25 Propuestas para la promoción de la bicicleta en Asturias

Prólogo

Con motivo de las próximas elecciones del mes de mayo, **Asturies ConBici**, como asociación que promueve el uso de la bicicleta y la defensa de los derechos de los ciclistas, deseamos proponer y solicitar a su formación política la inclusión de una serie de medidas que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte y ocio a nivel municipal y de la comunidad autónoma del Principado de Asturias.

Desde Asturies 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.

Propuestas municipales

NORMATIVA MUNICIPAL Y ORGANISMOS DE PARTICIPACIÓN.

1 Redacción y aprobación de un Plan Director de la Bicicleta.

2 Concejalía de Movilidad

3 Ordenanza Municipal de Tráfico

4 Creación de una Oficina u Observatorio de la Bicicleta

5 Registro municipal de bicicletas

6 Crear órganos de participación

7 Ingreso en la Red de Ciudades por la Bicicleta

RED DE ITINERARIOS SEGUROS

8 Conformar una red segregada de itinerarios exclusivos y agradables para la bicicleta

9 Red de itinerarios a escala de los barrios y pueblos

10 Preparar los caminos escolares seguros

11 Favorecer el uso lúdico y deportivo

12 Espacio en web municipal sobre Información ciclista

PLANEAMIENTO URBANO

13 Incluir la bici en la expansión urbanística de la ciudad

14 Favorecer la intermodalidad con los medios de transportes públicos

15 Implantación de un sistema de bicis-públicas

16 Instalación de aparcamientos de bicicletas y mejora de los existentes

CAMPAÑAS DE PROMOCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

17 Potenciación del programa de la Bici Escuela

18 Campañas de fomento de uso de la bicicleta

19 Promoción del uso de la bicicleta para desplazamientos al trabajo

Contacto. móvil: 686 89 38 79 // email: info@asturiesconbici.org

NORMATIVA MUNICIPAL Y ORGANISMOS DE PARTICIPACIÓN

1 Redacción y aprobación de un Plan Director de la Bicicleta

- Redacción de un **PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA** en el marco de un **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE** integrado en el PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA. En este Plan se contemplarían todas las infraestructuras y las medidas de fomento del uso de la bicicleta en la ciudad.

  Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que integre los diferentes *Modos de Transporte Saludables* (no motorizados) como protagonistas de la evolución de la movilidad, y cuente en su desarrollo con la participación e implicación de diversas Concejalías municipales (Urbanismo, Medio Ambiente, Educación y Cultura, Deportes, Sanidad), así como la participación activa del movimiento asociativo y ciudadano: asociaciones y clubes ciclistas, organizaciones sociales, grupos ambientales, asociaciones de personas con necesidades especiales de movilidad, sindicatos, asociaciones empresariales, transportistas, así como cualquier otro colectivo, organización, asociación o interesado que demande participar.

  En aquellos municipios que ya dispongan de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible Revisión creemos necesaria la publicación y puesta a disposición pública de las evaluaciones y seguimiento de los objetivos marcados, así como la revisión y redacción de un nuevo Plan en aquellos casos que no se incluyan o consigan los objetivos generales necesarios. Desde Asturies ConBici queremos recordar que los objetivos generales de la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible consisten en: 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, disminución del consumo energético y disminución del impacto ambiental.

  En el Proyecto de Ley del Principado de Asturias de Transportes y Movilidad Sostenible hace obligatorios estos planes a los concejos mayores de 20.000 habitantes. No obstante, desde Asturies ConBici animamos a aquellos de menor entidad a realizarlos también.

- A su vez animamos a aquellos concejos que aún no la tengan a realizar una **AGENDA 21** y a realizar los avances necesarios en materia de sostenibilidad local (de acuerdo a lo establecido en la *Red Asturias 21* y los acuerdos de la *Carta de Aalborg*). Aquellos que disponga ya de este documento creemos necesaria la publicación y puesta a disposición pública de las evaluaciones y seguimiento marcado, así como la revisión redacción de una nueva agenda en aquellos casos que no se incluyan o consigan los objetivos generales necesarios.

