PLAN 30 OVIEDO

Oviedo abierta a la bicicleta

UN PROYECTO para HACER CIUDAD

Iniciativa ciudadana de ciclistas urbanos de Oviedo

promovida por la asociación **Asturies ConBici**

Índice

Presentación 4

Proyecto de Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Oviedo sobre Circulación y Movilidad urbana en bicicleta 10

Listado de calles de actuación como calles 30 o con carriles 30 23

Red de cicloaparcamientos 27

1. Consideraciones complementarias 29

2. Localizaciones sugeridas 32

Plan de fomento y memoria de actividades para la promoción del uso de la bicicleta y de la educación vial 45

Anexo II. Itinerarios básicos 30 o rutas básicas de bicicletas en la ciudad de Oviedo 56

Presentación

Esta iniciativa, promovida por la asociación *Asturies con Bici,* es fruto del esfuerzo de un nutrido y variado grupo de personas, amantes del ciclismo urbano e interesadas en conseguir una movilidad sostenible para nuestra ciudad. Cuenta, además, con el apoyo de diversas asociaciones de vecinos, cuyos representantes participaron en la última reunión que dio forma definitiva a la propuesta que ahora se presenta a la consideración del Ayuntamiento de Oviedo.

PLAN 30 OVIEDO: UN PROYECTO PARA HACER CIUDAD

Es una preocupación de todos los Ayuntamientos conseguir una movilidad sostenible en la ciudad. El actual tráfico urbano perjudica seriamente la salud de la ciudad y de sus habitantes. La producción de una grave contaminación atmosférica y acústica y la accidentalidad vial en continuo crecimiento obligan a los Ayuntamientos a reflexionar sobre cómo frenar esta situación para reorientar la movilidad urbana hacia metas de mayor salud, limpieza y seguridad.

El PLAN 30 OVIEDO se presenta como un proyecto para alcanzar una movilidad sostenible en nuestra ciudad y gira en torno a dos ideas: Una, la *reducción de la velocidad máxima a 30 Km/hora* en calles de una sola dirección (*calles 30*) y en los carriles de la derecha cuando se trate de vías de dos o más carriles en un mismo sentido (*carril 30).* La otra, *la ciudad abierta a la bicicleta*, potenciando y protegiendo este vehículo como medio de desplazamiento urbano no contaminante y saludable.

El PLAN 30 OVIEDO no es una iniciativa focalizada en una cuestión concreta. **Es un plan para hacer ciudad**, y esto en un doble sentido: pretende cambiar la atmósfera y el espíritu de la ciudad, al transformar la composición del tráfico rodado, y es un cambio que afecta a todas las calles de la ciudad.

EL PLAN 30 OVIEDO *hace ciudad*, porque la reducción de velocidad que propone, y que recomienda la Dirección General de Tráfico, ya de por sí garantiza una menor emisión de gases, una reducción del ruido y una mayor seguridad vial para peatones y vehículos de dos ruedas. Además, la proclamación de Oviedo como *ciudad abierta a la bicicleta*, convierte a este medio de transporte en una alternativa a los vehículos contaminantes. La bicicleta pasa a ser un vehículo especialmente protegido, lo que significa implantar una señalización para su libre acceso a las vías peatonales y zonas de tráfico restringido y una señalización en todas las calles -ya como *calle 30* , ya como calles con *carril 30*- indicativa de precaución por la posible presencia de ciclistas. El PLAN

30 favorece el que haya menos coches circulando y potencia directamente la salud de los ciudadanos, porque los desplazamientos urbanos en bicicleta combaten el sedentarismo, causa de obesidad y de enfermedades cardiorrespiratorias.

EL PLAN 30 OVIEDO también *hace ciudad*, porque se proyecta *sobre* t*odas las calles* de Oviedo y no sólo sobre unas pocas, consiguiendo que el criterio de la sostenibilidad sea general y propiciando un cambio profundo en la idea de ciclismo urbano y de su percepción por el automovilista. En España las ciudades preocupadas por dar cabida a la bicicleta han ido creando aceras-bici, carriles-bici, ciclovías, etc. reservando algunos espacios o algunas calles para el uso exclusivo o compartido de la bicicleta. Su política es ir ampliando ese espacio, lo cual es muy bueno, pero insuficiente. El PLAN 30 OVIEDO se basa en una idea diferente, la de *ciudad abierta a la bicicleta*, lo que comporta que la bicicleta es objeto de expresa atención *en toda la ciudad* y no sólo en determinadas calles, sin que por ello se reste espacio al coche.

En principio el PLAN 30 parece una medida radical y exagerada, pero no lo es. Existe la falsa idea de que las ciclovías sólo son aquellas expresamente señaladas como tales. Sin embargo, una ciclovía la crea el ciclista con su sólo presencia en la calle. El vehículo que le preceda debe -de acuerdo con la Ley de Seguridad Vial- respetar su marcha y adelantarlo cuando las condiciones del tráfico lo permitan, exactamente igual que cuando se encuentra un automóvil tras un camión o un coche de autoescuela. Lo que consigue el PLAN 30 es *hacer visible*, mediante la oportuna señalización, esa posible presencia del ciclista *en cualquier* calle *y llamar a la precaución* limitando la velocidad máxima a 30 Km/hora.

La creación selectiva de ciclovías reservadas a la bicicleta, tal como hacen otras ciudades, tiene la gran ventaja de producir mayor seguridad a los ciclistas. Sin embargo, tiene frente al PLAN 30 una triple desventaja. Puede resultar costosa, si va aparejada de obras de segregación y amojonamiento del carril bici. Resta flexibilidad a la distribución del tráfico, inutilizando un carril que podría ser usado por el coche compartiéndolo con la bicicleta, lo que lleva muchas veces a desechar su creación, y por último, pero muy importante, puede generar en el automovilista la percepción de que el ciclista *sólo* ha de circular por las ciclovías establecidas, de manera que pierde el respeto a la bicicleta que transita por calles donde no hay carril bici.

El hecho de que una calle no estuviese señalizada como “calle 30” no eximiría a los coches de respetar a la bicicleta que por ella circula y no podría interpretarse como una incitación al acoso

del ciclista. Pero la *completa* señalización del viario de Oviedo en "calles 30" y "carriles 30" tiene una doble ejemplaridad. De un lado, el conductor sabrá que circula por una *ciudad abierta a la bicicleta* y que ésta ha de ser respetada allí donde circule, y la nueva señalización se lo recordará. De otro, el ciudadano en general sabrá que puede desplazarse por cualquier calle en bicicleta con la garantía de que transita por vías o carriles que señalizan expresamente su posible presencia, su prioridad sobre el vehículo que le preceda y la obligación de transitar los vehículos a motor con una velocidad más moderada. Esto no excluye que en determinadas vías se considere conveniente la creación de un carril de uso reservado sólo a la bicicleta y que, en general, se obligue a su construcción en los planeamientos urbanos de la ciudad. Pero la dificultad para su implantación no puede ser excusa para no proteger expresamente en toda la ciudad al usuario de la bicicleta.

En pocas palabras, es mejor que haya algunas ciclovías a que no las haya, pero es mejor todavía que toda la ciudad esté abierta a la bicicleta mediante un Plan 30 como el que se contempla en su Proyecto de Ordenanza.

EL PLAN 30 OVIEDO hace ciudad también porque cambia su fisonomía, con nuevas infraestructuras para aparcamiento de bicicletas, con servicios de préstamo o de alquiler y, sobre todo, con una composición del tráfico semejante a la de los países centroeuropeos.

Igual que hay pueblos que han pasado de la ausencia de teléfono a la telefonía móvil, sin sufrir las costosas obras del tendido de cables por la ciudad, hay ciudades, como Oviedo, que pueden pasar de la ausencia de ciclovías a convertirse en ciudades plenamente abiertas a la bicicleta, sin tener que haber invertido en la creación de kilómetros de carriles especialmente destinados a estos vehículos. Basta para ello con aprobar y ejecutar el PLAN 30 y CONTRIBUIR A HACER CIUDAD EN EL SIGLO XXI.

EL PLAN 30 OVIEDO no precisa de una gran inversión para su total implantación y, al constituir un proyecto basado en la idea de movilidad sostenible, ahorro energético y seguridad vial, puede hallar fácil e inmediata financiación tanto en fondos europeos como en el **Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local**, dentro del **Plan E 2010.** En él se señala como una de las actuaciones posibles la *Movilidad sostenible urbana*, que puede concretarse en proyectos como el recogido en este PLAN 30 OVIEDO, tanto en lo referente a señalización como a infraestructuras de aparcamientos de bicicletas y de préstamo o de alquiler de estos vehículos.

***EL PLAN 30 OVIEDO**, en suma, puede convertir a Oviedo en capital de la movilidad sostenible y, desde el punto de vista de la bicicleta, en capital del ciclismo urbano, porque ninguna ciudad en España contempla la movilidad desde esta filosofía tan global y a la vez tan simple. Y, además, sin grandes inversiones.*

El PLAN 30 OVIEDO que se presenta a la consideración del Excmo. Ayuntamiento se compone de diversas medidas recogidas en los siguientes documentos:

1. **Proyecto articulado de Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Oviedo sobre Circulación y Movilidad urbana en bicicleta**, realizado por juristas de la Universidad de Oviedo con la aportación de todos los que apoyan este PLAN 30 OVIEDO. El Proyecto de Ordenanza tiene por objeto regular la implantación *la ciudad abierta a la bicicleta*, mediante la calificación y señalización de "calles 30" y "carriles 30", así como la correspondiente al acceso de la bicicleta a vías peatonales y zonas de tráfico restringido. Lo integran cinco capítulos: I. Disposiciones generales, II. Uso de la red vial, III. Señalización vial, IV. Circulación y estacionamiento y V. Régimen sancionador. Consta también de dos disposiciones adicionales. La primera, sobre implantación de la señalización y sus plazos. La segunda, sobre acceso inmediato de la bicicleta a vías restringidas. Se prevé que la ordenanza tenga dos anexos, uno sobre modelo oficial de señales y otro sobre itinerarios de inmediata señalización adecuada a lo establecido en la ordenanza.

