

HACEMOS INVENTARIO
DE LOS CARRILES-BICI
QUE HAY EN ESPAÑA

O pocos, cortos y dispersos



en portada

JUAN M. MENÉNDEZ.
FOTOS: PAUL ALAN PUTNAM. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

En 2001 hubo, en España, 75 accidentes mortales en carretera en los que estuvieron implicados 79 bicicletas y que dieron como resultado 74 ciclistas muertos. Siendo grave, esta cifra es mejor que la del año precedente (84) y continúa la bajada de esta mortalidad que se inició en 1996, cuando se redujeron a 122 los 151 muertos ciclistas de 1994. Los carriles bici son una de las soluciones para paliar este problema. Pero encontrarlos es una labor ingente: son pocos, de escasa longitud (apenas 950 km en total) y, sobre todo, están dispersos y sin continuidad.

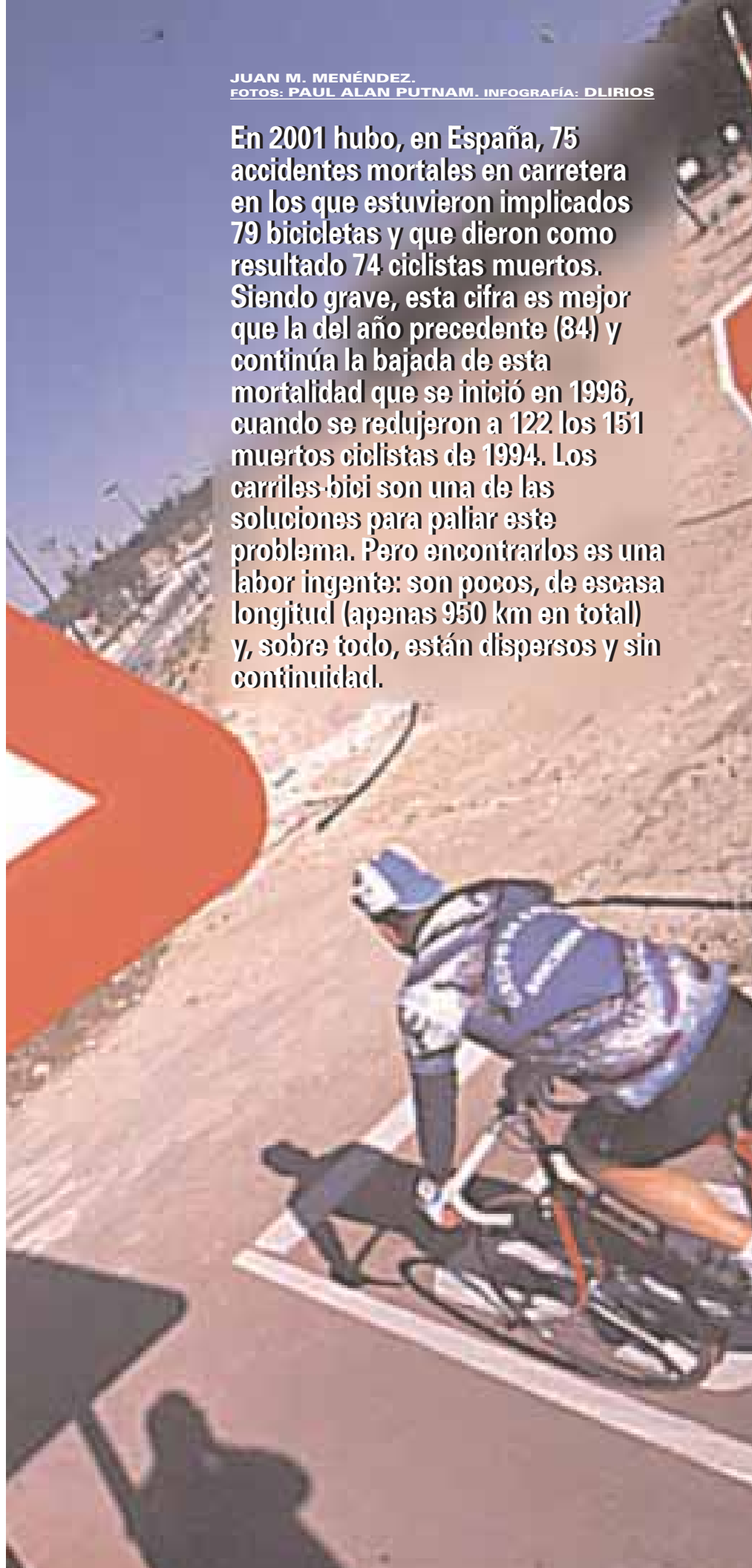
Los 75 accidentes mortales que hubo en las carreteras de España en 2001 en los que estuvieron implicados 79 bicicletas produjeron 74 ciclistas muertos, 3 heridos graves y 1 leve. Esta es la mejor cifra desde 1996 y culmina una espectacular bajada desde los 151 ciclistas muertos de 1994. Desde entonces, se han sucedido una comisión en el Senado para hallar soluciones a la práctica del ciclismo en carretera y dos reformas legales para adaptar las normas de circulación al uso de bicicletas en aquellas. Y, claro, varias campañas de concienciación para conductores y ciclistas de la necesidad de compartir la carretera.

Una solución apuntada fue construir carriles-bici, segregados o en el arcén de la carretera, pintados de rojo o verde. No obstante, ciclistas y usuarios de bicicletas se quejan constantemente de su escasez, fragmentación y longitud reducida. Los apenas 950 kilómetros que “Tráfico” ha logrado rastrear —con ayuda de jefaturas provinciales, ayuntamientos y comunidades autónomas— parecen darles la razón, máxime cuando Madrid, Cataluña y Valencia reúnen el 60% de los kilómetros existentes.

Catálogo los carriles-bici en España es una tarea ingente: salvo excepciones, son iniciativas debidas a la buena voluntad municipal. Excepto alguna comunidad autónoma —Valencia o Madrid—, no existen planes globales de vías ciclistas y sí un bati-burrillo de carriles sin coordinación ni continuidad, incluso entre los de la misma ciudad. Es casi imposible dar los kilómetros exactos de carril-bici o su ubicación. Edorta Bergua (Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, de San Sebastián), lleva años recopilando esta información: *“El número de actuaciones ha aumentado en los últimos años notablemente. No es descabellado estimar su longitud total en 1.000 km”*.