2 Concejalía de Movilidad

- Defendemos la creación de una **Concejalía de Movilidad** dotada de amplias competencias ejecutivas y liderazgo político para la puesta en marcha de las medidas y actuaciones derivadas del *Plan Director de la Bicicleta* , a la que le corresponderá ejercer las funciones de coordinación y seguimiento del desarrollo y evolución del mismo.
- Impulsar desde dicha concejalía, en colaboración con la concejalía de participación ciudadana, la creación de **mesas de movilidad**, ya sea dentro de los consejos sectoriales de sostenibilidad, medio ambiente, movilidad o independientemente a estos sí el municipio no tiene estos organismos participativos en funcionamiento. De análoga manera se propone que la concejalía de medio ambiente impulse y organice **mesas de sostenibilidad**.

3 Ordenanza Municipal de Tráfico

- Aprobar una reforma de la **Ordenanza Municipal de Tráfico con referencia a las bicicletas** 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 otros vehículos.

4 Creación de una Oficina u Observatorio de la Bicicleta

- Creación de la **Oficina de la Bicicleta física** y virtual para atender todas las cuestiones (tráfico, urbanismo,...) relacionadas con la movilidad ciclista, coordinando todas las actuaciones previstas en dicha materia dentro del ámbito municipal, que se integre en la oficina de movilidad.

  Integrar la Oficina de la Bicicleta dentro de la **Oficina Local de Movilidad Sostenible** en el caso que el concejo dispusiera de la misma.

  Para mejorar la información, la coordinación y no duplicar esfuerzos desde Asturies ConBici nos parece esencial que las distintas Oficinas de Movilidad en el ámbito municipal y autonómico establezcan estrategias y líneas de trabajo conjuntas.

5 Registro municipal de bicicletas

- Puesta en marcha de un registro voluntario de bicicletas para evitar el robo o la recuperación de las bicicletas robadas.
- O integrarse en el **biciregistro**, sistema Informativo nacional de registro de bicicletas (www.biciregistro.es)

6 Crear órganos de participación

- Tener en cuenta, desde la concepción de cualquier proyecto, a los usuarios de la bicicleta, verdaderos conocedores de sus necesidades, promocionando así el uso de la bicicleta como medio de transporte y recreo. Para ello se debe crear un Observatorio de la bicicleta, dependiente de la Concejalía de Movilidad, en el que administración, asociaciones de usuarios de la bicicleta, asociaciones de personas con necesidades especiales de movilidad, movimiento vecinal, transportistas, asociaciones empresariales y resto de agentes implicados en la movilidad, para desarrollar juntos un "Pacto por la Movilidad" a largo plazo, con sus etapas de evolución e implantación progresiva.
- El **Observatorio de la Bicicleta** actuará analizando y vigilando la evolución de la integración de la bicicleta en la ciudad, y realizando un seguimiento permanente del desarrollo, evaluación y rectificaciones del Plan Estratégico, a la vez que resuelva los conflictos que puedan surgir y vele por el mantenimiento óptimo de las estructuras que se van creando.
- Impulsar la **participación ciudadana** en los procesos de diseño y planificación urbana que permita establecer canales de información, diálogo y deliberación entre la sociedad y la administración a través de los reglamentos de participación ciudadana municipal, consejos sectoriales de sostenibilidad, medio ambiente y movilidad, consejos ciudadanos, presupuestos participativos, talleres colaborativos, oficinas de asesoramiento e información, grupos de trabajo, mesas ciudadanas…
- Garantizar la **transparencia** de los procesos administrativos (urbanísticos, de movilidad, sostenibilidad, presupuestarias, etc…) que permitan la fácil accesibilidad y comprensión por toda persona, sin necesidad de una formación especializada.

