuasorio de utilizar el coche en el centro urbano.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



II.- APARCAMIENTOS DE BICICLETAS

- Instalar aparcamientos para bicis en los centros de enseñanza secundaria y colegios
- Poner aparcamientos de bicicletas de superficie, siguiendo un modelo único para toda la ciudad, que cumplan con los mínimos requisitos de seguridad y ubicándose en centros de de gran afluencia de público, como centros deportivos, educativos, comerciales y de ocio.
- Contemplar la instalación de aparcamientos de bicicletas cubiertos en puntos estratégicos.
- Sustitución de aparcamientos de bicicletas obsoletos e inseguros por otros que se ajusten al modelo de U invertida.
- Habilitación de aparcamientos de bicicletas en los aparcamientos municipales subterráneos, si se establecieran éstos.
- 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.
- Promover la creación de lugares o espacios para el almacenamiento de bicicletas, coches de niño o sillas de discapacitados físicos, en la planta baja de todos los nuevos edificios que se construyan, tanto residenciales como centros de trabajo, comercio y ocio.
- Habilitar aparcamientos de bicicletas atechados junto a las paradas de bus urbano en la zona rural de Oviedo y en las estaciones de autobús y de tren.
- Exigencia a las instituciones oficiales para que doten en su entorno zonas de aparcamiento para bicicletas con los correspondientes anclajes
- Exigencia para los nuevos edificios privados de que doten de espacios de aparcamiento para bicicletas, tanto en el exterior como en el garaje del inmueble
- Permitir el aparcamiento de la bici en cualquier mobiliario público urbano, siempre que no se dañe y que no exista una zona oficial de aparcamiento a menos de 100 metros.
- En los nuevos proyectos de construcción obligar a tener aparcamiento amplio y accesible de bicis, al nivel de la calle, junto al portal, y aumentar las plazas de garaje.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org





Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



III.- TRANSPORTES PÚBLICOS

- Favorecer la intermodalidad con los medios de transportes públicos.
- Disponer las medidas necesarias para que se puedan transportar las bicicletas en los autobuses urbanos: porta bicis delanteros o traseros.
- Incorporar a Oviedo al Consorcio de Transportes de Asturias, permitiendo que las tarjetas regionales de bus y tren usadas para llegar a Oviedo sirvan también para el transporte público en la ciudad. Al no usar dinero en metálico, se agiliza el transporte público.
- Aumentar el espacio para bicis en los trenes de cercanías y evitar los límites de plazas que pueda haber en algunos de ellos.
- Gestionar y garantizar la existencia de espacio para bicis en los trenes de larga distancia que pasan por Oviedo.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



IV.- PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICI Y DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS. MOVILIDAD SOSTENIBLE.

- Incrementar de forma significativa (por ejemplo, duplicar o triplicar) el coste de la zona azul y su horario (hasta las 10 o 12 de la noche) y destinar los recursos que se generen a la mejora de la frecuencia y alcance del transporte público y a las infraestructuras para aumentar el uso de las bicis.
- Hacer algún aparcamiento disuasorio en las afueras conectado con transporte público con el centro.
- Crear más carriles bus y taxi de forma que se permita circular con mayor rapidez al transporte público, y con ello pueda aumentar la frecuencia de los servicios. Destinar calles enteras o recorridos exclusivamente para el transporte público, sin compartirse con los vehículos privados..
- Hacer campañas con carteles y señales para fomentar la no utilización del vehículo particular y favorecer el desplazamiento a pie o en bici por la ciudad .
- Creación de un programa de Bici Escuela Municipal dirigido a adultos para aprender a conducir la bicicleta. Se compondría de dos niveles:
 - a) Aprender a montar en bici y normas de educación vial.
 - b) Dominar las técnicas para ejercer con confianza la conducción entre el tráfico de la ciudad.
- Campañas y actividades de promoción de la bicicleta, tales como:
 - Cierre de vías urbanas (en el centro de la ciudad y de los barrios) una mañana de domingo al mes para disfrute de la bicicleta por la ciudad, acostumbrando a niños y mayores a circular en bicicleta.
 - Realización de una Feria anual del ciclismo
- Realizar actos de promoción de la bicicleta, dentro de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, del 16 al 22 de septiembre de cada año. Incluirla en el programa de San Mateo.
- Celebración anual del día sin coches, el 22 de septiembre e incorporarlo en el programa de San Mateo.
- Incorporar a Oviedo en la Red de ciudades por la bicicleta: <http://www.ciudadesporlabicicleta.org/>



