

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 09. MOVILIDAD CICLISTA



Año 2022



ANEJO 09. MOVILIDAD CICLISTA

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	RUTAS CICLISTAS PARA MOVILIDAD DIARIA ENTRE MUNICIPIOS	1
3	RUTAS CICLISTAS DEPORTIVAS Y DE OCIO.....	3
4	POSIBLES SECCIONES PARA CANALIZAR LA MOVILIDAD CICLISTA.....	12
5	PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LA RED CICLISTA	14
	APÉNDICE A. ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA	15

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Ruta ciclista DGT LR-115	3
Ilustración 2 – Ruta ciclista DGT LR-137	4
Ilustración 3 – Ruta ciclista DGT LR-254	4
Ilustración 4 – Ruta ciclista DGT LR-255	5
Ilustración 5 – Ruta ciclista DGT LR-259	5
Ilustración 6 – Ruta ciclista DGT LR-261	6
Ilustración 7 – Ruta ciclista DGT LR-344	6
Ilustración 8 – Ruta ciclista DGT LR-346	7
Ilustración 9 – Ruta ciclista DGT LR-415	7
Ilustración 10 – Ruta ciclista Miranda de Ebro y Haro	8
Ilustración 11 – Ruta ciclista Haro y Santo Domingo de la Calzada.....	8
Ilustración 12 – Ruta ciclista Santo Domingo de la Calzada.....	9
Ilustración 13 – Ruta ciclista Ezcaray y Posadas	9
Ilustración 14 – Ruta ciclista Ezcaray y Valdezcaray	10
Ilustración 15 – Ruta ciclista Tirgo, Haro, Rivas de Tereso, San Vicente de la Sonsierra, Briones y Ollauri.....	10
Ilustración 16 – Ruta ciclista Logroño, Fuenmayor y Lardero	11
Ilustración 17 – Ruta ciclista Logroño, Nalda, Alberite y Lardero	11
Ilustración 18 – Ruta ciclista Aldeanueva del Ebro y Enciso.....	12
Ilustración 19 – Ruta ciclista Logroño, Lardero, Alberite	12
Ilustración 20 – Tramo Estrada Rapadoira Llas – Sin elemento de contención.....	12
Ilustración 21 – Sección tipo de la solución N°1.....	13
Ilustración 22 – Tramo CV-333 – Separación doble bionda.....	13
Ilustración 23 – Sección tipo de la solución N°2.....	14

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja	2
--	---

1 INTRODUCCIÓN

El presente anejo tiene como objetivo analizar las rutas ciclistas existentes, así como las rutas que se puedan desarrollar en el futuro.

De esta manera, a lo largo del documento se describirán las posibles rutas ciclistas a desarrollar entre municipios de la región, las rutas existentes en la Red de Carreteras de La Rioja y las posibles secciones para canalizar la movilidad ciclista.

En relación a las rutas existentes, se hará uso de la información facilitada por la DGT y la plataforma Strava, una aplicación móvil destinada a ciclistas y corredores que registra el seguimiento deportivo efectuado, ayudándose de dispositivos GPS.

2 RUTAS CICLISTAS PARA MOVILIDAD DIARIA ENTRE MUNICIPIOS

En este apartado se estudiarán las rutas situadas en las carreteras de conexión entre municipios y que, desde un punto de vista teórico, pueden realizarse en bicicleta. Estas posibles rutas estarían mayoritariamente motivadas por una demanda de movilidad que responde a la necesidad de realizar desplazamientos obligados, tales como desplazamiento al centro de trabajo, por motivo de estudio, etc.

Para ello, a partir de los datos de población municipal, la demanda de movilidad y las distancias entre núcleos de población, se han establecido las relaciones de movilidad en aquellos municipios que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios y en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros. Igualmente, se han incorporado tramos que, aunque no cumplan con estos criterios, se consideran relevantes en este estudio, ya sea por tener gran demanda o por encontrarse la ruta ciclista en proyecto.

En este análisis de las rutas existentes y futuras, también se ha determinado la ID de cada carretera, que se corresponde con el identificador de cada una, y la Intensidad media diaria (IMD) de ese tramo de carretera entre los municipios (la IMD se corresponde con el número de vehículos diarios que circulan por una carretera).