7 Ingreso en la Red de Ciudades por la Bicicleta

- Ingreso del Ayuntamiento respectivo en la " **Red de ciudades por la bicicleta**", formado por casi 120 ciudades españolas (como por ejemplo, Avilés, Gijón u Oviedo) que apuestan por la bicicleta como medio de transporte urbano. http://www.ciudadesporlabicicleta.org/

RED DE ITINERARIOS SEGUROS

8 Conformar una red segregada de itinerarios exclusivos y agradables para la bicicleta

- Con solución de continuidad en una red o malla bien estructurada dentro del concejo, que una los barrios, pueblos y los centros de mayor afluencia de población, como la universidad, los polígonos industriales, los centros deportivos, playas, etc. Desde Asturies ConBici somos conscientes que, en muchos casos, la creación de dicha red es un proyecto a largo plazo y que en muchos casos lleva implícita no solo la inversión de esfuerzos que deberán solventarse en varias legislaturas, por lo que animamos a las distintas partidos políticos a establecer un pacto por la movilidad sostenible que permita su desarrollo al margen de quien sea la fuerza política gobernante.
- Realizar una red entre entidades de población rurales. Esta red no solo deberá conectar estas entidades con los núcleos urbanos sí no que también deberá establecer conexiones entre los propios núcleos rurales. Como es posible que las competencias para su realización animamos a los concejos y al Principado de Asturias a la cooperación. Dicha red tiene especial importancia en el Área Metropolitana Central de Asturias y en los distintos puntos donde se han ido creando conurbaciones de importancia. Desde Asturies ConBici animamos al Principado de Asturias y a los concejos a aunar esfuerzos para la realización de una red de itinerarios a escala autonómica con la conexión de las distintas redes municipales.
- A la hora de realizar dichas redes creemos como premisa esencial que se produzcan en detrimento del espacio utilizado para los coches (carriles bicis) antes de en el espacio destinado al peatón (aceras bicis). En medida de lo posible dichos carriles o aceras bicis deberán ser de un único sentido y establecer claras diferenciaciones espaciales entre ellas y otros carriles, principalmente con el de los coches, que impidan o disuadan de su invasión así como proporcionen una mayor seguridad a ciclistas y peatones. Es importante que dichas vía estén convenientemente señalizadas, tanto en el pavimento como a través de señales verticales, para evitar confusiones y conflictos innecesarios entre ciclistas, peatones y conductores de vehículos motorizados.
- Posibilitar la inclusión de ciclistas dentro de las vías de uso restringido: carriles bus, taxi y moto, calles peatonales y residenciales, etc.
- En aquellos casos donde, por viabilidad técnica no sea posible la implantación de un vial exclusivo, la bicicleta compartirá espacio con el coche antes que en espacios destinados al peatón, salvo en aquellos espacios donde la convivencia de peatones y ciclistas no pueda crear conflictos.
- En las vías urbanas compartidas entre coches y ciclistas de un único carril se recomienda la implantación de *Zonas 30* y señales *Sharrow* (señal recordatoria del uso por parte del ciclista del centro de la calzada) para proporcionar mayor seguridad a los ciclistas. También se recomienda su implantación en el carril derecho en vías de más de un carril.
- En medida de lo posible estos recorridos interurbanos para peatones y ciclistas de la red deberían también estar totalmente segregados del tráfico rodado. Esta medida debería

aplicarse en toda la vía y no solo en los puntos más conflictivos, con el objetivo de que concienciar y prevenir a los conductores de coches. En vías interurbanas en las que se comparta uso con el coche serán necesarios arcenes y vías escapes para ciclistas y peatones; el uso de señales de "carretera frecuentada por ciclistas", de peligro P-22 "proximidad de Bicicletas" o señales que recuerden la distancia mínima de adelantamiento de 1,50 m; y mejora de la visibilidad. Desde la ConBici (que reúne a 55 asociaciones y colectivos ciclistas en España) estamos proponiendo a las distintas administraciones para homogeneizar a nivel nacional la utilización de un tipo concreto de señal.

Señalética propuesta por ConBIci para recordar la distancia de 1,50 m (con el cambio idiomático pertinente).

Mantener en buen estado el viario ciclista existente que facilite su uso (limpieza, drenaje, señalización vertical y horizontal, rebajes de bordillos, socavones, poda de setos y arbolado adyacente, etc.).