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



- Introducción de la bici como vehículo de transporte de funcionarios y empleados públicos en los casos que sea posible y adecuado.
- Desarrollo de actividades de enseñanza y promoción de la circulación en bicicleta por ciudad, entre el tráfico, para todas las edades.
- Desarrollo de actividades para la población en general que fomenten el uso de la bicicleta y ayuden a incentivar su uso.
- Acompañamiento de la policía local en bicicleta en varios actos a lo largo del año.
- Crear un consejo municipal de la bicicleta.
- Incentivar a los colegios e institutos a que organicen "bici-buses" para que los estudiantes puedan ir y volver en bicicleta al centro de estudio de manera segura acompañados por un docente u otro adulto responsable.
- Campañas de Sensibilización dirigidas a los conductores de automóviles: sensibilización hacia el respeto a peatones y ciclistas.
- Campañas de Sensibilización dirigidas a la convivencia en "zonas saludables", espacios de armonía entre los "modos no motorizados": peatones, patinadores y ciclistas.
- Instaurar el día 19 de abril, día mundial de la bicicleta en el calendario de celebraciones municipales. Realizar con este motivo actividades de promoción de la bici.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



V.- PROPUESTA DE NORMATIVAS REFERIDAS AL USO DE LA BICICLETA

- Aprobación de una ordenanza de la bicicleta, tal como figura en el Plan 30, Oviedo ciudad abierta a la bicicleta.
- Libre circulación de la bicicleta por las calles abiertas al tráfico.
- Libre circulación de la bicicleta por calles de tráfico restringido (peatonales con limitación de tráfico rodado). . En cualquier caso, prioridad del peatón.
- Libre circulación de la bicicleta por carriles bus
- Circulación permitida en zonas exclusivamente peatonales siempre que la densidad del tráfico peatonal lo permita.. En todo caso, prioridad del peatón.
- En urbanismo, favorecer la ciudad compacta y evitar la dispersión de las edificaciones por la zona rural del municipio.
- Redactar y aprobar Ordenanzas municipales con referencia a las bicicletas.
- Aprobar una reforma de la Ordenanza Municipal de Tráfico que contemple los cambios producidos con la creación de las nuevas infraestructuras ciclistas en la ciudad y la adopción de medidas que favorezcan los desplazamientos y la movilidad ciclista y su convivencia con peatones y vehículos.
- Prohibir el aparcamiento de coches particulares en los centros educativos (colegios, institutos y centros concertados). Destinar el patio al juego de los niños, evitándoles riesgos por el paso de coches.
- Cobrar el aparcamiento en los espacios situados en torno a las facultades y centros universitarios para favorecer el uso del transporte público. Prohibir los aparcamientos de uso exclusivo con barreras y tarjetas.
- Reconvertir buena parte de los aparcamientos en zonas verdes, en especial los de organismos públicos de uso exclusivo y gratuito.
- Puesta en marcha de un registro voluntario de bicicletas para evitar el robo o la recuperación de las bicicletas robadas.



Asturies ConBici - www.asturiesconbici.org



- Preveer que con el aumento del uso habitual de la bicicleta también aparecerán y se incrementarán los robos. Adoptar medidas que atajen y reduzcan al mínimo estos sucesos e impidan el robo y la venta de bicicletas robadas.