Ciclistas y usuarios

Quienes usan la bicicleta para desplazarse a diario a sus ocupaciones necesitan vías estructuradas y que comuniquen diferentes puntos de la ciudad; los ciclistas —que le dan un uso deportivo— necesitan largas distancias para entrenarse. José Grinán, responsable de Seguridad Vial de la Federación Española de Ciclismo,





La bicicleta en la Unión Europea

Km. recorridos en bicicleta: 70.000 mill. de km/año

	Bélgica	Dinamarca	Alemania	Grecia	España	Francia	Irlanda	Italia	Luxemburgo	P. Bajos	Austria	Portugal	Finlandia	Suecia	Reino Unido
Nº de bicicletas (en millones)	5	5	72	2	9	21	1	25	0,178	16	3	2,5	3	4	17
Bicicletas/1.000 hab.	495	980	900	200	231	367	250	440	430	727	381	253	596	463	294
Ciclistas habituales	28,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	8,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,8%	*	2,6%	*	*	13,6%
Km. por habitante y año	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1019	154	35	282	300	81

* No pertenecían a la UE a realizarse la encuesta

Fuente: ECF/UITP 1997

creo que "los carriles bici no son la solución para los ciclistas federados, ni para quien sale con cierta habitualidad y que necesitan hacer 50/100 kilómetros en cada salida. El carril-bici sirve para el padre que tiene un rato y sale con sus hijos o para ir al trabajo".

Barcelona, Madrid, Bilbao o San Sebastián van, poco a poco, construyendo y estructurando redes de carriles-bici que permiten al ciclista desplazarse. No obstante, estos creen que, como explica Daniel Eritja, (Amics de la Bici), "la mejor ciudad es en la que no se necesitan carriles-bici. Por eso, proponemos reducir el uso del coche, en número y en velocidad de circulación, en 'áreas de tráfico pacificado'. De hecho, en ciudad es donde menos justificado está el uso del auto". En este sentido, en la reciente Semana de la Bicicleta de Barcelona se organizó una 'carrera' sobre 7 km a pie, en moto, coche particular, bicicleta, taxi y transporte público: el coche fue penúltimo, sólo por delante del peatón. Ganó la bicicleta.

Para la Comisión Europea, "el 30%

Cyclopolis: 30 ayuntamientos coordinados

Granada, como otras ciudades españolas, mantiene desde 1993 una política que su ayuntamiento califica de "decidida" para implantar transportes no motorizados. De hecho, redactó un Plan Director de Bicicletas (1995) que prevé 75 km de carriles urbanos independientes y conectados. La realidad es que existen 5 km, más 8 previstos para finales de 2002. No obstante, en 2001 Granada puso en marcha el Proyecto Cyclopolis para aunar las actuaciones de 30 municipios, la Diputación Provincial y la Junta de Andalucía en materia de carriles-bici. "Granada es una acumulación de municipios y muchos que trabajan aquí residen en municipios cercanos. No tiene sentido -señala José L. Cañavate, director del Plan de Accesibilidad de Granada- hacer un carril-bici y que, al llegar al límite de Granada, se acabe". El proyecto Cyclopolis crearía una red de 250 km de carriles-bici. Su coste es de 4,5 millones de € y las administraciones implicadas aportarían el 60% del mismo.



En España hay 950 kilómetros de carriles-bici. Pero tres autonomías (Madrid, Cataluña y Valencia) reúnen el 60% del total

de los trayectos efectuados en coche cubre distancias de menos de 3 kilómetros y el 50% ¡de menos de 5 km!" La propia Comisión señala, en su publicación "En Bici, hacia Ciudades sin Malos Humos", que "además de no contaminar, ser silenciosa, económica, discreta y accesible a todos, la bicicleta resulta, sobre todo, más rápida que el coche en trayectos urbanos de corta distancia (...) En esta franja, puede sustituir ventajosamente al coche para una parte importante de la demanda, contribuyendo a la disminución de embotellamientos". Además, en un sondeo de la Comisión, el 64% de los europeos pide para la bici un trato preferente sobre el coche.

A la vista de estos datos, algunos

TODOS LOS CARRILES-BICI DE ESPAÑA

En negrita, los carriles que funcionan.

ANDALUCÍA: 68,7 km

ALMERÍA:

- Almería: Parque Salmerón. 1 km.
- Adra: Proyecto, 1,5 km (Pº Marítimo).
- El Ejido-Almería (A-389): 5 km.
- El Ejido (A-389)-Sta. Mª del Águila (N-340 a): 3 km. Proyecto.
- Mojácar: Pº Marítimo 2,5 km. En proyecto resto del Paseo.
- Olula del Río-Fines: Proyecto. 3,5 km en vía muerta ferroviaria.
- Roquetas Mar: 2 km (Urb. Roquetas) + 1 km (Pº Marítimo Los Baños.) + 1 km (Pº Marítimo La Romanilla).
- Vera: 3 km (Pº Marítimo).

CÁDIZ:

- Cádiz: previsto Av. Juan Carlos I.
- Jerez: 4 km. Por acera, señalización horizontal, vertical y semafórica.
- Puerto Real: C/ Factoría de Mata-gorda-Pol. Universitario.

CÓRDOBA:

- Córdoba: 27,7 km. + 10,65 (proyecto). El Plan Director de Bicicletas prevé un total de 70 km.

GRANADA:

- Granada: 5 km (Sur al Centro) + 7/8 km (obras Dic. 2002) hasta Universidad. En 1988 existía un plan de 47 km. * El proyecto Cyclopolis prevé más de 250 km de carriles conectados entre sí en más de 30 municipios.

MÁLAGA: 0 km

HUELVA:

- A-494 (pk 26,25 a 34,55): 8,3 km.
- H-4112: En construcción.

* En el Plan de Vías Pecuarías (Consejería de Medio Ambiente). Vereda del Camino del Loro: 23,9 km. Tierra (sobre vía pecuaria). Almonte-Lucena del Puerto-Moguer. En proyecto más.

JAÉN:

* Cazorla-Segura-Las Villas y Sierra Sur: Varias rutas por caminos y carreteras vecinales.