9 Red de itinerarios a escala de los barrios y pueblos

- Es importante que la red de itinerarios segregada alcance la escala de barrio o núcleo rural, dado que permite no solo articular la red a escala urbana, municipal y autonómica, sí no que es precisamente en esa escala donde puede ser más necesaria, dado que en distancias y recorridos cortos donde la bicicleta es más competitiva. En este sentido la creación de una red de itinerarios en barrios que incluya el calmado del tráfico (*zonas 30* y *zonas residenciales 20, supermanzanas* o *áreas peatonales*) y facilite los recorridos diarios como por ejemplo el camino al trabajo o el escolar a pie y en bicicleta.
- Articular medidas para circular en bicicleta en las áreas integradas en el Planes de Peatonalización con la señalización adecuada y coexistiendo con el tráfico peatonal y motorizado.
- Penalización del uso del vehículo motorizado en el interior de las ciudades y núcleos urbanos y rurales e instalación de aparcamientos disuasorios en la periferia con buena conexión con transporte público y bicicleta pública.
- Es importante destacar que dichos recorrido a menor escala solo pueden realizarse si existe una red municipal de servicios básicos (educativos, sanitarios, servicios, trasportes, etc…) en el territorio, por lo que desde Asturies ConBici demandamos que en aquellos lugares donde no exista dicha red sea creada, reforzada o suplementada para evitar la discriminación de aquellas personas independientemente de su capacidad de movilidad o desplazamiento.
- Implantar una red de ciclo-calles. Red complementaria en las calles con tráfico calmado en las que la bicicleta tenga prioridad e incluso se le pueda autorizar la circulación a contramano. 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.

10 Preparar los caminos escolares seguros

- Elaboración de un programa Camino Escolar, en colaboración con los centros 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 incluiría también una Bici Escuela para aprender a conducir la bicicleta por la ciudad.
- Inclusión en el currículum escolar de la educación vial a través de la bicicleta.
- Este programa se está llevando a cabo en varios países europeos con carácter nacional y con la denominación genérica de “*Safe Routes to School*”.

11 Favorecer el uso lúdico y deportivo

- Diseñar una red de rutas e itinerarios ciclistas que discurran por entornos rurales bien señalizados y compatibles con el uso peatonal.
- Diseñar recorridos culturales enfocados al cicloturismo de alforjas, como un nuevo recurso turístico pero también destinado a los ciudadanos y ciudadanas, que contemplen: las plazas, los monumentos, los parques y jardines, fuentes, mercados, miradores, etc.
- 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.
- Habilitar un circuito ciclista "libre de tráfico" en los centros urbanos de un circuito ciclista segregado del tráfico motorizado los días festivos por las mañanas, Este circuito sería de uso libre para todos los ciudadanos, demostrando la posible y necesaria coexistencia de paseantes, ciclistas, patinadores y ciudadanos en general, que disfrutan del espacio urbano.

  En otras ciudades se denomina *Ciclo-Vía* (Bogotá) *Ciclo-Vida*, (Sevilla) y lo hay en muchas capitales del mundo.

12 Espacio en web municipal sobre información ciclista

- Habilitar dentro de la web municipal, en el área de movilidad, una página con toda la información referida a la movilidad ciclista en el concejo: planes, proyectos, registro municipal de bicicletas, asociaciones de contacto, documentación, etc.

PLANEAMIENTO URBANO

13 Incluir la bici en la expansión urbanística de la ciudad

- Los *Planes Parciales y Especiales de Ordenación Urbana* deberán incorporar una red de itinerarios ciclistas con infraestructura propia que conecte con los ya existentes o programados, aprovechando así los nuevos desarrollos urbanos para mejorar e implementar la red segregada de itinerarios seguros.
- Tener en cuenta a la bicicleta en las remodelaciones y diseño de calles y viales, de forma que tenga su espacio gracias a ganárselo al tráfico motorizado.
- Contemplar en los nuevos Planes Generales de Ordenación Urbana y revisiones de los mismos la reserva e inclusión obligatoria de carriles bicis en las vías de los nuevos desarrollos urbanos y proyectos de urbanización.