2. **Plano y callejero del tinerarios básicos para el inicio de la señalización del PLAN 30 OVIEDO**, al que se refiere el Anexo II del proyecto de Ordenanza, que servirá de referencia para establecer cuál es la prioridad en la programación de la señalización del viario de Oviedo como ciudad abierta a la bicicleta.

3. **Memoria-propuesta para cicloaparcamientos para la ciudad de Oviedo**, con indicación de los criterios que deberían guiar la elección del modelo de aparcamiento de bicicletas y la política de emplazamientos de estas instalaciones. También la referida a aquellas destinadas al alquiler o al préstamo de bicicletas, y todo ello de conformidad con las directrices del *Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía*, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

4. **Plan de fomento y memoria de actividades para la promoción del uso de la bicicleta y de la educación vial,** en el que se relaciona tanto el tipo de actividades a realizar como los centros en los podrían ser desarrolladas.

Oviedo, a 15 de diciembre de 2009

En nombre de los que promueven la iniciativa:

Covadonga Álvarez, representante de *Ciclismo Urbano Oviedo*, sección ovetense de la asociación *Asturies con Bici* y coordinadora de la iniciativa.

Francisco J. Bastida (comisión de redacción de la Ordenanza sobre Circulación y Movilidad Urbana en Bicicleta)

Luis González (Comisión de elaboración del Mapa de itinerarios básicos para el inicio de la señalización del PLAN 30)

Carlos Tejo (Comisión de Aparcamientos de Bicicletas)

Pablo Reale (Comisión de Fomento de la Bicicleta y Educación Vial)

Proyecto de Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Oviedo sobre Circulación y Movilidad urbana en bicicleta

Preámbulo

El Ayuntamiento de OVIEDO, con la aprobación de la presente Ordenanza, desea dar un impulso a la presencia de la bicicleta en la ciudad como transporte alternativo a los vehículos de motor no eléctrico. La bicicleta es habitualmente considerada solo un instrumento de ocio. Como medio de locomoción urbano ha sido hasta ahora menospreciado y juzgado con recelo. La ciudad y la sociedad han ignorado la bicicleta, viéndola como un problema, cuando en ella puede encontrarse una solución a los males que aquejan a las urbes en el siglo XXI. No se trata sólo de poner remedio a la aglomeración de coches y a la contaminación atmosférica y acústica que conlleva. También ,y en no menor medida, se pretende conseguir una sociedad más saludable, con menos accidentes de tráfico y con unos ciudadanos, jóvenes y adultos, que puedan hacer frente diariamente al sedentarismo, fuente de obesidad y de enfermedades cardiorrespiratorias. Las ciudades del centro y norte de Europa, con peor clima que el nuestro y con orografías en muchos casos más accidentadas, nos llevan una gran ventaja en la implantación del ciclismo urbano y es voluntad de Ayuntamiento acabar con esa brecha.

El principal inconveniente para el uso de la bicicleta no es el esfuerzo físico, ya que los modernos desarrollos mecánicos permiten desmultiplicarlo y las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido se han convertido una válida alternativa al automóvil. La objeción más seria es la seguridad en el tráfico y esta Ordenanza es la respuesta del Ayuntamiento a esa preocupación, abriendo la ciudad a la bicicleta para compartir viales con los peatones y creando calles y carriles con velocidad más reducida.

Para que el cambio tenga éxito ha de ser integral, lo que supone habilitar infraestructuras de aparcamiento para bicicletas, facilitar el uso de este vehículo mediante los sistemas de préstamo o de alquiler y favorecer el transporte de la bicicleta en el transporte público.

El cambio no supone un perjuicio para el peatón, que siempre tendrá preferencia sobre cualquier vehículo y más aún en las zonas peatonales. Tampoco significa un confinamiento de los automóviles a espacios más reducidos, ya que por regla general no habrá viales exclusivos para el uso de la bicicleta. Solo comporta rebajar el límite de velocidad para hacer visible mediante señales de tráfico la especial precaución que ya exige la legislación al automovilista cuando se encuentra con circulación de bicicletas. En definitiva, se pretende que sean los propios automovilistas los que se convenzan de que la bicicleta es un medio de transporte seguro y más saludable y rápido que el coche.

Así concebida, la Ordenanza se enmarca en un proyecto de ciudad, más limpia, menos

ruidosa y, en suma, más tranquila y saludable.

La Ordenanza consta de 34 artículos, integrados en cinco capítulos, dos disposiciones adicionales una disposición final y dos anexos. El capítulo I señala el objeto y ámbito de la norma y establece los principios rectores que guían la nueva política municipal sobre la bicicleta como medio de transporte urbano. El capítulo II regula el uso de la red vial y su adecuación al usuario de la bicicleta. Conforme a la filosofía ya expuesta, destacan en su regulación, la apertura de la zona peatonal a los ciclistas y la creación de "calles 30" y "carriles 30". El capítulo III regula la señalización vial, acomodándola a la nueva organización del viario de la ciudad. El Capítulo IV se refiere a la circulación y estacionamiento, poniendo el énfasis en el deber general del ciclista de conocer y cumplir las normas de tráfico, la especial obligación de respetar al peatón, y la necesidad o la conveniencia, según los casos, de circular con las mayores medidas de seguridad activa y pasiva. También se regula el estacionamiento de la bicicleta y los supuestos de inmovilización y retirada de la misma. El Capítulo V trata del régimen sancionador, estableciendo infracciones y sanciones específicamente relacionadas con el uso de la bicicleta. Además, la Ordenanza consta de dos disposiciones adicionales. La primera, se refiere a los plazos de implantación de la nueva señalización de las vías. La segunda estipula la accesibilidad inmediata de los ciclistas a las vías peatonales y a las zonas restringidas al tráfico. Por último, el anexo I de la Ordenanza se refiere a los modelos de señales de tráfico que ordenan y hacen visible la circulación de la bicicleta por la ciudad y el anexo II establece las primeras rutas o "itinerarios básicos 30", que servirán para concretar las "calles 30" y "carriles 30" que deberán ser objeto de señalización más inmediata.

Por todo lo cual se dispone lo siguiente:

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

1. La presente Ordenanza, que se dicta en ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, tiene por objeto la regulación del uso de la bicicleta en las vías urbanas de la ciudad, ya estén abiertas al tráfico rodado o tengan carácter peatonal.
2. Se entiende por bicicleta el vehículo de dos ruedas, gemelas o no, accionado mediante pedaleo, pudiendo ser éste asistido eléctricamente, conforme a la legislación vigente. Tienen la misma consideración los vehículos de tres ruedas, de iguales características de pedaleo, destinados a circular por carretera.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Oviedo y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos urbanos aptos para la circulación, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal utilidad, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 3. Principios rectores

1. El Ayuntamiento reconoce la bicicleta como un medio de transporte especialmente adecuado para desplazamientos urbanos, en cuanto coadyuva a la mejora del medio ambiente de la ciudad, a la vez que beneficia la salud de los ciudadanos que la utilizan.
2. La bicicleta es un medio de transporte que gozará de particular consideración y protección, tanto en el planeamiento y equipamiento urbanístico, como en la regulación del tráfico rodado en el concejo.
3. El Ayuntamiento tendrá entre sus prioridades una política de fomento del uso de la bicicleta para desplazamientos urbanos, especialmente a grandes centros de trabajo, escolares, sanitarios, comerciales y de ocio, así como a estaciones de tren y autobús.
4. Para estimular y acostumbrar a los ciudadanos en el uso de la bicicleta, el Ayuntamiento podrá instituir un día festivo al mes en el que estarán cerradas al tráfico de vehículos a motor las vías del centro de la ciudad y de sus barrios, organizando actividades educativas sobre bicicleta, seguridad vial y salud.
5. El Ayuntamiento tendrá en cuenta el uso de la bicicleta en desplazamientos interurbanos, tanto en lo que respecta a la señalización de las vías como en la accesibilidad con la bicicleta al transporte urbano.
6. El Ayuntamiento mantendrá en las mejores condiciones las sendas o vías verdes de su ámbito municipal, procurando su ampliación, la creación de otras nuevas y su conexión con las de otros concejos.
7. Para el cumplimiento de estos principios se adecuarán las infraestructuras municipales, tanto viales como de aparcamiento, se procurará la existencia de una red de bicicletas de préstamo o de alquiler y se establecerán acuerdos y convenios con otras administraciones, instituciones y organismos tanto públicos como privados.

CAPÍTULO II. USO DE LA RED VIAL

Artículo 4. Uso libre de la bicicleta y su protección general

1. La ciudad de Oviedo está abierta a la bicicleta. Su uso es libre por cualquier vía, incluidas las peatonales y de tráfico restringido, sin perjuicio de lo que disponga la legislación vigente en materia de autovías y autopistas y de las restricciones que de manera excepcional y razonable puedan establecerse.
2. Cuando las características de la vía o razones de seguridad lo aconsejen se crearán, siempre que sea posible, ciclovías segregadas del tráfico general de vehículos. Este tipo de ciclovías deberán estar contempladas en los futuros planeamientos urbanísticos.