SEVILLA:

- Valencina Concepción-Gines (CP-517): 2,8 km.
- Utrera: 100 m Puente Fontanilla.
- Sevilla capital: 8,2 km. (separados) + 5,6 km (acera) + 2,6 km. (proyecto).

ARAGÓN: 16,8 km

TERUEL: 0 km.

HUESCA:

- Huesca-Huerrios: 2 km, adosado + 4 km en proyecto.
- Barbastro-Cregenzán: 4 km. + 500

m. (obras). Se colocará separación vial.
Huesca: 2 km (Parque Mallada-Psiquiátrico) + 2/3 km (Polígono 24: obras) + 1,5 km (Av. Danzantes: obras).

ZARAGOZA:

- Zaragoza: 558 m. (Canal Imperial margen derecha) + 561 m. (Canal Imperial margen izq.) + 398 m. (Acceso Valdecierro + 171 m. (c/ Neptuno) + 1,4 km. (Ronda Oliver) + 925 m. (Urb. Parque Goya) + 4,766 km. (Av. Ranielas) + 1,3 km. (Pol. Universidad) + 900 m. (c/ Domingo Miral-Parque Grande: en proyecto 2003) + 1,5 km (Parque Grande-3º cinturón: en proyecto 2003).

ASTURIAS: 11,9 km

- Gijón: 6,4 km (senda verde La Camocha) + 2,9 km (La Calzada-Moreda) + 1,6 km (Montevil) + 1 km (Av. J. Gº Bernardo) + 650 m. (Av. Constitución en obras).

* Existen dos rutas: Costera y Valles Mineros. En la Costera están abiertos 40 km. (Lim. Cantabria-Llanes) + 45 km. (Vegadeo-Villavélez). Prevista ampliación hasta Navia y, en el futuro, unir ambos tramos: la senda iría de Cantabria a Galicia. En la de los Valles Mineros, obras entre Figaredo y Puente de Villandio (6 km) y 16 km en proyecto. El proyecto completo (Figaredo-Colla Viella, y ramales a Mieres, Ayer y Langreo) tendrá 100 km.

CANARIAS: 8,5 km

- Santa Cruz de Tenerife: 2,5 km. (Club Náutico-Av. Marítima). Acera
- Lanzarote (LZ-2): 6 km (Maciot-Playa Blanca).

CANTABRIA: 24,9 km

- Somo-Galitzano (CA-141): 5,5 km. Separado.
- Reinoso-La Lomba (CA-183): 11,6 km.



“La mejor ciudad es la que no necesita carriles bici”

Daniel Eritja (46 años, arquitecto y Técnico de la Generalidad) se desplaza a diario desde hace 15 años en bici por Barcelona. *“Hasta mi trabajo, recorro 4 kilómetros y tardo 8 minutos, independientemente del tráfico”.*

- **¿Te parece peligroso?**

- *En absoluto. Utilizo carriles bici en dos terceras partes del recorrido. Incluso fuera de ellos la bicicleta, en ciudad, es el vehículo más seguro.*

- **¿Es agresivo el conductor con el ciclista?**

- *En general, no. Las cosas han cambiado con el aumento del número de usuarios: se nos respeta, no hay cláusulas.... Siempre habrá conductores incívicos a los que hay que educar en el respeto hacia los demás usuarios de la vía pública.*

- **¿Cómo mejoraría esta actitud?**

- *Pacificando el tráfico: reduciendo el número y velocidad de los vehículos motorizados, implantando medidas físicas y administrativas; reforzando la disciplina vial; ofreciendo buenas alternativas al coche y animando a la gente a probar la bici urbana.*

- **¿Los carriles bici son la solución?**

- *Pueden ser, pero no la única. Deben formar una red suficiente y ser respetados. La mejor ciudad es la que no necesita carriles bici: eso significa que existe un nivel de convivencia óptimo entre usuarios, con prioridad para los más vulnerables, peatones y ciclistas. En carretera preferimos una red de vías donde los ciclistas gozarían de prioridad y seguridad.*

- **¿Son compatibles bici y ciudad?**

- *En ciudad es el mejor medio de transporte, además de caminar; y fuera de ella, un óptimo medio para el ocio y el turismo. Y también para la movilidad obligada si se combina con el transporte público.*



CAROS, PERO SEGUROS. Cada kilómetro de carril-bici sale a casi 100.000 €, más o menos 1,6 millones de pts.

ayuntamientos y comunidades autónomas se pusieron, desde hace años, a realizar carriles-bici. Y, con ellos, surgieron críticas. Francesc Pané, concejal de Educación del Ayuntamiento de Lleida —que va a su trabajo en bici a diario—, cuenta que los conductores se quejaban de que *“el carril roba espacio, en especial al aparcamiento, a los coches”* y que era poco utilizado, mientras los comerciantes querían que se pudiera aparcar en la puerta de su negocio.

La escasa utilización y el espacio que ‘roban’ al automóvil son las críticas más difundidas. Pero, según la Federación Española de Ciclismo,

500.000 personas salen a carretera cada fin de semana y de 2 a 3 millones, montan en bici habitualmente. No obstante, según la Federación Europea de Ciclistas, en España sólo un 4,4% usa la bicicleta al menos 2 veces por semana, dato que alcanza el 50% en Dinamarca, 32% en Alemania, 29% en Bélgica o 17% en Irlanda. Francesc Pané cree que *“sin carril-bici no habrá bicicletas. Además, se utilizan poco porque no conectan tanto como debieran”*. Además, Edorta Bergua (Kalapie) cree que *“si el entorno sigue siendo agresivo, si no se hay posibilidad de combinar con los transportes públicos, si no se*

Comillas-La Rabia (CA-131): 1,7 km. parado.
Carmona-Puente Nansa (C-182): 8 km. Arcén peatonal y bicis.
Pedrero-Arenas Iguña (CA-804): Arcén peatonal.
Acceso Cuevas Altamira: Antigua trretera 1,5 km.
Corrales de Buelna-S. Felices de Buelna: Obras CA-170 1,5 km.
Ajo-Faro de Ajo: En construcción. 03 CA-446 1,5 + 2,5 km.
CA-266: 777 m.
Virgen Peña-Puente de Sta. Lucía (CA-2): 4 km proyecto Peatonal/Bici.
Gama-Argoños (CA-148): 3 km proyecto arcén peatonal.
Cicero-Santoña (CA-241): Proyecto. gregado 4/5 km Bici/Petaón.
Celis (CA-181): 5 km arcén peatonal oyecto.