En la siguiente tabla se describe lo explicado anteriormente, mostrándose: la demanda global, calculada en base a los viajes origen – destino; la distancia en kilómetros entre los dos municipios en cuestión; la ID de la carretera (algunos municipios tienen varios tramos y, por tanto, varios valores de ID); y la IMD del tramo. Cabe mencionar que aquellos tramos en los que no se especifica la IMD, es debido a que no pertenecen a la Red de Carreteras de La Rioja, pudiendo tratarse de infraestructuras viarias de titularidad municipal o estatal.

La existencia de carriles bici se ha comprobado con la información de Google Maps.

En las vías posteriormente analizadas sería conveniente la implantación de carriles bici seguros anexos a la carretera para canalizar este tráfico ciclista y mejorar la seguridad vial ciclista.

ORIGEN - DESTINO		DEMANDA GLOBAL	DISTANCIA (KM)	ID CARRETERA	IMD TRAMO	CARRIL BICI EXISTENTE	COMENTARIOS
MUNICIPIO 1	MUNICIPIO 2						
Albelda de Iregua	Alberite	865,97	6,50	LR-255_03	4.052	NO	
Albelda de Iregua	Nalda	947,01	4,72	LR-255_05	3.297	NO	
Alberite	Lardero	3.859,43	3,40	LR-254_05	4.618	NO	
				LR-254_06	4.618	NO	
Alberite	Logroño	6.601,41	8,20	Vía Romana del Iregua	-	NO	*
Alberite	Villamediana de Iregua	2.740,90	3,00	LR-255_01	4.052	NO	
Aldeanueva de Ebro	Rincón de Soto	3.465,53	4,33	LR-115_21	3.818	NO	
Alesón	Nájera	177,11	4,78	N-120a, Calle San Fernando		SI	Titularidad municipal
Alesón	Huércanos	122,64	4,38	LR-427_01	766	NO	
				LR-427_02	2.329	NO	
Arnedo	Quel	1.072,27	4,32	LR-115_15	8.170	SI	
Baños del Río Tobía	Bobadilla	-	1,90	LR-113_20	2.107	NO	En proyecto
Briñas	Haro	134,73	4,99	N-124		SI	Titularidad municipal y estatal
Briones	Gimileo	145,00	4,08	N-232		NO	
Casalarreina	Tirgo	275,07	3,05	Av. La Paz		NO	
Cuzcurrita de Río Tirón	Tirgo	299,00	2,44	LR-201_07	1.191	NO	
Gimileo	Ollauri	112,80	2,25	LR-207_01	1.737	SI	Titularidad municipal
Haro	Gimileo	463,92	4,69	N-124		NO	
Huércanos	Uruñuela	299,47	3,55	LR-322_03	1.125	NO	
Huércanos	Tricio	398,53	4,90	LR-427_02	2.329	NO	
				LR-136_01	5.206	NO	
Huércanos	Nájera	1.933,72	4,41	LR-321_01	1.012	NO	
Lardero	Logroño	4.336,22	3,46	Av. Madrid		NO	
Logroño	Villamediana de Iregua	1.266,33	4,22	LR-250_01	4.302	NO	
				LR-250_02	19.503	NO	
Nájera	Tricio	2.059,80	3,76	LR-113_29	2.954	NO	
				LR-429_01	879	NO	
Navarrete	Fuenmayor	2.844,60	5,00	LR-137_08	2.136	NO	
				LR-137_09	2.136	NO	
Pradejón	Villar de Arnedo, El	1.739,19	3,87	LR-123_24	662	Parcial	Titularidad municipal y regional**
Sotés	Ventosa	157,53	2,58	LR-341_03	317	NO	
Tudelilla	Villar de Arnedo, El	574,80	4,62	LR-123_22	3.810	NO	
				LR-481_01	262	NO	

*: la mejor forma de transitar entre Logroño y Alberite sería utilizar la Vía Romana del Iregua, una pista sin pavimentar que discurre por la orilla izquierda del río y ofrece la ruta más corta y más atractiva. Sin embargo, también sería una opción la ruta Logroño-Lardero-Alberite o Logroño-Villamediana de Iregua-Alberite.

** : En el origen – destino Pradejón y El Villar de Arnedo existe un tramo con titularidad municipal y otro tramo estimado de un kilómetro titularidad del Gobierno de La Rioja.