Artículo 5. Vías abiertas al tráfico en general. "Calles 30" y "Carriles 30"

1. A los efectos de mejorar la seguridad vial y proteger los desplazamientos en bicicleta, las vías abiertas al tráfico en general y que sean de un solo carril, tendrán limitada la velocidad máxima a 30 Km./hora.
2. En las vías abiertas al tráfico en general y que tengan dos o más carriles en una misma dirección, el carril de la derecha tendrá un límite de velocidad máxima de 30 Km./hora. El ciclista, deberá circular por él, salvo que lo tenga que abandonar para maniobras reglamentarias de cambio de dirección.
3. El anillo exterior de las rotondas tiene a todos los efectos la consideración de "carril 30".
4. Podrán instalarse dispositivos disuasorios de rebasar la limitación de velocidad, siempre que no pongan en riesgo ni perjudiquen la circulación del ciclista.
5. La bicicleta tienen prioridad sobre los vehículos que le preceden, que sólo podrán adelantarla cuando las condiciones de seguridad lo permitan. Sin perjuicio de facilitar el adelantamiento a vehículos más rápidos, las bicicletas podrán circular por la parte cercana al centro del carril para su mejor visualización y seguridad.
6. Cuando las especiales características de las calles así lo exijan se podrá rebajar el límite de velocidad de las calles y carriles, cambiando la denominación de "30" por el del número de la velocidad máxima permitida.

Artículo 6. Vías reservadas para transporte público

Las vías reservadas al transporte público serán accesibles a las bicicletas y tendrán la consideración de "calle 30".

Artículo 7. Zonas de tráfico restringido

1. Las bicicletas, podrán transitar libremente por las zonas de tráfico restringido, entendiendo por tales las vías o espacios debidamente señalizados de prohibición total o parcial de la circulación y/o estacionamiento de vehículos.
2. Tanto en las vías peatonales como en las zonas de tráfico restringido, las señales de dirección obligatoria destinadas a los vehículos a motor no rigen para las bicicletas, pero el desplazamiento en dirección contrario deberá hacerse por los laterales, fuera de la banda central de rodadura.
3. En todo caso, el peatón siempre gozará de prioridad y, si el tránsito de personas es concurrido, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.

Artículo 8. Vías peatonales

1. Las bicicletas podrán circular libremente por las vías o calles peatonales, entendiendo por tales aquellas cuyo principal uso está destinado al tránsito de peatones y se hace compatible con las necesidades viarias de la calle o zona conforme a los planes municipales de gestión urbana.
2. La circulación ha de hacerse de ordinario por la banda central de rodadura y siempre respetando la preferencia del peatón.
3. Cuando la densidad del tránsito de personas en la vía peatonal así lo exija, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.
4. En todo caso, la velocidad estará limitada a 10 Km./h.

Artículo 9. Tránsito por aceras

1. Las aceras son de uso exclusivo para peatones, pudiendo circular por ella bicicletas infantiles, sillas de ruedas y vehículos autorizados.
2. No obstante, si las aceras tuvieran cuatro o más metros de anchura, y el tránsito de personas no fuese denso, podrán circular por ellas bicicletas de cadetes y adultos, teniendo absoluta preferencia el peatón o cualquier otro vehículo autorizado y debiendo el ciclista acompasar su velocidad a la de los viandantes.

Artículo 10. Paso de peatones y de ciclistas

1. Los ciclistas podrán sin desmontar hacer uso del paso de peatones y deberán cruzarlo por la zona especialmente reservada a las bicicletas, si la hubiere.
2. De no existir dicha zona, podrán cruzarlo, siempre que no haya aglomeración de peatones y realicen el desplazamiento por un lateral del paso y sin dificultar el tránsito de los peatones. En caso contrario deberán hacerlo a pie.
3. Aunque el paso de peatones otorga prioridad a quienes reglamentariamente lo cruzan, los peatones y los ciclistas que lo atraviesen deberán esmerar su precaución, sobre todo si no gozan de protección semafórica.

Artículo 11. Circulación en parques y sendas o vías verdes

1. Los parques tienen a estos efectos la consideración de zona peatonal. Las bicicletas sólo podrán circular por las vías de rodadura, no pudiendo invadir las zonas verdes.
2. Las sendas o vías verdes, sólo podrán ser transitadas por peatones y bicicletas, así como por vehículos de servicio. Aunque los peatones tienen prioridad, han de circular sin ocupar todo el ancho de la calzada, facilitando a los ciclistas el disfrute de la vía.

CAPÍTULO III. SEÑALIZACION VIAL

Artículo 12. Señalización general de ciudad abierta a la bicicleta

En las vías de entrada a la ciudad habrá en lugar y tamaño fácilmente visible una señalización vertical, determinada en el anexo I de la Ordenanza, advirtiendo de que la bicicleta es una especie de transporte protegida y de que goza de prioridad en las "calles 30" y "carriles 30".

Artículo 13. Señalización de "calle 30", "carril 30" y rotondas

1. Sin perjuicio del criterio general establecido en el artículo 5 de esta Ordenanza, la señalización de "calle 30" y de "carril 30" será vertical y horizontal, conforme a lo dispuesto en el anexo I. Igualmente se hará en los casos en los que el límite de velocidad máxima sea inferior a 30 Km./hora.
2. Las mismas señales se añadirán a la señalización de calles y de carriles, respectivamente, reservados al transporte público urbano.
3. Las rotondas tendrán señalización vertical y horizontal, conforme a lo dispuesto en el anexo I, indicativa de que en el anillo exterior tiene especial prioridad el ciclista.

Artículo 14. Señalización en vía peatonal y en zona de tráfico restringido

1. Las señales horizontales indicativas de vía peatonal incorporarán a su mástil la señal de libre acceso y circulación de bicicletas. En el caso de zona de tráfico restringido, la señal será además horizontal y se situará en la banda de rodadura.
2. La autorización que indica la señal rige para la totalidad del viario interior del perímetro de las vías peatonales y de las zonas de tráfico restringido, salvo excepción expresamente señalizada.
3. Dentro de estas vías y zonas las señales verticales de dirección añadirán una placa que excepcione de la orden a las bicicletas.

Artículo 15. Señalización de paso de peatones y de ciclistas

Los pasos de peatones llevarán pintada a uno y otro lado de las franjas horizontales una franja vertical, distanciada de éstas 50 cm., señalando la zona reservada al paso de ciclistas. En una y otra banda de rodadura se pintará el anagrama de la bicicleta en ambos sentidos.

Artículo 16. Señalización de ciclovías segregadas del tráfico general

Las ciclovías segregadas del tráfico general estarán señalizadas verticalmente y, a lo largo de su superficie, se repetirá a intervalos la señalización horizontal.

Artículo 17. Señalización en parques y sendas verdes

La señal de acceso libre de bicicletas a parques y sendas o vías verdes será vertical y horizontal y constará visible en la entrada de los mismos. Igualmente se incluirá una señal indicativa de la conveniencia de no ocupar los peatones todo el ancho de la calzada para facilitar el tránsito de los ciclistas.

Artículo 18. Colocación, retirada y sustitución de señales

1. La colocación, retirada, modificación y sustitución de las señales que en cada caso proceda, corresponde únicamente a la autoridad municipal competente.
2. La instalación por particulares de señales informativas requerirá siempre de autorización municipal, que será otorgada cuando concurran motivos de interés público y no existan otras razones que lo desaconsejen.
3. El órgano municipal competente en materia de señalización procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no cumpla la normativa vigente, no esté debidamente autorizada o incumpla las condiciones de la autorización municipal, todo ello sin perjuicio de la pertinente sanción.

Artículo 19. Alteración circunstancial de la ordenación del tráfico

Por obras o acontecimientos debidamente señalados podrá verse alterada la ordenación del tráfico, incluido el de bicicletas si así se dispone expresamente. Igualmente dicha alteración podrá producirse cuando eventualmente y de manera justificada la Policía Local así lo decida.

Artículo 20. Señalización adicional

1. En las intersecciones de mayor tráfico y en las vías señaladas en el anexo II como itinerarios básicos de bicicleta, el Ayuntamiento procurará la instalación en los semáforos de una señal óptica para ciclistas con una temporización diferente a la que rija para los vehículos a motor, con el fin de facilitar la movilidad de las bicicletas. En su defecto, se pintarán “zonas de avance” para bicicletas, al objeto de facilitar su arranque.
2. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales informativas o de precaución complementarias a las establecidas en esta Ordenanza.

CAPÍTULO IV. CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Artículo 21. Conocimiento de las normas de tráfico y seguridad vial

1. El ciclista debe conocer las normas de tráfico y de seguridad vial y comportarse con arreglo a ellas, respetándolas en todo momento.
2. El Ayuntamiento por sí y mediante acuerdos con otras administraciones e instituciones públicas y privadas fomentará la enseñanza y el conocimiento de dichas normas.

Artículo 22. Circulación responsable

De conformidad con la legislación vigente en la materia esta Ordenanza debe recordar especialmente que:

1. No se podrá conducir una bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
2. No se podrá conducir una bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción.
3. Los ciclistas, en lo que se refiere a conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores.

Artículo 23. Visibilidad y protección

1. Las bicicletas deberán portar elementos reflectantes debidamente homologados, conforme se determina en el Reglamento General de Vehículos, y se considera conveniente que estén dotadas de timbre.
2. Cuando el alumbrado de los vehículos sea obligatorio, las bicicletas deberán llevar encendidas las luces reglamentarias. La luz trasera, roja, encendida en todo momento. La delantera, blanca, al menos cuando la bicicleta esté en movimiento. Si circula por vía interurbana ambas luces deben estar siempre encendidas.
3. En circulación urbana no es obligatorio para el ciclista el uso de casco y de prenda reflectante, sin perjuicio de la conveniencia, por su seguridad, de la utilización de ambos elementos, tanto de día como de noche.