CASTILLA Y LEÓN: 105,8 km.

ÁVILA
● Ávila-Urraca-Miguel: 15 km. Sobre Cañada del Cordel de las Moruchas. Asfaltado. Conectará con Ávila-Naturávilla.
● Ávila-Naturávilla (C-505 (Ávila-El Escorial) y AV-503): 2,6 km. Obras: oct. 2002. Separado.
● Ávila (Pl. Toros-Parque Soto): 1 km.
SEGOWIA:
● Gómezserracín (SG-333): 1,5 km.
● Cabezuela-Cantalejo (C-603): 1,1 km.
● Segovia-La Granja (CL-601): 5,5 km.
● Carbonero el Mayor-Santa María de Nieva (N-120):
● Escalona del Prado-Mozoncillo (SG-131): 1,8 km.
● Segovia-Palazuelos Eresma: 1,7 km.
● Pinillos de Polendos-C-603 (SG-106): 1 km.
● Cuéllar-El Henar (SG-35): 3,5 km Obras.

VALLADOLID:

● Valladolid: 1,5 km (Pº Zorrilla) + 1,5 km. (c/ Salud) + 3 km. (Pl. Sta. Cruz-Campus) + 10 km. (Pl. Castilla y León-Puente Duero (C-610)) + 1,5 km. (Camino del Cementerio) + 2,5 km. (Glorieta del Cine-Puertas Valladolid).
● Pedrajas S. Estebán: 2,5 km. + 600 metros en proyecto (C-112 (Pedrajas) hasta Ermita Sacedón).
● Iscar-Parque Puente Blanca (C-112): 3 km. C-112. Separado.
● Medina del Campo-La Salina: 4 km. Separado + 3 km. (Ctra. de Peñaranda-Polideportivo, que enlaza con anterior. En obras).
● Traspinedo-Santibáñez (CP-2303): 1,45 km. + 500m. en Traspinedo.
● Simancas-Puente Duero: 4 km.

BURGOS:

● Burgos: 3 km. (Vía Verde) + 7 km. (Burgos-Cardañado).
* El Plan General de Urbanismo estable-

ce la exigencia de carriles bici, aún pendientes de ejecutar. En proyecto 30 km. (Fuentes Blancas).

● Aranda de Duero: 4 km. Paralelo.

SALAMANCA: 0 km.

PALENCIA:

● Palencia: Subida al Monte Viejo (PP-9002): 2 km. Separado.

SORIA:

● Soria-Valonsadero: 11 km. Segreg.
● Burgo de Osma (SO-160): 1,6 km.
● Ólvega (C-101): 1,55 km.
● S. Pedro Manrique (SO-630): 1 km.
● Tardelcuende (SO-115): 1,25 km.
● Gómara-Cabrejas: 0,25 km.
● Garray (N-111): 0,35 km.

LEÓN:

● León: 300 m. (Glorieta S. Pedro-Ronda Este) + 2 km. (Ronda Este-Parque La Candamia) + 2 km. (Parque La Candamia senderos) + 1,5 km (Río

Bernesga).

● Ponferrada: Av. Compostilla. 800 m. Obras, 25 km. Separado.
● Valencia Don Juan (Pº Verde): 9 km.

ZAMORA:

● Zamora: 3,5 km (Pº de la Aldehuela) Separado.

CASTILLA-LA MANCHA: 9,4 km

ALBACETE:

● Albacete-Valdeganga (CM-328): Obras, 25 km. Separado.
● Albacete: 3,9 km. (c/ Hermanos-Falcó-Universidad y c/ Huertas de marzo-Industria) + 2,6 km (c/Huertas de marzo-c/Franciscanos. en proyecto).

CIUDAD REAL:

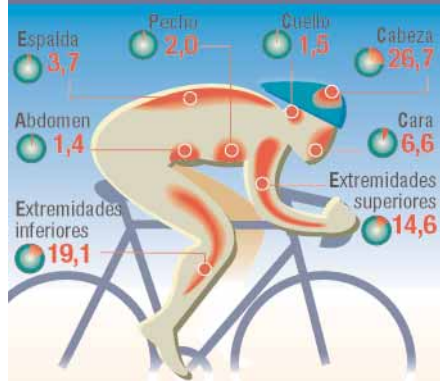
● Valdepeñas (Glorieta S. Marcos-Insti-tutos): en construcción.

CUENCA: 0 km.

GUADALAJARA:

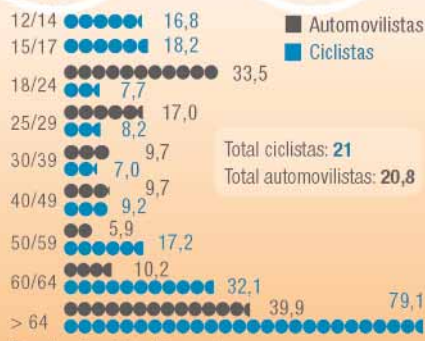
● Guadalajara-Marchamalo (CM-

Riesgo de accidente y lesiones



Riesgo de sufrir un accidente

Edades



DISTANCIA. El ciclista deportivo necesita cierta distancia para entrenarse: la mayoría de los carriles no le sirven.

facilita el aparcamiento y sin campañas en favor del uso de la bici, difícilmente despegará su utilización”.