14 Favorecer la intermodalidad con los medios de transportes públicos

- Instalar aparcamientos de bicicletas seguros contra el robo, el vandalismo y la intemperie en estaciones de autobús, trenes, aparcamientos disuasorios y cualquier otro punto de intermodal dad.
- Disponer las medidas para que se puedan transportar las bicicletas en los autobuses urbanos: porta bicis delanteros o traseros.
- Permitir el transporte en líneas urbanas en el interior del vehículo de las bicicletas plegables, al igual que las sillas de niños, dado que es un equipaje de mano. En el resto de líneas permitir el acceso de bicicletas en aquellas que se considere que no entorpecerían el uso de dichos medios de transportes al resto de pasajeros.
- 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.
- En las líneas de autobuses donde se prevea que las bicicletas puedan introducirse dentro del vehículo deberían tener plataforma baja, y ser accesibles no solo para bicicletas, sí no también para personas de movilidad reducida y carritos de bebés.

15 Implantación de un sistema de bicis-públicas

- Este servicio, debe entenderse como un transporte público individual, no como un mero servicio de alquiler, por lo que debe tener suficientes bases y bicicletas que cubran toda la ciudad. Es necesario que tenga un horario con la suficiente amplitud y continuidad para cubrir las necesidades habituales de transporte urbano, de forma que no sea únicamente para uso en tiempo de ocio.

  Establecer los aparcamientos de bicis-públicas en concordancia con los puntos

intermodales, aparcamientos disuasorios y los puntos de gran afluencia de personas, así como planificar la interacción con el uso de otros modelos de desplazamiento (viaje de ida en bici-pública y vuelta en bus, tren, etc. y viceversa).

Existen ejemplos en muchas ciudades europeas, y también españolas, que gracias a ellos han dado un impulso importante a la movilidad ciclista.

16 Instalación de aparcamientos de bicicletas y mejora de los existentes

- Poner aparcamientos de bicicletas de superficie, siguiendo un modelo único para toda la ciudad (se recomienda el modelo en U invertida), que cumplan con los mínimos requisitos de seguridad contra el robo, el vandalismo y la intemperie y ubicándose en centros de atracción ciclista, especialmente en centros deportivos, educativos, de ocio, comerciales, polígonos industriales, áreas de oficinas...
- Colocación de señales verticales específicas de "aparcamiento de bicicletas" para visibilizar y promocionar dichos espacios.
- Sustitución de aparcamientos de bicicletas obsoletos e inseguros por otros que se ajusten al modelo antes comentado, eliminando los de "sólo" meter rueda, por sucios, incómodos y nada polivalentes, con prohibición taxativa de instalarlos en un futuro.
- 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.
- Habilitación de aparcamientos de bicicletas en los aparcamientos municipales subterráneos.
- 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.
- Realizar una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana actual, si no estuviese ya incluido en el mismo, para establecer la obligatoriedad de 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. Promocionar la creación de estos espacios en el resto de edificaciones de la ciudad a través de subvenciones, medidas fiscales u otras iniciativas.
- Habilitar aparcamientos de bicicletas atechados junto a las paradas de bus urbano especialmente en zonas rurales. Aprovechar la instalación de nuevas marquesinas de buses o taxis para la integración de un espacio para el aparcamiento de bicicletas a cubierto.

CAMPAÑAS DE PROMOCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

17 Potenciación del programa de la Bici Escuela

- Creación de un programa de Bici Escuelas dentro de los centros escolares dentro del programa Camino Escolar.
- 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.