Tabla 1 – Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Debe también señalarse la reciente elaboración de una propuesta para la Estrategia Regional de la Bicicleta en La Rioja (*Apéndice A*) en la que se proponen una serie de itinerarios de uso ciclista, para potenciar el uso de la bicicleta en La Rioja. Los itinerarios contemplados en la Estrategia son parcialmente coincidentes con el trazado de algunas carreteras de titularidad autonómica, siendo necesario dotar a dichas carreteras de las características necesarias para su implantación en los tramos afectados. El presente Plan asume dichas propuestas, con el fin último de mejorar la movilidad ciclista y la seguridad vial en las carreteras autonómicas.

3 RUTAS CICLISTAS DEPORTIVAS Y DE OCIO

En este apartado se han identificado las rutas ciclistas deportivas y las rutas de ocio existentes en La Rioja. Estas vías son utilizadas especialmente por ciclistas deportivos los fines de semana y festivos, transcurriendo en la mayoría de los casos por zonas de montaña. Estas rutas han sido identificadas a través de la información existente de rutas ya identificadas por la DGT y han sido completadas mediante la aplicación “Strava Metro”.

Las rutas ciclistas de la DGT, son las siguientes:

- LR-115. Desde LR-484 a Arnedo. Pk 9 al 26.

VÍA	
VÍA:	LR-115
PK INICIO:	9,000 (Intersección con LR-484)
PK FIN:	26,000 (Arnedo)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Regional Básica
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	80 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 1 – Ruta ciclista DGT LR-115

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-137. Desde N-111 a Fuenmayor. Pk del 0 al 15,9.

VÍA	
VÍA:	LR-137
PK INICIO:	0,000 (N-111)
PK FIN:	15,920 (Fuenmayor)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Regional Básica
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	80 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	

Sábados, domingos y festivos.

Ilustración 2 – Ruta ciclista DGT LR-137

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-254. Desde Entrena a Lardero. Del pk 0 al 8.

VÍA	
VÍA:	LR-254
PK INICIO:	0,000 (Entrena)
PK FIN:	8,000 (Lardero)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	

Sábados, domingos y festivos.

Ilustración 3 – Ruta ciclista DGT LR-254

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-255. Desde Villamediana a N-111 Albelda. Del pk 0 al 12,470.

VÍA	
VÍA:	LR-255
PK INICIO:	0,000 (Villamediana de Iregua)
PK FIN:	12,470 (N-111, Albelda de Iregua)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 4 – Ruta ciclista DGT LR-255

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-259. Desde Villamediana a Murillo del pk 0 al 9.

VÍA	
VÍA:	LR-259
PK INICIO:	0,000 (LR-250, Villamediana de Iregua)
PK FIN:	9,000 (Murillo de Río Leza)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 5 – Ruta ciclista DGT LR-259

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-261. Desde Murillo a Ventas Blancas pk 5 al 12.

VÍA	
VÍA:	LR-261
PK INICIO:	5,000 (Murillo de Río Leza)
PK FIN:	12,000 (Ventas Blancas)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 6 – Ruta ciclista DGT LR-261

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-344. Desde Alberite (LR-250) a Alberite (LR-255) del pk 0 al 3,01.

VÍA	
VÍA:	LR-344
PK INICIO:	0,000 (LR-250, Alberite)
PK FIN:	3,010 (LR-255, Alberite)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Local
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 7 – Ruta ciclista DGT LR-344

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-346. Desde Ribafrecha a Ventas Blancas. Del pk 0 al 8,54.

VÍA	
VÍA:	LR-346
PK INICIO:	0,000 (LR-250, Ribafrecha)
PK FIN:	8,540 (LR-261, Ventas Blancas)
TIPO DE VÍA:	<i>Convencional - Red Local</i>
TITULAR:	<i>Comunidad Autónoma</i>
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 8 – Ruta ciclista DGT LR-346

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-415. Desde Ezcaray a Posadas. Del pk 0 al 10,37.

VÍA	
VÍA:	LR-415
PK INICIO:	0,000 (LR-111, Ezcaray)
PK FIN:	10,370 (Posadas)
TIPO DE VÍA:	<i>Convencional - Red Local - Accesos</i>
TITULAR:	<i>Comunidad Autónoma</i>
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 9 – Ruta ciclista DGT LR-415

Fuente: Dirección General de Tráfico

Como se explicaba anteriormente, en este apartado se ha utilizado la información procedente de la aplicación “Strava Metro” para obtener rutas ciclistas que discurren por la red de carretera de La Rioja. Esta aplicación consiste en una red social enfocada a ciclistas y corredores que, a través de una aplicación móvil, registra el seguimiento deportivo efectuado ayudándose de dispositivos GPS.