A golpe de imaginación

Algunas comunidades autónomas tienen amplios planes de vías ciclistas. Por ejemplo, el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana construirá más de 600 km de vías ciclistas: “La mayoría de las veces –señala–, estos itinerarios van integrados en el proyecto de la propia carretera, formando parte del mismo, igual que se proyecta el drenaje o el alumbrado”. Además, el Plan de Seguridad Vial 2000-01 de esta comunidad señala que “en vías frecuentadas por ciclistas en las que a corto plazo no sea posible la dotación de arcén-bici, se señalará con señales de “Peligro Ciclistas” y carteles y en los que se advierta su presencia”. Así, en las carreteras más concurridas de ciclismo

Prestar bicis, un éxito

El Ayuntamiento de Castellón y la Universidad UJL, para reducir el tráfico y acceder a vehículos no contaminantes, pusieron en marcha, en octubre de 2001, una iniciativa novedosa. El Ayuntamiento cedió 100 bicis a la Universidad y ésta gestiona su préstamo gratuito a estudiantes, profesorado y trabajadores (comunidad universitaria). El préstamo se renueva por semestres (socios del servicio deportes), semanas (inscrito en deportes) o días (resto de comunidad). Carlos Hernando Domingo (Jefe del Servicio de Deportes de la Universidad UJL) está satisfecho del éxito: “No tenemos problema en gestionar 100 ó 1.000 más. Tenemos lista de espera ya incluso hasta para el curso próximo”. Parte del éxito se apoya en la existencia de un carril-bici que llega hasta la propia Universidad.

VÍAS VERDES: ALTERNATIVA SEGURA

Una alternativa en auge al ciclismo en carretera son las Vías Verdes: 43 recorridos y más de 1.000 kilómetros de longitud acondicionados sobre antiguos trazados ferroviarios, en los que no está permitida la circulación de automóviles. Con recorridos de cierta longitud –por ejemplo, la del Canal de Castilla (Castilla y León) tiene 142 km; la de la Campiña (Andalucía), 91; y la de Ojos Negros (Valencia-Aragón), sumando sus tramos, 139)– son una alternativa para quien desee recorridos relativamente largos sin el peligro de la carretera.

ÚLTIMAS INAUGURACIONES

- ✓ Del Guadiana (Puerto La Laja-Mina Isabel/Huelva): 22 km.
- ✓ Del Ferrocarril (Burgos): 3 km.



www.viasverdes.com

1002): 3 km.

TOLEDO:

- Quintanar de la Orden (TO-3000-V): 2,5 km. Paralelo.

CATALUÑA: 156,9 km

BARCELONA:

- Barcelona: 110 km. + 50 km en proyecto antes de 2003. Además, la Ronda Verde (60 km., 29 tramos, 5 existentes) y circunvalará Barcelona en 2005 y costará 1,5 millones de €. Participan ayuntamientos de Hospitalet, Esplugues, Santa Coloma, Montcada, Badalona y San Adrián.
- Sabadell: En funcionamiento, 19,1 km; en ejecución, 3,9 km.; en proyecto (2003-2005), 9,4 km.

GIRONA:

- Girona: 1,5 km..

LLEIDA:

- Lleida: 19 km. Existen rutas sobre

tierra por la zona de huertas.

TARRAGONA:

- Vila-seca: 1,5 km (Rotonda Piconadora-entrada Pineda). Separado.
- Salou-Cambrils: 4 km. (Pº Marítimo).
- Salou-Cambrils: 14 km En proyecto.
- Reus: 1,8 km (Pº Misericordia y Gaudía Sur) + 1,3 km. (Pº Prim y Sunyer) construido sin inaugurar

EXTREMADURA: 24,2 km

BADAJOS:

- Badajoz: 200 m. (Av. Adolfo Díaz Ambrona) + 200 m. (Ctra. La Granadilla) + 800 m. (Puente Rea) + 1 km. (C/ Jaime Montero de Espinosa) + en obras (Av. de Elvás).
- Vivares Mérida-Presa Alange: 12 km. Senda ciclable.
- Mérida (Lago Proserpina): 4 km. Senda ciclable.

- Zafra (Recinto Ferial): 3 km.

CÁCERES:

- Sierra de Fuentes (CCV-26: Cruce N-521 a Sierra): 3 km.
- Variante de Cáceres: Proyecto.

GALICIA: 39 km

OURENSE:

- C-536 (N-120-Ourense): 4/5 km. En remodelación
- OU-104 (C-536-Maceda): 4 km.

PONTEVEDRA: 0 km

LUGO:

- Playa fluvial: 4 + 3 km de paseo que se usa como carril bici.

A CORUÑA:

- A Coruña: Pº Marítimo: 9 km
- Ferrol (Av. Mar-Puerto): 3 km
- Santiago (Pol. Fontiñas): 6 km
- Arteixo (Pº Fluvial): 2 km.
- Oleiros (Ctra. Sta. Cristina-Sta. Cruz): 4 km

- Culleredo (Pº Fluvial): 4 km

ILLES BALEARS: 2 km

MALLORCA: 1.829 km. en proyecto

- (1.298 integrados + 530 adosados/segregados).
- Menorca: 293 km en proyecto (166 km adosados/segreg. + 127 km integrados).
- Mercadal-Formells (C-723): 2 km.
- Formentera: 53 km en proyecto (40 integrados + 13 adosados/segregados).
- Ibiza: 335 km en proyecto (268 integrados + 67 adosados/segregados).
- PM-820: No protegido. Adosado. Invasión por vehículos
- * Alternativa Circuitos Verdes: Camí de S'Estanty des Peix (800 m.), Camí D'Es Arenals (1 km), Camí de Sa Talaiassa (2 km.), Camí de Cala Saona (2,5 km), Camí de Ses Illetes (1,9 km.), Camí Vell de la Mola (3 km. Asfaltada), Camí de Porto Salé (2 km.), Camí de Porto Salé de Dalt (2,5 km. Asfaltada), Camí de S'Estanty

(2,7 km.) y Camí de Ses Vinyes (1,3 km.)

MADRID: 190,6 km

MADRID:

- Madrid: 1,5 km (Parque G. Mistral) + 3 km (Pasillo Verde: acera, semáforos y señalizado) + 2,7 km (Parque Sur: bici-cross) + 2,2 (Parque Rodríguez Sahagún) + 9,5 km (Parque F. Vicalvaro: bici-cross) + 11,5 km (Casa de Campo: separado) + 7 km (Circuito Enrique Otero: fin de semana) + 3,5 km (Parque Palomeras) + 1 km (Entrevías) + 3 km (Parque Entrevías) + 2 km (Fontarrón-Pte. Vallecas) + 1 km (Parque Arias Navarro) + 1 km (Moncloa-C. Universitaria) + 7 km (Parque Lineala Manzanares) + 600 m. (Parque Tierno Galván)
- * Anillo Verde Ciclista (El Pardo/N-I/N-IV/N-V/El Pardo): funcionan Av. Logroño-Parque de Palomeras (conecta con el existente y llega hasta Av.