Artículo 24. Elementos accesorios

1. Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios, como alforjas, maletas, sillas para niños, remolques o semirremolques debidamente homologados y sujetándose su transporte a las condiciones del fabricante.
2. Los elementos accesorios deberán portar dispositivos reflectantes y, en su caso, alumbrado.
3. Sólo se podrá transportar en bicicleta a niños si son menores de siete años edad, y siempre que, además de llevar puesto un casco homologado, vayan sentados en sillas o remolques específicamente diseñados para ello.

Artículo 25. Aparcamiento de bicicletas

1. El aparcamiento de bicicletas tendrá la consideración de mobiliario urbano y deberá incluirse en el equipamiento del viario del concejo, ya sea en sus aceras, ya en la zona

destinada al aparcamiento de vehículos.

2. Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo de éstas.
3. Las bicicletas se estacionarán en los espacios acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en los anclajes habilitados al efecto. En el supuesto de no existir aparcamiento en un radio de 70 metros, la bicicleta podrá ser amarrada a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que no podrá superar las 72 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño, ni se altere su función o se entorpezca el tránsito peatonal y, en su caso, el de vehículos.
4. El Ayuntamiento procurará por sí y mediante acuerdos con otras instituciones la existencia de suficientes aparcamientos de bicicletas en zonas próximas a centros administrativos, laborales, comerciales , sanitarios, educativos y de ocio. Asimismo potenciará la acción de vigilancia de la Policía Local sobre estos aparcamientos.
5. El Ayuntamiento instará a que tanto los edificios privados como los aparcamientos públicos optimicen la superficie dedicada a aparcamiento, reservando para bicicletas, al menos, el espacio insuficiente para vehículos de cuatro ruedas.

Artículo 26. Inmovilización de bicicletas

La Policía Local podrá proceder a la inmovilización de la bicicleta cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ordenanza, su utilización pueda poner en grave riesgo la circulación, las personas o los bienes. Se considera que existe grave riesgo en el caso de negarse el ciclista a realizar las pruebas para detectar una posible intoxicación por consumo alcohol.

Artículo 27. Retirada de bicicletas

La Policía Local podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública, en los siguientes casos:

1. Cuando, no estando aparcada en uno de los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de 72 horas desde que se acredite que está mal estacionada.
2. Cuando haya indicios claros de que la bicicleta está abandonada.
3. Cuando, procediendo legalmente a su inmovilización, no hubiere lugar adecuado para realizar esta acción.
4. La bicicleta será fotografiada antes de su retirada al depósito municipal, donde se hará una ficha de la misma para su posible identificación y recuperación por el propietario.
5. Transcurridos tres meses desde su retirada sin que el propietario se hubiera interesado por ella, el Ayuntamiento podrá entregar la bicicleta a alguna organización sin ánimo de lucro o proceder a su achatarramiento.

CAPÍTULO V. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 28. Competencia para sancionar

Compete a la Alcaldía imponer las sanciones que procedan por las infracciones de tráfico que se cometan en las vías urbanas del concejo de Oviedo, salvo que pudieren ser constitutivas de infracción penal, en cuyo caso se dará traslado a la autoridad judicial competente.

Artículo 29. Procedimiento sancionador

1. Las infracciones a la presente Ordenanza, serán denunciadas directamente por la Policía Local o por cualquier persona, y seguirán el trámite administrativo de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y la reglamentación correspondiente en esta materia.
2. La tramitación del procedimiento sancionador será independiente de aquellos otros procedimientos que, para la restauración de la realidad física alterada o para la ejecución forzosa pudieran, en su caso, iniciarse.

Artículo 30. Infracciones y sanciones

1. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves. Para la calificación del hecho sancionado se tendrá en cuenta:

a) La gravedad y trascendencia del hecho, debiendo incluirse en esta valoración la intencionalidad, o mayor o menor voluntariedad del sujeto, y el peligro real puesto de manifiesto, determinado por la intensidad de la circulación de vehículos o de personas, las características y las condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas y de visibilidad o cualquier otra circunstancia análoga que evidencien un riesgo añadido y concreto.

b) Antecedentes del infractor, cuando exista resolución sancionadora firme anterior al plazo de un año.

c) El peligro potencial creado, derivado de la ejecución de alguna maniobra que implique riesgo de por sí, independientemente de que se produzca un daño real.

2. La infracciones de ciclistas a la Ordenanza Municipal de Movilidad y Tráfico del Ayuntamiento de Oviedo serán sancionadas conforme a ella. En la determinación de la correspondiente sanción, se tendrá en cuenta la menor peligrosidad que suponen las infracciones cometidas por los ciclistas con respecto a los vehículos a motor.

Artículo 31. Infracciones leves

Se consideran infracciones leves:

1. Transitar en bicicleta por aceras no autorizadas.
2. Transitar en bicicleta por aceras autorizadas, zonas peatonales, parques o sendas verdes sin respetar la prioridad al peatón, cuando el hecho no haya creado una situación de peligro.
3. Circular en bicicleta por vías urbanas incumpliendo los requisitos de visibilidad establecidos en el artículo 23 de esta Ordenanza.
4. Circular con vehículos a motor por una “calle 30” o un “carril 30” sin respetar la prioridad del ciclista.

5. Aparcar la bicicleta en sitio no autorizado.
6. Circular en bicicleta carente de alumbrado o reflectantes reglamentarios por vía urbana insuficientemente iluminada.

Artículo 32. Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

1. Los supuestos de infracciones leves, si en ellos se hubiera creado una clara situación de peligro o, en el supuesto del apartado 3 del artículo anterior, de mero acoso al ciclista por el conductor del vehículo.
2. Circular en bicicleta por vías interurbanas de noche sin luces, sin reflectante o sin casco.
3. Circular en vías de dos carriles de igual sentido por el de la izquierda, cuando se transite a velocidad que entorpezca claramente el tráfico, salvo que se trate de una incursión en el carril para realizar una maniobra de giro autorizado a la izquierda.
4. Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia.
5. Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.
6. Amarrar la bicicleta al mobiliario urbano, farolas o árboles, causando desperfectos.

Artículo 33. Infracciones muy graves

Se considera infracción muy grave:

1. Circular en bicicleta de manera temeraria por aceras y zonas peatonales, con desprecio hacia las personas que por ellas transitan.
2. Circular en bicicleta en contra dirección por vías abiertas al tráfico en general
3. Acosar al ciclista desde un vehículo a motor poniendo en grave riesgo su integridad física.

Artículo 34. Cuantía de las sanciones y su reducción.

1. La cuantía de las sanciones será igual a las establecidas en la Ordenanza Municipal de Movilidad y Tráfico del Ayuntamiento de Oviedo para la correspondiente categoría de infracción leve, grave y muy grave.
2. Las sanciones de multa previstas podrán hacerse efectivas, con una reducción del 50% sobre la cuantía provisionalmente fijada, siempre que dicho pago se efectúe durante los treinta días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación.

Disposición adicional primera. Implantación de la señalización

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ordenanza, y conforme al capítulo III de la misma, deberán contar con la correspondiente señalización:
   a. Las vías de entrada a la ciudad.
   b. Las vías peatonales, los parques, las zonas restringidas al tráfico y las calles y vías reservadas al transporte público.
   c. Las rotondas
   d. Las "calles 30" y "carriles 30" constitutivos de las rutas básicas para bicicletas señaladas en el anexo II. Igualmente los pasos de peatones que figuren en su itinerario.
2. En el plazo de tres años deberá extenderse progresivamente la señalización de los "carriles 30" y "calles 30" al viario de toda la ciudad.

Disposición adicional segunda. Acceso inmediato de la bicicleta a vías restringidas

Desde la entrada en vigor de esta Ordenanza y conforme a ella, las bicicletas podrán circular por todas las vías peatonales, zonas de acceso restringido al tráfico y vías reservadas a transporte público, así como por aceras de cuatro o más metros, sin perjuicio de que se realice su completa señalización. Los procedimientos sancionadores por infringir las prohibiciones de acceso a estas vías o zonas, y que estén abiertos a la entrada en vigor de esta Ordenanza, quedarán sobreseídos.

Disposición final. **Entrada en vigor**

La presente Ordenanza entrará en vigor a los 15 días naturales de su publicación en el Boletín Oficial del Principado de Asturias.

ANEXOS I

Relación de señales de tráfico horizontales y verticales indicativas de las normas establecidas en la presente Ordenanza.

ANEXO II

"Itinerarios básicos 30"o rutas básicas de bicicletas en la ciudad de Oviedo, indicativos de las calles 30 y carriles 30 que deben ser señalizadas como primer paso para la generalización de la red de "calles 30" y "carriles 30".

(Se identifican en el mapa adjunto).