18 Campañas de fomento de uso de la bicicleta

- Campañas dirigidas a toda la población: realización de campañas de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y para dar a conocer las infraestructuras y normas viarias y ordenanzas municipales de tráfico y convivencia.
- Instituir la Semana Europea de la Movilidad, como una celebración anual dotada de contenido claro y en colaboración con las asociaciones y entidades de la ciudad. Programación de diferentes actividades consistentes en realizar una actividad cada día de la semana y con temas relacionados con los diferentes ámbitos de la movilidad ciclista: aprender a montar en bicicleta para adultos, taller de mecánica básica, taller de habilidades en bicicleta, prueba entre medios de transporte, taller de seguridad vial, proyección de viajes en bicicleta y de presentaciones de ciclismo urbano en centros culturales, para acabar el domingo con el tradicional paseo en bicicleta por la ciudad de forma coordinada con los transportes públicos para poder ayudar a los ciclistas que tienen que volver a su casa con la bicicleta y no saben cómo.
- Organización de jornadas de debate e intercambio de experiencias sobre movilidad ciclista. Todo ello con un resultado práctico donde los ciudadanos vean que su participación ayuda a construir su ciudad y hacerla más habitable y sana.
- Campañas de sensibilización dirigidas a los conductores de automóviles: sensibilización hacia el respeto a peatones y ciclistas. Haciendo especial hincapié en la distancia de separación obligatoria de **1,50 m**.
- Campañas de sensibilización dirigidas a la convivencia en “zonas saludables”, espacios de armonía entre los “modos no motorizados”: peatones, patinadores y ciclistas.
- Campañas de sensibilización de colectivos específicos: Estudiantes de los campus universitarios, personal de los centros de salud y hospitales, funcionariado del Ayuntamiento, empresarios y empresarias, y trabajadores de polígonos industriales etc.
- Creación de una unidad de “policía verde” en bicicleta o policía local de proximidad en bicicleta, especialmente en los cascos históricos urbanos, zonas verdes.

19 Promoción del uso de la bicicleta para desplazamientos al trabajo

- Implementar medidas mediante para que las empresas acondicionen sus espacios laborales para facilitar que sus trabajadores se desplacen a los puestos de trabajo en bicicleta, andando, uso del transporte público, coches compartidos o cualquier otra forma que reduzca las emisiones de CO2. Estas medidas se realizaría mediante la financiación o a través de beneficios fiscales a aquellas empresas que habiliten espacios de aparcamiento de bicicletas, áreas de vestuarios o campañas de sensibilización y promoción de la bicicleta, sostenibilidad y los peligros de la contaminación ambiental y el cambio climático.
- Realizar campañas de estimulación del uso de la bicicleta o andando mediante la 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…)
- En la actualidad en España los desplazamientos al trabajo suponen un tercio de la movilidad general y siendo mayoritario el uso del transporte motorizado y en solitario el 61% de los mismos. Dada la complejidad de la situación del Área Metropolitana Central de Asturias es necesaria no solo la realización de campañas locales de sensibilización y promoción de móldelos alternativos de desplazamiento, si no la indudable necesidad de aunar esfuerzos entre concejos y de distintas administraciones en este ámbito
- Que las distintas administraciones pongan a disposición de sus trabajadores **bicicletas oficiales** para los desplazamientos laborales que requieran hacer los trabajadores y que sean compatibles con ese medio, cuando, por lo que sea, no dispongan en ese momento o lugar, de su bici propia.

PROPUESTAS AUTONÓMICAS

20 Creación de un Plan Autonómico de la Bicicleta

21 Participación en el Plan de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, en Comisiones y Consejos

22 Implantar una red de itinerarios ciclistas de ámbito regional

23 Incluir Asturias dentro de la red de turismo de bicicleta EuroVelo

24 Favorecer la intermodalidad con los medios de transporte públicos

25 Concesión de ayudas para la compra de bicicletas en comercios del Principado de Asturias

20 Creación de un Plan Autonómico de la Bicicleta

Este plan tiene como objeto definir la política para promover un uso seguro, cómodo y atractivo de la bicicleta como medio de transporte sostenible y de ocio saludable dentro del Principado de Asturias. Este plan tiene que estar alineado con el Plan Nacional de la Bicicleta. Planes de este estilo ya están implantándose en otros lugares como Andalucía, Guipuzkoa, Cantabria o Cataluña.

21 Participación en el Plan de Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, en Comisiones y Consejos

- Que se tengan en cuenta las alegaciones que desde Asturies ConBici se han realizado al Proyecto de Ley del Principado de Asturias de Transporte y Movilidad Sostenible.
- Desde Asturies ConBici solicitamos la participación de la asociación, al igual que la de cualquier otro colectivo, organización, asociación o interesado que demande su inclusión en el futuro Plan de Movilidad Sostenibles del Principado de Asturias.
- Desde Asturies ConBici queremos sumarnos a la demanda que distintas asociaciones del ámbito social y medioambiental vienen realizando desde el 2008 y solicitamos la participación dentro de estos organismos. Consideramos necesaria la participación principalmente en la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias (CUOTA) y en la comisión para Asuntos Medioambientales (CAMA) órgano organismos consultivos y asesor en planificación y gestión ambiental del Principado.