“Las calles son bastante pequeñas como para hacer carriles-bici”

Ramon Gutierrez Díaz (Ingeniero de Caminos, dibujante de chistes, cincuentón) hace 14 años que, a diario, recorre, para ir su céntrico lugar de trabajo, 13 kilómetros “No me parece peligroso, aunque el ciclista aún es un elemento extraño y el resto de los conductores no cuenta con él”.

- ¿Son agresivos los conductores con el ciclista?

- No especialmente, aunque a veces alguno se molesta cuando le adelantas estando parado en alguno de los frecuentes tapones de Madrid, o cuando te pones el primero en el semáforo. De todas maneras, tener que ir, como vamos, pegados a la derecha nos hace invisibles en algunos retrovisores.

- ¿Cómo mejoraría esta actitud?

- La única solución es que cada vez haya más gente que utilice la bici en ciudad. Cuando seamos muchos nos haremos respetar más fácilmente.

- ¿Los carriles bici son una solución?

- Más en carretera que en ciudad. En la ciudad, las calles ya son bastante pequeñas para el tráfico que circula por ellas como para que se reduzcan dándole metros a un carril bici que, para ser sinceros, tampoco estaría demasiado utilizado. Y además, si no se respeta el carril-bus, no creo que se respetase mucho más el carril bici.

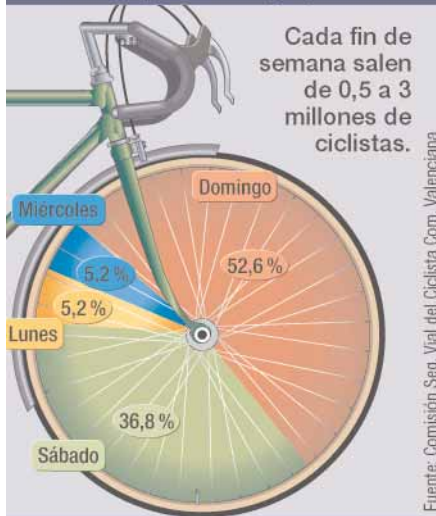
- ¿Habría que fomentar el transporte en bicicleta como alternativa?

- Habría que fomentarlo, aunque no sé cómo. Quizá si la gente supiera que la bici la mayoría de las veces es más rápida que el resto de los métodos de transporte se animaría. Por otra parte tendría que haber aparcamientos para bicicletas para no tenerlas que dejar candadas en la farolas o las vallas de las aceras.



COMUNICACIÓN. En ciudad, lo importante es que los carriles-bici comuniquen zonas.

Sábado y domingo, en bici



tas –como la A-220 (Zaragoza), VP-6044 (Valencia) u otras del País Vasco, durante el fin de semana, tiene una especial regulación de velocidad (hasta a 50 km/h) y están señalizadas (incluso cada 2 km) para advertir de su presencia al automobilista.

La Comunidad de Madrid planteó un ambicioso plan, con recorridos de más de 100 km. Según sus previsiones, este plan debería estar listo en 2002, pero sólo se ha inaugurado la segregación del carril Madrid-Tres Cantos (C-607), una obra espectacular con túneles y puentes para salvar varias carreteras.

Algunos ayuntamientos –Córdoba, Granada, Sabadell...– han redactado planes directores de bicicletas. En general, exigen incluir carriles-bici al urbanizar nuevos espacios, al reformar calles o cuando se estima conveniente que exista uno, aunque la calle no esté pendiente de reforma. El problema es que se ha derrochado buena voluntad, pero que estas vías no conectan nada. Por ejemplo, el Pasillo Verde (Madrid), “fa-

El fracaso

En octubre de 1999, el Ayuntamiento de Huesca invirtió 132.222,6 € (unos 22 millones pts) en construir un aparcamiento inteligente para bicicletas en pleno centro, donde se podía aparcar sin peligro de robo: un carrusel con contenedores de fibra de vidrio, más una percha para dejar alguna prenda, cerrado herméticamente, que sólo retornaba cuando el usuario introducía un ticket. No obstante, este proyecto, que tenía muchas papeletas para ser un éxito “no se usa; hasta donde yo sé –según Pedro Lafuente, del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento– no se ha usado nunca”. Como había que pagar el aparcamiento “y el perfil de los usuarios de la zona es de jóvenes, no les viene bien pagar y prefieren candar las bicis a farolas y señales e incluso llevarse el sillín”.

Entrevías y Parque de Pradolongo-Casa de Campo, de 17,7 km. Cuando esté completo conectará los parques de aldebebas, Juan Carlos I, Valdebernardo, Palomeras, Forestal de Entrevías, Manzanares Sur, Pradolongo, Tres Cruces, Aluche y las cuñas verdes de Hortaleza, La Plovera, O'Donnell, Vicálvaro y Monte de El Pardo. Presupuesto: 27 millones de €.

Coslada: 1 km (c/ Príncipe de España) + 700 m. (Av. J. Gárate) + 400 m. (c/ Mar Rojo). + 150 m. (C/ Buenos Aires) + 300 m. (Virgen de la Cabeza) + 1,7 km. (Av. España) + 150 m. (Av. España-velódromo).

Madrid-Tres Cantos (M-607): 11 km segregado.

Tres Cantos-Colmenar Viejo (M-07): 14 km.

Colmenar Viejo-Soto del Real (M-09): 8 km segregado.

El Goloso-Alcobendas (M-609): 4,3

km separado.

- Rascafría-El Pualar (M-604): 4,9 km. No señalizado.
- Majadahonda-Pozuelo (M-515): 3 km.
- Boadilla del Monte (M-513): 2 km..
- Villanueva del Pardillo (M-509): 2 km.
- M/40-S. Martín de la Vega (M-301): 18,2 km. Proyecto hasta Morata: 10 km
- Morata de Tajuña-Ambite-Estremadura: 45,5 km.
- Móstoles-Alcorcón: 6 km.
- Nuevo Batzán-Eurovillas: 1,5 km. (M-219) + 1 km (M-204).
- Sevilla La Nueva (M-600): 1,5 km.
- Arganda-Morata: 10 km.
- Orusco-Torrejón: 49,4 km.
- Soto del Real-Morcuera y Canencia: 70 km.