Listado de calles de actuación como calles 30 o con carriles 30

Calle Adelantado de la Florida

1. Calle Aguamiera
2. Calle Alejandro Casona
3. Calle Alférez Provisional
4. Calle Almacenes Industriales
5. Calle Álvaro Flórez Estrada
6. Calle Aniceto Sala
7. Calle Argañosa
8. Calle Argüelles
9. Calle Arzobispo Guísasela
10. Avenida de Atenas
11. Calle Aureliano San Román
12. Calle Azcárraga
13. Calle Benjamín Ortiz
14. Calle Bermúdez de Castro
15. Calle Bruselas
16. Calle Cabo Noval
17. Calle Cabo Peñas
18. Calle Calvo Sotelo
19. Calle Campomanes
20. Avenida del Cantábrico
21. Calle Cardenal Álvarez Martínez
22. Calle Cardenal Cienfuegos
23. Calle Catedrático Rodrigo Uría
24. Calle Celestino Villamil
25. Calle Comandante Bruzo
26. Avenida de Colón
27. Calle Conde Toreno
28. Calle Coronel Aranda
29. Calle Corredoria Alta
30. Calle Corredoria Baja
31. Calle el Cortijo
32. Avenida del Cristo de las Cadenas
33. Calle División Azul
34. Calle Doctor Bellmunt
35. Calle Doctor Melquíades Cabal
36. Calle Emilio Alarcos Llorach
37. Calle La Estrecha
38. Calle Fernando Villamil
39. Paseo de la Florida
40. Calle Francisco Pintado
41. Calle Fruela
42. Calle Fuertes Acevedo
43. Avenida de Galicia
44. Calle General Elorza
45. Calle Gil Blas
46. Calle González Besada
47. Calle Hermanos Menéndez Pidal

48. Calle Independencia
49. Calle Ingeniero Marquina
50. Calle Ingeniero Patac
51. Calle Jesús Arias de Velasco
52. Calle Jesús Sáenz de Miera
53. Calle Joaquín Villa Cañal
54. Calle Joaquina Bobela
55. Calle Jovellanos
56. Calle Julián Cañedo
57. Calle Julián Clavería
58. Calle Leopoldo Alas
59. Calle Llamaquique
60. Calle Lorenzo Abruñedo
61. Calle Maestro Don Marciano
62. Calle Manuel del Fresno
63. Calle Manuel García Conde
64. Avenida del Mar
65. Calle Marcelino Suárez
66. Calle Marcos Peña Royo
67. Calle Marqués de Gaztañaga
68. Calle Marqués de Santa Cruz
69. Calle Martínez Marina
70. Calle Menéndez y Pelayo
71. Calle Muñoz Degraín
72. Calle Naranjo de Bulnes
73. Avenida de los Monumentos
74. Calle Nicolás Soria
75. Calle Obdulia Álvarez “La Busdonga”
76. Calle Otero
77. Calle Padre Suárez
78. Calle Padre Vinjoy
79. Avenida de Pando
80. Calle Pedro Caravia
81. Avenida Pedro Masaveu
82. Calle Peña Santa de Enol
83. Calle Peña Ubiña
84. Calle Pepe Cosmen
85. Calle Pontón de Vaqueros
86. Calle Postigo Alto
87. Calle Postigo Bajo
88. Calle Prado Picón
89. Calle Pumarín
90. Calle Ramiro I
91. Calle la Regenta
92. Calle Reyes Católicos
93. Calle Ricardo Vázquez Prada
94. Calle Río Caudal
95. Calle Río Eo

96. Calle Río Esva
97. Calle Río Sella
98. Calle Roberto Frasinelli
100Calle Rodríguez Cabeza
101 Carretera del Rubín
102 Calle Sacramento
103 Calle San Lázaro
104 Calle San Mateo
105 Calle San Melchor García San Pedro
106 Calle San Pedro de los Arcos
107 Calle San Pedro Mestallón
108 Calle Santa Susana
109 Avenida de Santander
110 Calle Saturnino Fresno
111 Calle Silla del Rey
112 Calle Tenderina
113 Calle Teniente Alfonso Martínez
114 Calle Teniente Coronel Tejeiro
115 Calle Tito Bustillo
116 Calle Uría
117 Calle Valdés Salas
118 Calle Valentín Andrés Álvarez
119 Calle Vázquez de Mella
120 Calle Viaducto Marquina
121 Calle Víctor Chávarri

Red de cicloaparcamientos

Después de un estudio de las diferentes documentaciones que existen al respecto, hemos tomado como base de nuestra propuesta de aparcamientos de bicicletas (también denominados cicloaparcamientos) es el "***Manual de aparcamientos de bicicletas***" del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, http://www.idae.es, que también cuenta entre sus publicaciones en internet con una ***Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España.*** (2007) Este manual, recopila toda la información necesaria referente a la instalación, conservación de aparcamientos de bicicletas y otros aspectos relacionados. Es sin duda, una obra bibliográfica reciente de gran importancia en este campo.

Como complemento del manual, se incluyen otra consideraciones que creemos necesarias.

Por último, se añade mapa con las localizaciones sugeridas y el listado de los lugares identificados como necesarios para la instalación de aparcamientos de bicicletas.

1. Consideraciones complementarias

Techos

Debido a las características propias de Oviedo, donde hay muchos días lluviosos al año, estos aparcamientos de bicicletas deben de estar protegidos de la lluvia mediante la instalación de techos.

Participación ciudadana

El ayuntamiento debe facilitar que los propios usuarios hagan llegar sus peticiones de instalación de aparcamientos de bicicletas mediante instancias (tanto de manera presencial como usando internet)

Señalización

Para señalar la existencia de un aparcamiento de bicicletas, se sugiere utilizar alguna señal (foto tomada en Barcelona):

Acoples para señales de trafico.

El Cyclehoop consiste en dos empuñadoras que se fijan a un poste de tamaño estándar (poste de una farola o de una señal). El sistema no requiere mucho espacio, se instala de forma rápida y resulta más económico que cualquier aparca-bicicletas clásico. Su montaje, más bien a una altura baja, permite encadenar tanto el cuadro como las ruedas de la bicicleta y así evitar o, cuanto menos, dificultar el robo.

La idea ha sido galardonada con el primer premio en varios concursos de diseño. Además, y eso si que representa un verdadero éxito, varios barrios londinenses han decidido equipar sus calles con Cyclehoops.

Diálogo con otras organizaciones

Involucrar a otras entidades u organizaciones (por ejemplo, la Universidad de Oviedo, centros Supera...) para que se unan a este proyecto instalando aparcamientos de bicicletas siguiendo los mismos patrones.

2. Localizaciones sugeridas

En este apartado vamos a distinguir dos casos.

- Instalaciones de uso público ya existentes

Inicialmente proponemos que se instalen aparcamientos de bicicletas en todos los edificios públicos, como bibliotecas, colegios, centros de salud, centros sociales, instalaciones deportivas (polideportivos, canchas de tenis, piscinas...), centros de estudio y cualquier otro edificio de titularidad municipal e uso colectivo.

- Nuevas instalaciones de uso público

Se deberá de añadir en el pliego de contratación de construcción de una nueva instalación de uso publico una referencia explicita a planificar un aparcamiento para bicicletas (véase el "Manual de aparcamientos de bicicletas", en su apartado **4 Planificación**).

Este es un listado de las sugerencias de aparcamientos que hemos recibido. El orden no tiene ningún tipo de relación con el numero de peticiones recibidas.

CENTROS EDUCATIVOS

1. Escuela de Educación Infantil Colloto (Colloto)
2. Escuela de Educación Infantil Dolores Medio (Oviedo)
3. Escuela de Educación Infantil Jardín de Infancia (Oviedo)
4. Escuela de Educación Infantil María Balbín (Oviedo)
5. Escuela de Educación Infantil Montenuño (Oviedo)
6. Colegio Amor de Dios (Oviedo)
7. Colegio Auseva (Oviedo)
8. Colegio Dulce Nombre de Jesús (Oviedo)
9. Colegio Fundación Masaveu (Oviedo)
10. Colegio La Inmaculada (Oviedo)
11. Colegio La Milagrosa (Oviedo)
12. Colegio Loyola (Oviedo)
13. Colegio María Inmaculada (Oviedo)
14. Colegio Nazaret (Oviedo)
15. Colegio Sagrada Familia (Oviedo)
16. Colegio San Ignacio (Oviedo)
17. Colegio Santa María del Naranco (Oviedo)
18. Colegio Santa Teresa de Jesús (Oviedo)
19. Colegio Santo Ángel de la Guarda (Oviedo)
20. Colegio Santo Domingo de Guzmán (Oviedo)
21. Colegio Público Narciso Sánchez Olloniego
22. Colegio Público Baudilio Arce (Oviedo)
23. Colegio Público Buenavista I (Oviedo)
24. Colegio Público Buenavista II (Oviedo)
25. Colegio Público Dolores Medio (Oviedo)
26. Colegio Público Fozaneldi (Oviedo)
27. Colegio Público Germán Fernández Ramos (Oviedo)
28. Colegio Público Gesta I (Oviedo)
29. Colegio Público Gesta II (Oviedo)
30. Colegio Público Guillén Lafuerza (Oviedo)
31. Colegio Público Juan Rodríguez Muñiz (Oviedo)
32. Colegio Público La Corredoria (Oviedo)
33. Colegio Público La Corredoria II (Oviedo)
34. Colegio Público La Ería (Oviedo)
35. Colegio Público Lorenzo Novo Mier (Oviedo)
36. Colegio Público Menéndez Pelayo (Oviedo)
37. Colegio Público Parque Infantil (Oviedo)
38. Colegio Público San Lázaro - Escuelas Blancas (Oviedo)
39. Colegio Público San Pedro de los Arcos (Oviedo)
40. Colegio Público Veneranda Manzano (Oviedo)
41. Colegio Público Ventanielles (Oviedo)
42. Colegio Público Villafría de Otero (Oviedo)
43. Colegio Público Roces (Roces – Colloto)
44. Colegio Público San Claudio (San Claudio)
45. Colegio Público Soto de Trubia (Soto)
46. Colegio Público El Villar (Trubia)

47. Colegio Público Tudela Veguín (Tudela Veguín)
48. IES Alfonso II (Oviedo)
49. IES Aramo (Oviedo)
50. IES Doctor Fleming (Oviedo)
51. IES La Corredoria (Oviedo)
52. IES La Ería (Oviedo)
53. IES Leopoldo Alas Clarín (Oviedo)
54. IES Monte Naranco (Oviedo)
55. IES Pando (Oviedo)
56. IES Pérez de Ayala (Oviedo)
57. IES Río Trubia (Trubia)
58. Escuela Oficial de Idiomas de Oviedo (Oviedo)
59. Centro de Integrado de Formación Ocupacional de Oviedo (Polígono Espíritu Santo - Cerdeño)
60. Centro Musical (Marcos Peña Royo, 27. Oviedo)
61. Escuela de Arte (Julian Claveria, 12. Oviedo)

UNIVERSIDAD

62. Escuela de Ingeniería Técnica en Informática (Calle Valdés Salas)

Existe uno pero hay que cambiarlo por uno de la propuesta

63. Facultad medicina

La facultad de medicina tiene uno en el parking cubierto

64. Facultad de Económicas
65. Facultad de Derecho
66. Escuela de Minas
67. Campus El Milán

Hay algún aparcabicis, pero son modelos muy poco fáciles de usar. Habría que instalar los modelos recomendados en la propuesta.

