

20.12.09

## Un proyecto para hacer ciudad

El Plan 30 Oviedo pretende abrir la trama urbana a la bicicleta sin grandes inversiones



Un proyecto para hacer ciudad [sxc.hu](http://sxc.hu)

**FRANCISCO J. BASTIDA CATEDRÁTICO DE DERECHO CONSTITUCIONAL COVADONGA**  
**ÁLVAREZ MIEMBRO DE LA DIRECTIVA DE ASTURIAS CON BICI** El pasado martes presentamos ante la concejalía de Seguridad Ciudadana y Tráfico del Ayuntamiento el Plan 30 Oviedo: ciudad abierta a la bicicleta. Lo que comenzó siendo una lista de reivindicaciones de ciclismo urbano, promovidas por la asociación Asturias con Bici, acabó transformándose en un elaborado plan en el que hemos participado numerosas personas,

El Plan 30 Oviedo es una respuesta global a la preocupación por la movilidad sostenible en la ciudad y por eso es un plan para hacer ciudad. Hasta ahora los ayuntamientos más sensibles han afrontado el problema con más zonas peatonales, más transporte público y un fomento de la bicicleta como vehículo urbano. Esto último se ha concretado en dos líneas de actuación: libre acceso de las bicicletas a las zonas peatonales, que hoy nadie discute, y creación de carriles bici más o menos segregados del tráfico general. En este último punto el Plan 30 Oviedo propone una solución diferente, más integradora, proyectada sobre toda la ciudad y mucho menos costosa. Parece la cuadratura del círculo y, sin embargo, es lo más obvio.

Si la gente no usa la bicicleta en la ciudad es fundamentalmente por el miedo que le produce la falta de seguridad. Las ciclovías segregadas del tráfico nacieron para ofrecer esa garantía. Sin perjuicio de que pueda crearse este tipo de ciclovías en Oviedo, la idea central del Plan 30 es ofrecer esa demandada seguridad de forma distinta, a través de dos medidas: limitación de velocidad y señalización de precaución por tránsito de bicicletas. Más concretamente, en las calles de una sola dirección, se fijaría la velocidad máxima en 30 kilómetros hora (calles 30); en las calles con dos o más carriles en una misma dirección, igual limitación de velocidad para el carril de la derecha (carriles 30). Además, unas y otros estarían señalizados horizontal y verticalmente, indicando la causa de esa limitación: la posible presencia de ciudadanos en

bicicleta. Y esto se aplicaría a todas las calles. De ejecutarse el Plan 30, Oviedo se constituiría en una ciudad positivamente abierta a la bicicleta y así debería figurar en sus vías de entrada, con una señal indicativa de la limitación de velocidad y de la protección que se dispensa a la bicicleta, para general conocimiento de los visitantes.

Parece excesivo extender el Plan 30 a toda la ciudad, pero no lo es. Existe la falsa idea de que sólo son carriles bici los expresamente señalados como tales. Sin embargo, en realidad, un carril bici lo crea el ciclista con su sola presencia en la calle. El vehículo que circule detrás de una bicicleta debe -de acuerdo con la ley de Seguridad Vial- respetar su marcha, guardar la distancia reglamentaria y adelantarla cuando las condiciones del tráfico lo permitan; exactamente igual que cuando se encuentra 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 kilómetros hora, e incluso menos si la zona -proximidad de colegios- así lo que requiere.

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, cuenta frente al Plan 30 con un triple inconveniente. Resulta costosa y de más caro mantenimiento, si va aparejada de obras de segregación o de amojonamiento del carril bici. Resta flexibilidad a la distribución del tráfico, inutilizando un carril que podría ser usado también por coches y motos, y por último, no se extiende por toda la ciudad. Esto añade un nuevo inconveniente y es que fácilmente genera en el automovilista la creencia de que el ciclista sólo ha de circular por las ciclovías establecidas y de que, cuando transita por calles donde no hay marcado un carril bici, es un intruso al que se puede acosar impunemente.

El hecho de que una calle no esté señalizada como «calle 30» (o no tenga una ciclovía segregada) no exime a los automovilistas de su obligación de respetar a la bicicleta que por ella circula, pero la completa señalización del viario de Oviedo como «calles 30» o «carriles 30» tiene la virtud de su ejemplaridad, y por partida doble. De un lado, el conductor sabrá que circula por una ciudad abierta a la bicicleta y que ésta ha de ser respetada allí donde transite, 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 circula por vías o carriles que señalizan expresamente tanto su posible presencia, como la limitación de velocidad de los vehículos a motor.

El Plan 30 Oviedo hace también ciudad, porque cambia su fisonomía con nuevas infraestructuras para aparcamiento de bicicletas, con servicios de préstamo o de alquiler de estos vehículos y, sobre todo, con una composición del tráfico semejante a la de los países centroeuropeos. Resultado: menos contaminación atmosférica y acústica, más seguridad y más salud para todos, ciclistas o no.

Igual que hay pueblos que han pasado de la ausencia de teléfono a la telefonía móvil, sin haber afrontado 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 un plan como el propuesto.

El Plan 30 Oviedo presentado ante el Ayuntamiento no sólo es una idea. Es un trabajo serio, que incorpora un proyecto articulado de ordenanza municipal de la bicicleta, un mapa de rutas 30 básicas, de más inmediata señalización, un estudio sobre aparcamientos de bicicletas y su

ubicación y una memoria de actividades de fomento de la bicicleta y de educación vial en Oviedo. Los técnicos del Ayuntamiento lo han recibido con agrado y creemos que la concejalía también. Falta que haya una decisión política que le dé el impulso necesario, aprovechando la financiación estatal expresamente prevista para proyectos de movilidad sostenible urbana.

En suma, el Plan 30 Oviedo puede convertir a nuestra ciudad en escaparate de la movilidad sostenible y, desde el punto de vista de la bicicleta, en capital del ciclismo urbano, porque ninguna ciudad, ni en Asturias ni en España, contempla la movilidad desde esta filosofía tan global y a la vez tan simple. Y, además, sin grandes inversiones. Los carriles ya están hechos, sólo resta señalarlos.

Entre todos podemos crear calidad de vida, hacer ciudad.