R. MURCIA: 2,5 km

- Murcia: 2,5 km. (Margen río Segura) + 2,5 km. (proyecto) Separado.

- Cartagena:
- Manga del Mar Menor: 5+ 4 km.

NAVARRA: 7 km

* Se recupera para uso ciclista la red de Vías Pecuarias o Verdes, que consta de 886 km + 41 km sobre el desmantelado ferrocarril Vasco-Navarro

- Tajonar-Góngora: 7 km.

PAÍS VASCO: 50,8 km

ALAVA:

- Vitoria: 12,8 km.

* Se promociona el uso ciclista de la red de Vías Pecuarias o Verdes, que consta de 886 km + 41 km sobre el desmantelado ferrocarril Vasco-Navarro

GUIPÚZCOA:

- Arrasate: 0,5 km.
- Hondarribia-Irún: 1 km.
- Oyarzún: 5 km. Sobre vía férrea

- San Sebastián: 15 km. (previsto 45 km en total). Tiene 120 aparcamientos con 1.600 plazas para bicis en toda la ciudad.

VIZCAYA:

- Bilbao: 423 m. (c/ Doctor Areizola) + 1 km. (Av. Ferrocarril) + 369 m. (Parque de Amézola) + 1,1 km. (Polideportivo Txurdinaga) + 1,3 km. (Botica Vieja-Puente Euskalduna) + 2,8 km. (S. Ignacio-Deusto, falta rotonda Enekuri. fin 2002) + 918 m. (Campo Volantín, proyecto).

PROYECTO:

- Pl. Sagrado Corazón-Luis Briñas (conecta Puente Euskalduna con Av. Ferrocarril. 15 julio).
- c/ Anselmo Clavé (conecta Puente Euskalduna y Av. Abandoibarra. sept 02)
- Pº Uribitarte: sept. 02.
- Av. Universidades (conectará Botica Vieja con Campo Volantín. Dic. 02.

- Abandoibarra (Palacio Euskalduna-pasarela P. Arrupe-mar. 03- P. Arrupe-Pº Uribitarte-jun. 04-).
- Doctor Areizola (c/ Simón Bolívar-La Casilla): Dic. 03.
- Urbanización Midivilla: 2, 4 km. Dic 02
- Pº de los Caños (conectará con Etxebarri, Arrigorriaga, Basuari, Galdakoa...)
- Olabeaga-Zorroza: sin fecha
- Bilbao-Ixorierrri: Se recuperará la Vía Vieja de Lezama (Mº Medio Ambiente).
- Muskiz-Ortuella: 9,5 km. Sobre vía férrea.

LA RIOJA: 3,3 km

- Logroño: 3,3 km. (Ayuntamiento-CD Las Norias).

* Proyecto de unir todos los parques de la ciudad con carril. Obras.

C. VALENCIANA: 229,2 km

ALICANTE:

- Pego-El Verger: 10 km. Segregada.

100.000 € por km

La DGT publicó un "Manual de Recomendaciones de Diseño, construcción de Carril Bici", que da las especificaciones para construir un carril-bici "bien hecho" y calcula el coste de un carril de 6,4 km, bidireccional, con tramos rural y urbano, con pasos a distinto nivel, intersección regulada y parada de transporte público.

OPERACIÓN	COSTE
MOVIMIENTO TIERRAS	242.779,40 €
DRENAJE	4.838,15 €
FIRMES	228.238,03 €
SEÑALIZACIÓN	1.551,36 €
OBRAS SINGULARES	135.978,99 €
ACOND. AMBIENTAL	22.041,54 €
TOTAL	635.427,46 €
COSTE POR KILÓMETRO	99.285,54 €

moso por llevar de ningún sitio a ninguna parte", explica Juan Merallo (presidente de Pedalibre, una asociación de usuarios). Así, el uso es mínimo —cuando el carril va sobre la acera, termina siendo un paseo para perros y personas, depósito de contenedores o aparcamiento de motos— y la construcción de nuevos carriles-bici se paraliza.

Otros ayuntamientos han recurrido a la imaginación, con iniciativas que, más allá de la construcción de carriles-bici, oscilan entre el éxito y el fracaso. Por ejemplo, Écija (ver recuadro) proyecta unir todos los institutos con carriles y facilitar la sustitución en los jóvenes del ciclomotor por bicicleta. O, la Universidad de Castellón, que las presta (ver recuadro) a la comunidad universitaria.

Europa, muy lejos

Algunas ciudades europeas están muy adelantadas a las españolas en



HOLANDA. Aunque algunos creen que el paraíso ciclista es Amsterdam, ciudades como Ferrara (Italia) tienen mayor nivel de uso de la bici.



En los recorridos cortos y urbanos, la bici puede sustituir al coche y ayudar a reducir los atascos, según la Comisión Europea

cuanto a la circulación de este vehículo. Algunas ejemplos acaban con tópicos como que las bicicletas sólo se usan en lugares llanos y climas suaves. Parma (Italia), ciudad meridional —con calor similar al español—, cuenta con un 19% de desplazamientos en bici, similar al 20% de Amsterdam (Holanda); en Ferrara (Italia), el 31% de los desplazamientos se realiza en una de las 100.000 bicis existentes. En la fría Västerås (Suecia) un 33% de desplazamientos se hacen en bici; y en Berna (Suiza), donde la mayor parte

Écija: unir los institutos con carriles-bici

En la localidad sevillana de Écija, un proyecto trasciende la mera construcción de carriles-bici: se trata de unir, mediante estas vías, los cuatro institutos de la ciudad. Según José Fernando Rosado, del Servicio de Educación Vial, "se trata de facilitar que los ciudadanos que lo deseen puedan ir en bici, que es un vehículo sano para la salud de los usuarios y la de la ciudad, ya que no emite contaminación".