68. Facultad de psicología

El que hay es "de rueda" y ni siquiera cabe una rueda de bicicleta de montaña o urbana. Hay que cambiarlo por el que se pone en la propuesta.

69. Acceso Posterior al CAU y Escuela de Medicina del Deporte
70. Escuela Universitaria Padre Osso (Seminario)
71. Preparacion MIR (Medico interno residente) (Seminario)

CENTROS COMERCIALES Y ZONAS COMERCIALES

72. Centro Comercial Salesas (C/ Nueve de *Mayo*, 2)

Siempre hay alguna bici aparcada aquí

73. Centro Comercial Salesas (entrada por General Elorza)
74. Centro Comercial Los Prados

No son útiles, no caben ruedas de tamaño 32c (comunes en bicis urbanas), los radios rozan contra los bordes.

75. Centro Cívico

Aunque hay barandillas donde atarla, debería haber uno para el tránsito de gente al Centro Cívico y/o RENFE de Llamaquique

76. Palacio de Congresos y Centro Comercial Espacio Buenavista (Calatrava)

No existe todavia ningún aparcamiento de bicicletas, aunque su gerente se ha interesado personalmente para su colocación.

77. Frente a El Corte Inglés de Uría

Siempre hay alguna que otra bici por aquí candada a un árbol.

78. Eroski center (La argañosa)
79. Palacio Valdés

Centro del área de compras, muchísimo sitio para instalar aparcamientos. Siempre hay bicis en las farolas.

80. Marqués de Pidal

En el centro y zona de negocios y compras, junto al colegio Virgen Milagrosa (lo que fomentaría el uso por parte de escolares e incluso padres o profesores). Ubicado junto a un aparcamiento de motocicletas, usualmente ocupado por furgonetas de comercios próximos que imposibilitan el estacionamiento de motos (si se instalase un aparcabicis, el mismo sistema de sujeción de la bici, serviría para impedir el mal uso del aparcamiento de motos

CENTROS DE ESTUDIO

81. Hotel de asociaciones Santullano. Centro de Estudios Santullano
82. Centro de Estudios Vetusta (C/ Miguel Indurain, s/n)
83. Centro de Estudios Miñor (Avda. de Galicia,31)
84. Centro de Estudios Dolores Medio (Alcalde García Conde, s/n)

Lugar ideal para un gran aparcabicis: centro de estudios y zona de bares con bastante ambiente por la noche. La acera es muy grande en esta parte.

85. Centro de Estudios La Ería (Bajos del Nuevo Estadio Carlos Tartiere)
86. Centro de Estudios La Lila (Exterior de La Lila Palacete de La Lila)
87. Centro de Estudios de Colloto (Camino del Real s/n)

ESTACIONES DE TREN/AUTOBUS

88. Estación de tren Renfe/Feve

Aquí no puede faltar, lo ideal sería un aparcabicis bajo techo, en la parte superior de la estación, bajo la cubierta de la Losa.

89. Estación de autobuses

Aquí también hace falta uno grande, o en sus proximidades, porque la acera es estrecha. Si fuera posible colocarlo bajo la cubierta de la estación, mejor.

90. Estación de Renfe Llamaquique
91. Estación de Renfe y de Feve de la Corredoria
92. Estación de Renfe y Feve de Colloto
93. Estación de Feve de La Argañosa

INSTALACIONES DEPORTIVAS

94. Polideportivo de Vallobín
95. Polideportivo de Pumarín
96. Polideportivo de Ventanielles
97. Polideportivo de Trubia
98. Polideportivo de Colloto
99. Polideportivo de La Carisa
100. Polideportivo de Fozaneldi
101. Complejo deportivo de Sta. Marina de Piedramuelle
102. Complejo deportivo de San Claudio
103. Complejo deportivo de San Lázaro
104. Centro de deportes de Azcárraga (SUPERA)
105. Centro de deportes de Otero (SUPERA)
106. Palacio de Deportes

Habría que pedir varios alrededor del Palacio, pues espacio hay mucho.

107. Campo de Rugby
108. Campo Municipal de Golf
109. Pistas de Tenis del Parque del Oeste
110. Piscinas del Parque del Oeste
111. Piscinas de la Corredoria
112. Centro Ecuestre Municipal
113. Estadio Nuevo Carlos Tartiere

Hay mucho espacio.

114. Estadio de futbol Hermanos Llana
115. Estadio de futbol Manuel Díaz Vega
116. Estadio de futbol Fumea
117. Estadio de futbol Matalablima
118. Estadio de futbol Los Castañales

PARQUES

119. Jardines del Campillín
120. Inicio de la Pista Finlandesa

Hay que facilitar que haya gente que suba en bicicleta a la pista para allí correr, tomar el sol, etc.

121. Intermedio Pista Finlandesa

Hay que facilitar que haya gente que suba en bicicleta a la pista para allí correr, tomar el sol, etc.

122. Parque de invierno

Habría que instalar varios cerca de los puntos del parque donde se concentran las principales actividades

123. Parque del Oeste

Uno por la entrada norte y otro por la entrada sur

124. Parque de Purificación Tomás

Uno a la entrada del Parque y otro en algún punto dentro del mismo

125. Parque de la Florida
126. Parque de Santullano

habría que poner dos: uno en el parque y el otro en las inmediaciones de la Iglesia Prerrománica

CENTROS MÉDICOS Y HOSPITALARIOS

127. Centro Médico
128. Hospital Monte Naranco
129. Hospital Central de Asturias
130. Residencia del Hospital Central
131. HUCA

Aparcabicis en el futuro parking del HUCA

132. Clínica Asturias
133. Clínica San Rafael

CENTROS CULTURALES

134. Villa Magdalena

Siempre hay dos bicis en la valla.

135. Proximidades del teatro Filarmónica

Idealmente en la plaza Porlier.

136. Biblioteca del Fontan

Existe uno pero hay que cambiarlo por un aparcamiento de bicicletas que se sugiere en la propuesta.

137. Conservatorio

Un sitio muy bueno para instalar un buen aparcamiento.

138. Auditorio Principe Felipe

ZONAS TURÍSTICAS

139. Santa María del Naranco y San Miguel de Lillo

Los monumentos tienen que tener aparcabicis y ser accesibles por ciclovía, para rentabilizar el alquiler de bicicletas a los turistas y visitantes, especialmente si son eléctricas.

140. Plaza del Ayuntamiento

Mucho sitio para instalar uno, sería genial que alguien en el ayuntamiento se animase a acudir en bicicleta.

141. Albergue Juvenil

142. Plaza de la Escandalera/Paseo de los Álamos

Seria interesante para la gente que quiera ir al parque San Francisco o a las fiestas de San Mateo por ejemplo, además de al centro para cualquier cosa.

143. Palacio de los niños

Para que puedan ir en bici y dejarla con total tranquilidad, tanto padres como niños y niñas

OTROS

144. Consejerías y Ministerios de Plaza de España
Muchos trabajadores y visitas para trámites a Consejerías
145. Consejería del edificio Palacio de Congresos
Entrada lateral del edificio. Hay un arco que resguardaria las bicicletas de la lluvia.
146. Polígono Industrial del Espíritu Santo
Debería haber varios en el Polígono industrial, pues habrá gente que vaya a trabajar en bicicleta
147. Cementerio y tanatorios
Habría que hacer tres uno a la entrada del cementerio y otros dos uno en cada tanatorio
148. El Fontán
Cuando vas a comprar o a tomar algo a la plaza nunca encuentras dónde candar la bici
149. Paseo de La Losa
Suele haber bicis aparcadas por aquí, es un sitio habitual de paso de gente en bici. Además hay sitio de sobra en la acera.
150. Centro
Aquí hay un montón de aparcamiento para motos, seguro que se puede hacer un hueco para que podamos dejar la bici al ir al centro
151. Vázquez de Mella
Aquí concretamente (al lado del supermercado El Árbol) hay mucho sitio, y esta es zona de tiendas y residencial, muchas veces se ven bicis aparcadas de mala manera.
152. El Rosal
153. Río san pedro
Calle peatonal, con sitio de sobra para poner un buen aparcamiento. Además la tienda de Centeno está aquí.
154. Calle Conde Toreno
Calle Conde Toreno en la margen izquierda. a continuación de las motos para los accesos al Centro.
155. Inmediaciones de la comisaría de Policía
Es también un lugar estratégico y con unas aceras de tamaño suficiente.
156. Calle Santa Susana
Oficina de Correos e Instituto, en esta esquina del parque hay sitio de sobra.
157. Calle Adolfo Buylla
Junto a una zona verde, situado en una esquina muerta donde se encuentra un aparcamiento de motos. Además está aislado del trafico por una valla.
158. Plaza en Otero
Zona muy espaciosa

Plan de fomento y memoria de actividades para la promoción del uso de la bicicleta y de la educación vial

Cada día son más las instituciones y entidades que alertan sobre los peligros de la contaminación, el ruido y el exceso de tráfico en las ciudades. Los efectos negativos de todo ello sobre la salud y el bienestar de los habitantes de los núcleos urbanos, así como sobre el adecuado funcionamiento de la ciudad obliga a buscar y adoptar medidas que frenen el incremento de estos elementos perjudiciales y mejoren la habitabilidad de nuestras poblaciones.