  Esta reclamación viene respaldada por las leyes vigentes, el principio de acceso a la información que determina la legislación estatal y europea de acuerdo con lo establecido en el *Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente*, hecho en Aarhus (Dinamarca) el 25 de junio de 1998, y ratificado por España el 15 de diciembre de 2004; la Constitución Española (Artículo 9 y 23), Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo (Artículo 3 y Disposición Final Primera) y Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo (Artículo 7).
- Por similares motivos desde Asturies ConBici también solicitamos la participación de las organizaciones sociales en los órganos del principado relativos a la movilidad como el Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias, o el Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Asturias, dado que consideramos que deben de estar involucradas activamente en los mismos.

22 Implantar una red de itinerarios ciclistas de ámbito regional

- Creación de una red complementaria de vías ciclistas de carácter interurbano que conecten diferentes poblaciones entre sí, principalmente del área central asturiana, pero que contemplen igualmente itinerarios por lugares destacados por su riqueza cultural, patrimonial, paisajística o medioambiental.
- Señalizar adecuadamente itinerarios ciclistas, en caminos, sendas y carreteras secundarias, que permitan desplazarse entre las principales ciudades asturianas.

23 Incluir Asturias dentro de la red de turismo de bicicleta EuroVelo

- Impulsar la red EuroVelo (red Europea de vías ciclistas) en España. En Asturias promover su desarrollo a partir de la ruta jacobea y en coordinación con las comunidades vecinas, procurando el desarrollo de esa red para la interconexión de ciudades asturianas y con salida hacia Galicia, Cantabria y León. EuroVelo es un importante mecanismo para la promoción y difusión de la región entre la cada vez más importante comunidad de cicloturistas a nivel mundial siendo un gran activo, en general, para todo el mercado del turismo sostenible y de calidad que Asturias gracias a su riqueza paisajística y medio ambiental ofrece. Cuidar también la red de albergues necesaria para la existencia de la red EuroVelo (Aclaración a este punto al final: criterios de diseño de la red EuroVelo). Diseñar planos con los itinerarios, la red de albergues y las conexiones con el transporte público.

  ¿Qué criterios de diseño tiene el Proyecto EuroVelo?

  El proyecto EuroVelo tiene fijados unos criterios técnicos para el diseño de sus rutas. En líneas generales, para que una ruta para ciclistas pueda ser incorporada a la red EuroVelo debe de tener una pendiente inferior al 6% (salvo tramos cortos), anchura suficiente para dos ciclistas, tráfico motorizado medio inferior a 1000 vehículos/día o inexistente, y pavimentación en un 80% de su recorrido. La ruta debe permanecer abierta todo el año, ofrecer avituallamiento cada 30 Km., alojamiento cada 50 Km y transporte público que acepte bicicletas cada 150 Km.

  Las grandes rutas EuroVelo conectarán ciudades de todos los países europeos y pasarán por sus centros urbanos. La señalización será común, aunque podrá coexistir con la existente en cada país. Existirán Guías de Ruta y mapas especiales, fiables y puestos al día.

24 Favorecer la intermodalidad con los medios de transporte públicos

Desarrollo de un conjunto de medidas y actuaciones encaminadas a favorecer la intermodalidad de la bicicleta con el resto de transporte públicos, a través del Consorcio de Transportes de Asturias y la colaboración de RENFE y FEVE:

- Eliminación la actual norma que limita a 5 bicis por tren en las unidades de FEVE hoy integrada en RENFE.
- Reforma interior de las unidades de cercanías tanto de RENFE como de FEVE, creando más espacio para llevar bicis en los trenes. Las unidades ferroviarias deberán de contar con espacio destinado de carácter polivalente a usuarios con bultos o equipajes voluminosos (bicicletas, carritos de niño, tablas de surf, etc...). Dicha medida, por ejemplo, se realiza ya en los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Actualmente, no es posible ofrecer un servicio de calidad para estos usuarios, ya que la distribución física de los elementos movibles que existen en las unidades lo impide.