Además, se dirige a los más jóvenes por una razón añadida: "Los jóvenes —explica Rosado— usan mucho el ciclomotor. Así se les invita a utilizar un vehículo sano y se puede reducir el número de accidentes con ciclomotores implicados —el mayor número de accidentes en Écija—, en general provocados por no utilizar casco o circular muy deprisa...". Según cálculos del ayuntamiento, unos 3.000 jóvenes utilizarán a diario la bici para ir a sus centros de estudio.

de las calles tienen pendientes del 7%, su uso llega al 15%. En una ciudad húmeda y lluviosa como Cambrige (Reino Unido), el 27% de los desplazamientos se realizan en bici.

Una alternativa a la circulación por carretera son las vías verdes. El Ministerio de Medio Ambiente, por ejemplo, invirtió 27,5 millones de € para Caminos Naturales —para ciclistas, peatones...—, de los que, a finales de 2002, habrá funcionando 867 km. Sin embargo, Asturias apuesta por sendas ciclables, caminos en desuso, que llegan a tener grandes distancias —este proyecto, de Cantabria a Galicia, tiene más de 100 km—. Ambas alternativas tienen en común apartar al ciclista de la carretera. ♦

- Ondara-La Xara: 2 km. Adosado.
- Ondara-Xabia: 7 km. En proyecto. Adosada
- Benidorm-Guadalest (CV-70): 20 km. Segregada/Adosada/Carril bici.
- Alicant-Alcoi: 76,5 km. Segregada
- Castalla-Villena: 18,8 km. En obras.
- Sant Vicent del Raspeig-Sant Joan: En obras. 9 km. Segregada
- Elda-Monóvar: 2 km + 2 en obras
- Teulada-Calpe: 15 km. Segr. (proyecto)
- Vilajoiosa-Finestrat: 6 km. En proyecto. Adosado
- Elche-Santa Pola: 6 km. Adosado.
- Novelda-Aspe: 7 km. Proyecto. Segr.
- Aspe-Elche (CV-84): 10 km. Obras.
- Ronda Norte-Elche: 3 km. Segreg.
- Elche-Alicante: 14 km. Proyecto.
- Benifófar-Torreveja (CV-905): 10,7 km. Segregada
- Elche-San Fulgencio: 9 km. Obras.
- Orihuela-San Bartolomé: 8 km.
- Granja de Rocamora-Rafal: 14,2 km.

- Segregada. Proyecto
- La Ronda-Redován: 3,5 km. Proyecto.
- Guardamar del Segura-Torreveja-Pilar de la Horadada: 22 km. Segregada. Proyecto.
- **CASTELLÓN:**
- Castellón-Borriol (ramal a Hospital y Matadero): segregada, 9 km.
- Borriol-La Poble de Tomesa: segregada 11 km. Obras.
- Castellón-El Grao-Benicassim: segregada 9,5 km.
- Benicassin-Castellón: 3 km. segregada. En proyecto.
- Benicassin: 2,5 km. (Pº Marítimo). En estudio que enlace con anterior. Separado por un muro de 20 cm.
- Nules-Almassora (CV-18): 15,3 km. Proyecto. Segregada, excepto Ronda Burriana: 4,2 km. Segregada.
- Almassora-Castellón: 7 km. Segregada + 2 km. Ronda Este Castellón

- (obras).
- Burriana-Vila-real (CV-185): Segregada. 3 km. + 3 km. en proyecto.
- Port de Sagunt-Almenara: Segregada (Les Valls-Almenara), adosada (hasta el Port). Conecta con via Puçol-Borriol.
- Castellón-L'Alcora.
- **VALENCIA:**
- Valencia-Massamagrell: 12,5 km. Segregada)
- Meliana-Puçol-Náquera: 14 km. Segregada (proyecto)
- El Puig-A/7: 3 km. + 1,4 (ac. Oeste)
- Bétera-Olocau: 11,5 km. Segreg.
- Liria-Casinos: 10,6 km. Proyecto. Segregada.
- Liria-Parque Sant Vicent: 1,5 km.
- Parque Sant Vicente-Olocau: 4,5 km. Obras.
- Liria-Vilamarxant: 8 km. (proyecto: llegará a Ribarroja)
- Chiva-Cheste: Proyecto. 2 km. Segr.

- Quart de Poblet-Valencia: Proyecto 2 km. Segregada
- Valencia-Pinedo: 3 km. Obras.
- Pinedo-El Saler: 4 km.
- El Saler-Sueca: 17 km. En proyecto.
- Valencia-Picanya: 4 km.
- Picanya-Paiporta: 3 km (VV-3013) + 2 km. (proyecto). Segregada.
- Torrent-Alaquás: 5,5 km.
- Alaquás-Quart Poblet: 2 km. Proyecto.
- Algemesi-Carcaixent: 9 km. Proyecto
- Carcaixent-La Poble Llarga: 5 km.
- L'Alcudia-Carlet: 2,5 km. Segreg.
- Xàtiva-Genovés: 3,5 km. Adosada.
- Canals-Agullent: 10 km. Obras.
- L'Olleria-Bélgida: 12 km. Obras. Segr.
- Gandía-El Moquí: 28 km. Proyecto.
- Valencia capital (Avenida Sur): 12 km.
- Valencia-Albal: 5 km.
- Picassent-Torrent: 7 km. En proyecto.
- Alzira-Algemesi: 9 km. En proyecto.
- Bétera-Náquera (VP6044): 13,9 km. Proyecto.

- La Poble Vallbona-Ribarroja (VV-6106): 4,9 km. Proyecto
- Picanya-Torrent (VV-3014): 1,6 km.
- Aldaia: 1,9 km. Proyecto.
- Náquera (VV-6021): 5,2 km.
- Cullera-Xeraco (VP-1056): 11,2 km.
- Daimuz-Miramar (VP-1061): 2 km.
- Denia-Oliva (VV-1067): 1,4 km.
- Sagunto (VV-6005): 1,5 km. (Oeste)
- Raül de Salem-Castelló R. (VV-1025): 3 km.
- Paterna (VV-6101): 520 m.
- L'Eliana (VV-6105): 150 m.
- Alboraya (VV-7002): 500 m.
- Tavernes-Playa (VV-1068): 2,4 km. En proyecto.
- Moncada-Barranco Carraixet (VV-6024): 2,3 km. En proyecto.
- San Antonio Benageber-Bétera: 3,5 km. En proyecto.
- Liria (VV-6093): 1,9 km. En proyecto.
- L'Eliana-Benisano: 3 km. En proyecto.