Los ciclistas deportivos no suelen utilizar carriles bici por la idiosincrasia de la actividad misma. Por ello, las actuaciones más adecuadas para este tipo de rutas es la señalización adecuada con el objetivo de alertar al conductor del vehículo privado y así reducir la siniestralidad ciclista.

Las rutas ciclistas identificadas con la aplicación “Strava Metro”, son las siguientes:

- Desde límite de provincia por LR-209 hasta LR-202, a la altura de la localidad de Haro y después por LR-306 hasta el límite provincial.

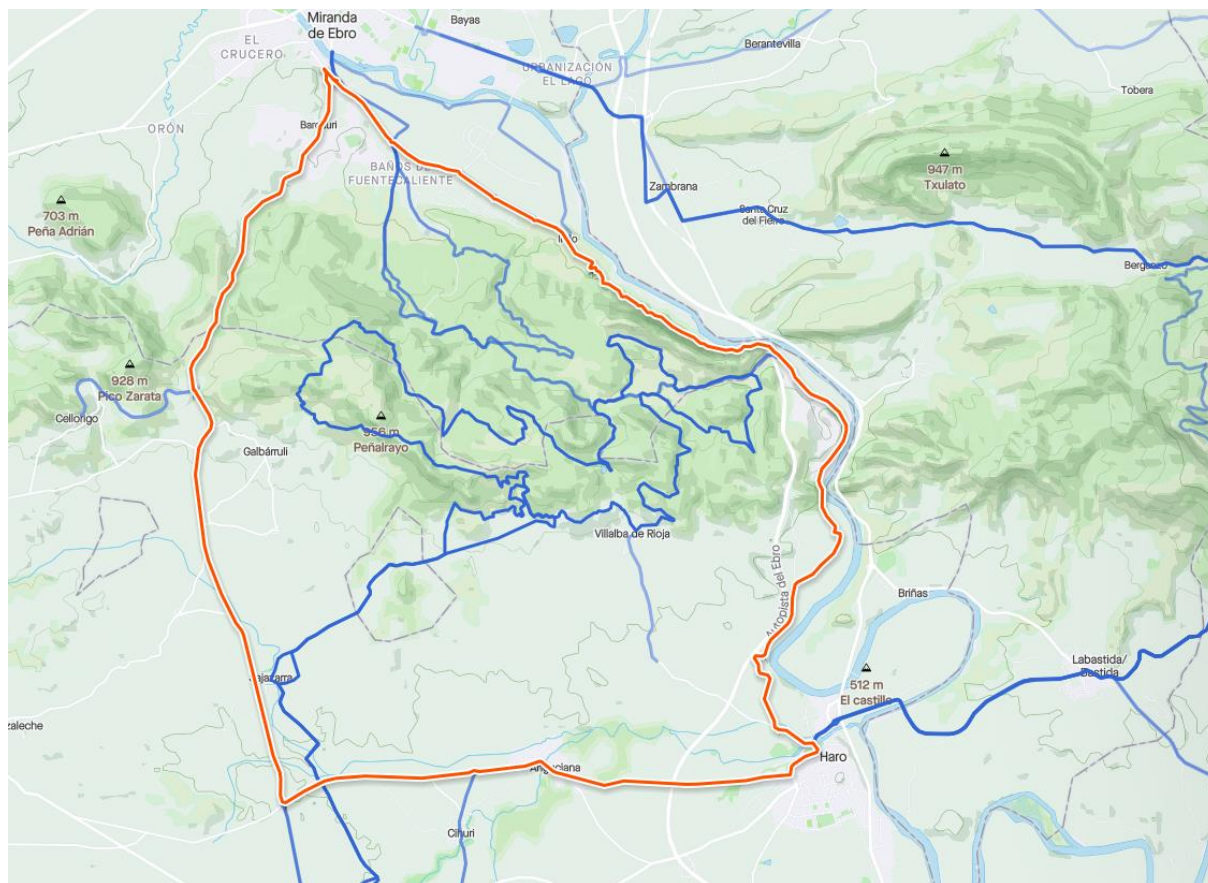


Ilustración 10 – Ruta ciclista Miranda de Ebro y Haro
Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- De Haro a Haro pasando por LR-202, LR-209, LR-201, llegando a Santo Domingo de la Calzada y después LR-203 hasta llegar de nuevo a Haro.