  El criterio a fijar para dar plena efectividad a los principios aquí enunciados será que cada tren pueda llevar como mínimo por trayecto 10 bicis sin necesidad de desmontaje de ningún tipo, ni embalaje, apoyando las dos ruedas en la superficie del suelo del tren con los elementos de sujeción pertinentes.
- Reducción del precio de las tarifas del trasporte público e incrementar el número de viajes y líneas para hacerlo más competitivo frente al uso del vehículo motorizado privado. La reducción del número de desplazamientos, principalmente dentro del Área Metropolitana Central de Asturias, proporcionaría no solo una reducción de los niveles de contaminación ambientales y acústicos, sí no que reduciría el espacio necesario para la circulación del mismo posibilitando la posibilidad de adaptar áreas de la ciudad para el uso de modelos sostenibles de desplazamiento.
- Instalación de aparcamientos de bicicletas seguros contra el robo, el vandalismo y la intemperie en estaciones de tren, autobús y aeropuerto.
- Favorecer el acceso al aeropuerto en bicicleta, así como el transporte de bicicletas de los pasajeros en los medios de transporte hacia dicho lugar.
- Sistema de préstamos de bicicletas a los usuarios de los transportes colectivos: el billete te da derecho a una bicicleta para usarlo durante una jornada.
- Creación de una comisión sobre la intermodalidad bicicleta - transporte público en el Consorcio de Transportes de Asturias.
- Tener en cuenta a las bicicletas a la hora de elaborar los criterios de accesibilidad en las nuevas estaciones de tren y bus y en aquellas antiguas que se realicen obras de mejora y mantenimiento. Por ejemplo: en aquellas estaciones de transporte donde se instalen ascensores, éstos serán lo suficientemente amplios para que entre una silla de ruedas cómodamente o 2 bicicletas rectas, sin necesidad de levantar éstas del suelo del ascensor o tenerlas que cruzar en la superficie del mismo, para que cierren las puertas.
- Instalación de aparcamientos de bicicletas cubiertos junto a paradas de bus de las zonas rurales.

- Contar con consignas cerradas de pago/alquiler para la ciudadanía que quiera guardar su bici en los centros de transportes. Será obligatorio en aquellas estaciones de transporte cuya población sea superior a los 50.000 habitantes, por ciudad, concejo o municipio. También sería recomendable implantar esta medida en aquellos municipios que, por su importancia estratégica, turística, volumen de pasajeros u otras consideraciones sea oportunos estos espacios en sus estaciones.
- Eliminar las tasas por llevar la bicicleta en los autobuses, al menos en viajes dentro del Principado de Asturias. Volver al criterio original de la bicicleta como equipaje de mano, sin necesidad de embalaje de ningún tipo. El equipaje se cargará en los maleteros según el orden de llegada de los viajeros, sin que ningún bulto tenga prioridad sobre otros. La carga y descarga del equipaje correrá a cuenta de cada pasajero.
- Al objeto de fomentar la movilidad e intermodalidad en las líneas de transporte público regular interurbano, hacer obligatorio que los autobuses de 50 o más plazas permitan llevar como mínimo 5 bicicletas de pie por viaje y trayecto (siendo en ocasiones necesario quitar sólo la rueda delantera), admitiéndose más si las condiciones del espacio así lo permiten. Proceder a las adaptaciones pertinentes en los autobuses que actualmente prestan servicio público antes del año 2018.

25 Concesión de ayudas para la compra de bicicletas en comercios del Principado de Asturias

- Campaña de subvención la compra de bicicletas de primera y segunda mano por parte de ciudadanos con residencia en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias y en establecimientos comercios ubicados en el territorio de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias . Consideramos que desde la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente con el objetivo de fomentar el uso de la bici como transporte alternativo al coche. Dicha medida, por ejemplo, se ha realizado ya en la Comunidad Autónoma de Cantabria. Esta medida no sería destinada a bicicletas sin pedaleo asistido por motor eléctrico al entender que ya existen subvenciones en los planes PIMA Aire 4 del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, lo que no implica que se puedan desarrollar desde el Principado de Asturias también medidas específicas para la compra de bicicletas de pedaleo asistido por motor eléctrico.