El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, en sustitución del vehículo a motor particular, aparece como una medida muy adecuada para promover una mejora en la calidad del aire que respiramos todos los ciudadanos, una reducción de los niveles de ruido, para disminuir las aglomeraciones de vehículos y para poder disponer del espacio urbano que ahora requieren los coches para su estacionamiento para otros usos públicos más útiles a toda la ciudadanía.

Los hábitos y costumbres de los ciudadanos no cambian de un modo instantáneo o por el mero hecho de ver determinados cambios estructurales o señales de tráfico por la calle. Incrementar el uso de la bicicleta urbana y cambiar la actitud hacia ella en la población requiere, como en cualquier cambio de comportamiento que se quiera lograr en la población, una adecuada campaña que aporte conocimientos sobre los beneficios y ventajas del nuevo hábito, una actitud positiva y sentimientos agradables hacia el nuevo modo de transporte, y un aprendizaje y una práctica mínima sobre su utilización. Todo ello lleva a idear una serie de actividades a través de las cuales se pueda obtener información sobre la bicicleta, sobre su mecánica, los beneficios de su uso en nuestra salud, sobre nuestra economía, sobre el medio ambiente. A la vez, se deben desarrollar sensaciones agradables sobre esta forma de transporte como medio de vincular al mayor número de ciudadanos y ciudadanas, lo que se puede lograr mediante actividades lúdicas, divertidas, originales y gratificantes. Un paseo en bici relajante, que nos deje una grata sensación de bienestar, nos va a animar más a volver a coger la bicicleta que una charla realizada por el conferenciante más convincente.

El ciclismo urbano requiere dominar unas habilidades básicas del control de la bici, desarrollar suficientemente la atención para circular entre otros vehículos, para preveer los movimientos de coches o peatones, para calcular nuestros desplazamientos entre otros vehículos en movimiento. Ello supone un aprendizaje, como también se necesita para manejar otros vehículos, que se consigue a través de la práctica. Sin este aprendizaje no es posible aventurarse a circular por la ciudad en bicicleta ni es posible vencer el miedo a usar la bici entre el tráfico urbano.

Todos estos aspectos que intervienen en el cambio deseable de hábitos en los desplazamientos urbanos requieren una planificación rigurosa y su puesta en práctica de toda una serie de actividades que contemplen las diferentes vertientes del uso de la bici: los conocimientos, el disfrute, y la práctica. Así mismo, es necesario analizar a qué grupo de población vamos a aportar conocimientos, queremos que disfrute con la bici o ponga en práctica su uso. No será igual la información que le comuniquemos a un escolar de diez años que a un adulto de cuarenta o a una madre de familia con jornada laboral reducida. Las habilidades para manejarse con la bicicleta también serán variables en función de la edad, de su experiencia con la bici, de la condición física, o de la disponibilidad horaria para practicar.

- Escolares de Educación Primaria (6-11 años). Se encuentran en la edad de adquirir e instaurar hábitos, son receptivos a los mensajes de los adultos y les gusta aprender. Conocer el uso de la bici, acostumbrarse a utilizarla como medio de desplazamiento en trayectos sencillos y seguros pueden ser actividades gratificantes y apreciadas, especialmente si se realizan con adultos relevantes para ellos y ellas, como son sus padres o sus profesores o profesoras.

- Los estudiantes de enseñanza secundaria (12- 18/20 años) son objeto de preocupación por sus hábitos y modos de ocio no saludables. El consumo excesivo de alcohol, la falta de ejercicio físico, las relaciones sociales sin contacto personal, a través de nuevas tecnologías, pueden ser sustituidas por actividades que dirijan su atención hacia valores como el cuidado del medio ambiente, los hábitos de vida saludables o el ahorro y la economía doméstica. Serán de su agrado si se realizan en grupo, permitiéndoles el contacto social y la adquisición de nuevas experiencias, alternativas a otras menos saludables.

- Los estudiantes universitarios tradicionalmente fueron por promotores de la introducción e instauración de nuevas ideas y valores culturales. Oviedo, como ciudad universitaria, acoge todos los años a un número significativo de estudiantes Erasmus. Muchos de ellos proceden de países donde el uso de la bicicleta es habitual en los desplazamientos urbanos o de corta distancia. Permitirles continuar con sus costumbres y que las propaguen y difundan entre sus compañeros de estudios es una manera de continuar con la tradición de asimilar de Europa nuevos usos y concepciones. Así mismo, quienes tienen la oportunidad de llegar a los niveles más altos de conocimiento, pueden y tienen que ser los promotores de cambios sociales, como puede ser el uso de modos de transporte alternativos, como la bicicleta.

- Las mujeres, por su mayor permeabilidad a los cambios y a lo novedoso, son importantes agentes de cambio en los comportamientos sociales. Un conocimiento, valor, actitud o aprendizaje asimilado por una mujer, es muy probable que se transmita y difunda en mayor medida que si lo hubiésemos transmitido a otro colectivo. También su participación ciudadana se ha incrementado de un modo notorio y notable. Por ello, si se desea lograr un cambio en el modo de desplazamiento urbano, aumentando el número de ciclistas y disminuyendo el de

coches, es importante involucrar a las mujeres en todas las actividades tendentes a favorecer el uso de la bicicleta en la ciudad.

El Ayuntamiento, como responsable del desarrollo de políticas de mejora en el municipio, puede promover e impulsar actuaciones favorables a la utilización de la bicicleta dinamizando a distintos colectivos, profesionales o instituciones relacionados de un modo u otro con algún aspecto relacionado con su uso. Así, por los beneficios para la salud física y psíquica desde el ámbito sanitario se pueden diseñar, colaborar, o llevar a cabo actuaciones que promuevan el empleo de la bici. Comercios y empresas relacionadas con la bicicleta pueden organizar actos que faciliten el conocimiento de prendas, herramientas, accesorios para la bici, tipos de bicis para diferentes usos. Distintos colectivos pueden organizar rutas sencillas en bici para conocer los monumentos de la ciudad, una ruta por el barrio, un parque, una senda o un recorrido urbano que se efectúe una vez al mes para aprender a circular con seguridad por la ciudad.

Las colaboraciones que podría establecer el Ayuntamiento, promoviendo y facilitando la realización de actividades, podrían ser las que figuran en la tabla 1.

Teniendo en cuenta los colectivos a los que pueden ir dirigidas, se pueden llevar a cabo actividades como las clasificadas en la tabla 2.

Ejemplo de actividad concreta a realizar con estudiantes de enseñanza secundaria

Hemos decidido apostar por la promoción de la bicicleta en los centros de secundaria, dónde muchos alumnos acuden a ellos acompañados por sus padres en coche, cuando, de existir una infraestructura y un conocimiento adecuados para el uso de la bicicleta, podrían dirigirse al centro utilizándola, ayudando así a la descongestión de las calzadas en la hora punta de la mañana, ya que las bicicletas ocupan menos espacio que los coches.

Contenido y charlas

- Proyección de un video divulgativo (7 minutos)
- Motivos para usar la bicicleta
    - Medio ambiente
    - Salud
    - Mejora de la ciudad
- Cómo usar la bicicleta en la ciudad
    - Consejos generales
    - Seguridad
    - Infraestructura presente y futura
    - Ordenanza municipal sobre la bicicleta
    - Experiencia propia
- Propuestas para empezar a usar la bicicleta
    - Prácticas de ciclismo urbano con algún profesor
    - Talleres de mecánica básica y de habilidades
    - Pedir un aparcabicis al instituto si es necesario
- Preguntas y dudas.

Colaboración con la AMPA del centro, incluyendo, si es necesario, charlas para padres y resolviendo las dudas que tengan.

Solicitar al centro la adhesión oficial al “proyecto de movilidad sostenible en Oviedo”, que consistirá en firmar un documento que explique las motivaciones y los objetivos de este plan, y en

el que se comprometa a expandir la promoción del uso de la bicicleta a varios ámbitos de la educación secundaria.

Fechas

- La semana del 15 al 19 de febrero.
- Varios días de mayo aún por determinar.
- Varios días de junio después del día 10.

Otras propuestas

- Crear un área en la web del Ayuntamiento de Oviedo divulgativa e informativa sobre el uso de la bicicleta como transporte en la ciudad.
- Ingresar en la red de ciudades por la bicicleta. http://www.ciudadesporlabicicleta.org/

Escrito del ayuntamiento solicitando a los centros de enseñanza colaboración con las personas que impartan charlas sobre el uso de la bicicleta en la ciudad

A la atención del Director/a:

Desde el Ayuntamiento de Oviedo estamos interesados en introducir el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y se están estudiando los posibles cambios a realizar en la ciudad para facilitar su uso, en colaboración con diversas asociaciones de ciclistas urbanos.

La promoción del uso de las bicicletas en los centros educativos es un paso importante para este proceso de cambio en la movilidad urbana. Para ello, voluntarios de las citadas asociaciones se prestan a ofrecer conferencias en los centros para promover el uso de las bicicletas entre los jóvenes.

Solicitamos que se facilite en todo lo posible el desarrollo de estas charlas en el centro educativo que usted dirige.

Saludos.

Oviedo, a 15 de Diciembre de 2009

Fdo. Concepción García Álvarez

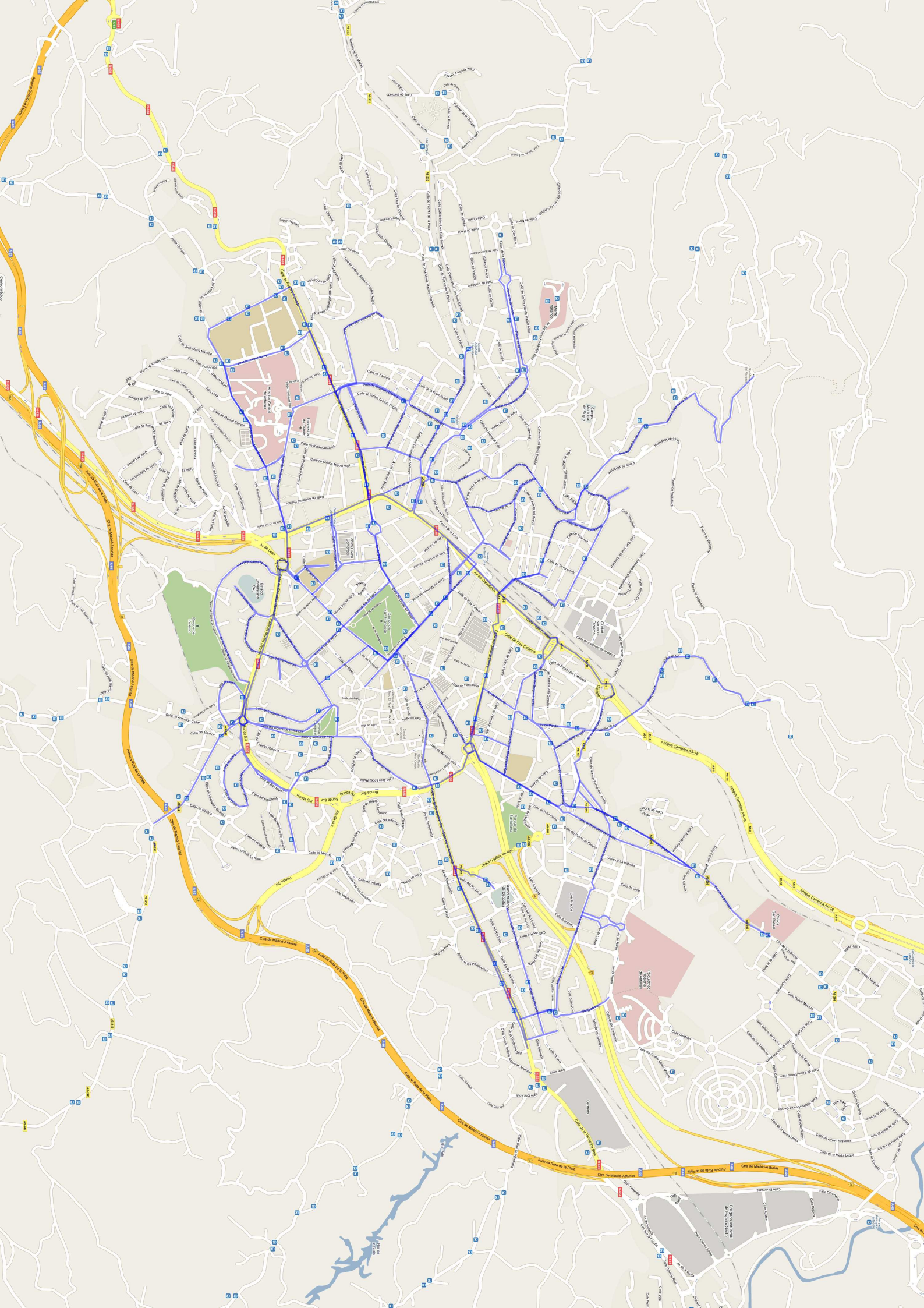
Concejala de Seguridad Ciudadana del Ayuntamiento de Oviedo

Tabla 1. Instituciones, organismos y entidades promotores y colaboradores de diversas acciones destinadas a fomentar el uso de la bicicleta en Oviedo.

	Niños y niñas Educación Primaria	**Jóvenes. Educación secundaria.**	**Universidad**	**Mujeres**	**Población general.**
Conociendo la bici. **Aprendiendo a circular en bici** **Disfrutando en bici** **Actos lúdico-festivos con la bici**	-Consejería de Educación. -Ayuntamiento de Oviedo. -Concejalía de Educación. -SESPA -Asociaciones de padres SESPy madres de alumnos - SESPA	-Consejería de Educación -Concejalía de Educación -Concejalía de juventud -Asociaciones de padres y madres de alumnos -SESPA	-Universidad de Oviedo. -Concejalía de juventud. -Concejalía de Deportes. -Concejalía de medio ambiente. -Área de deportes de la Universidad de Oviedo. -Empresas y comercios relacionados con el ciclismo.	-Ayuntamiento de Oviedo. -Asociaciones de mujeres. -Asociaciones de amas de casa. -Asociaciones de vecinos. -SESPA -Concejalía de la mujer. -Instituto de la mujer.	-Ayuntamiento de Oviedo. -Colectivos diversos. -Asociaciones de vecinos. -SESPA -Empresas y comercios relacionados con el ciclismo.

Tabla 2. Actividades a realizar con los distintos colectivos de población del municipio de Oviedo.

	Niños y niñas Educación Primaria	**Jóvenes. Educación secundaria.**	**Universidad**	**Mujeres**	**Población general.**
Conociendo la bici.	Charlas: -Mecánica elemental y mantenimiento de la bici. -Ventajas de la bici: salud, económicas, ecológicas, de diversión. -Salud y bicicleta -Proyecciones de viajes en bici -Talleres de bicicleta. -vídeos y películas	Charlas: -Mecánica y mantenimiento de la bici. -Ventajas de la bici: salud, económicas, ecológicas, de diversión. Salud y bicicleta -Proyecciones de viajes en bici T-talleres de bicicleta. Vídeos y películas	Charlas: -Mecánica y mantenimiento de la bici. -Ventajas de la bici: salud, económicas, ecológicas, de diversión. -Salud y bicicleta -Proyecciones de viajes en bici -Talleres de bicicleta. Vídeos y películas	Charlas: -Mecánica y mantenimiento de la bici. -Ventajas de la bici: salud, económicas, ecológicas, de diversión. -Salud y bicicleta -Proyecciones de viajes en bici -Talleres de bicicleta. Vídeos y películas	Charlas: -Mecánica y mantenimiento de la bici. -Ventajas de la bici: salud, económicas, ecológicas, de diversión. -Salud y bicicleta -Proyecciones de viajes en bici -Talleres de bicicleta. Vídeos y películas
Aprendiendo a circular en bici	Charlas sobre normas de circulación. Charlas de Educación vial. Circuitos en bici. Al cole en bici.	Charlas sobre normas de circulación. Charlas de Educación vial. Rutas urbanas en bici: conociendo la ciudad, tráfico urbano, nuestros monumentos. Rutas por el municipio. Sendas, pistas y caminos. Circuitos en bici.	Charlas sobre normas de circulación. Charlas de Educación vial. Rutas urbanas en bici: de compras, conociendo la ciudad, tráfico urbano, nuestros monumentos. Rutas por el municipio. Sendas, pistas y caminos. Circuitos en bici.	Charlas sobre normas de circulación. Charlas de Educación vial. Rutas urbanas en bici: de compras, conociendo la ciudad, tráfico urbano, nuestros monumentos. Rutas por el municipio. Sendas, pistas y caminos. Circuitos en bici.	Charlas sobre normas de circulación. Charlas de Educación vial. Rutas urbanas en bici: de compras, conociendo la ciudad, tráfico urbano, nuestros monumentos. Rutas por el municipio. Sendas, pistas y caminos. Circuitos en bici.
Disfrutando en bici	Gynkanas en bici. Juegos en bici. Películas relacionadas con la bici.	Rutas cicloturistas por el entorno rural y natural del municipio de Oviedo. Gynkanas en bici. Juegos en bici. Películas relacionadas	Presentación de la ciudad en bici a estudiantes Erasmus. Rutas cicloturistas por el entorno rural y natural del municipio de Oviedo. Gynkanas en	Rutas cicloturistas por el entorno rural y natural del municipio de Oviedo. Gynkanas en bici. Películas relacionadas con la bici.	Rutas cicloturistas por el entorno rural y natural del municipio de Oviedo. Gynkanas en bici. Películas relacionadas con la bici.

		con la bici.	bici. Películas relacionadas con la bici. Charlas sobre turismo en bici.	Charlas sobre turismo en bici.	Charlas sobre turismo en bici.
Actos lúdico-festivos con la bici	Actos festivos y lúdicos de organización diversa en los que se emplee la bici: • Día mundial de la salud: 7 de abril • Día del medio ambiente: 5 de junio. • Día sin coches: 22 de septiembre. • Día universal del ahorro: 31 de octubre. • Día de la bicicleta. Feria de la bicicleta. • Semana europea de la movilidad. Fecha variable.				
Nuevas tecnologías	Página web o área web en la página del ayuntamiento de Oviedo sobre el uso de la bicicleta. Información y divulgación.				

Anexo II.
Itinerarios básicos 30 o rutas básicas de bicicletas en la ciudad de Oviedo