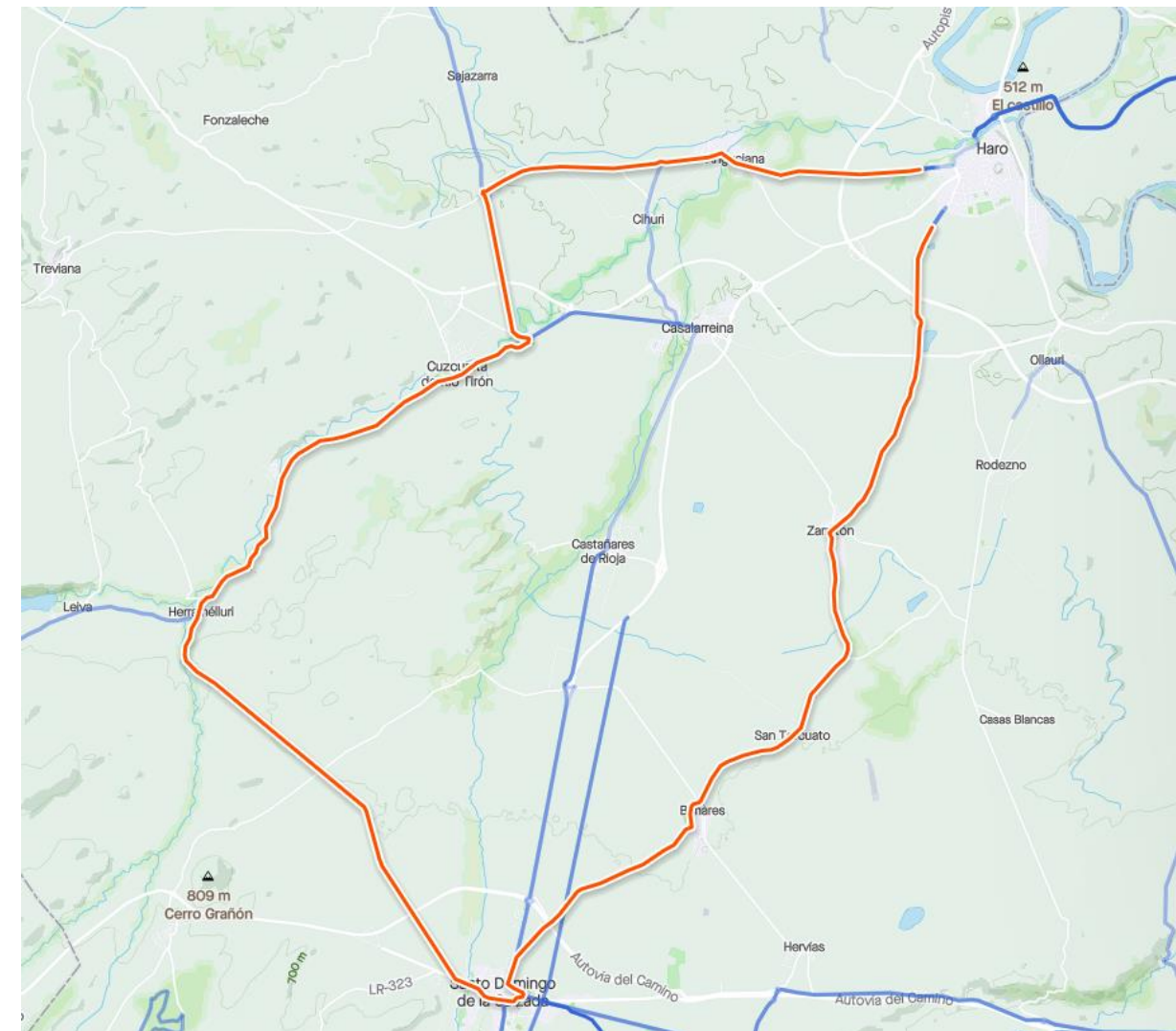


Ilustración 11 – Ruta ciclista Haro y Santo Domingo de la Calzada
Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- Desde Santo Domingo de la Calzada por LR-111 hasta el límite de provincia.

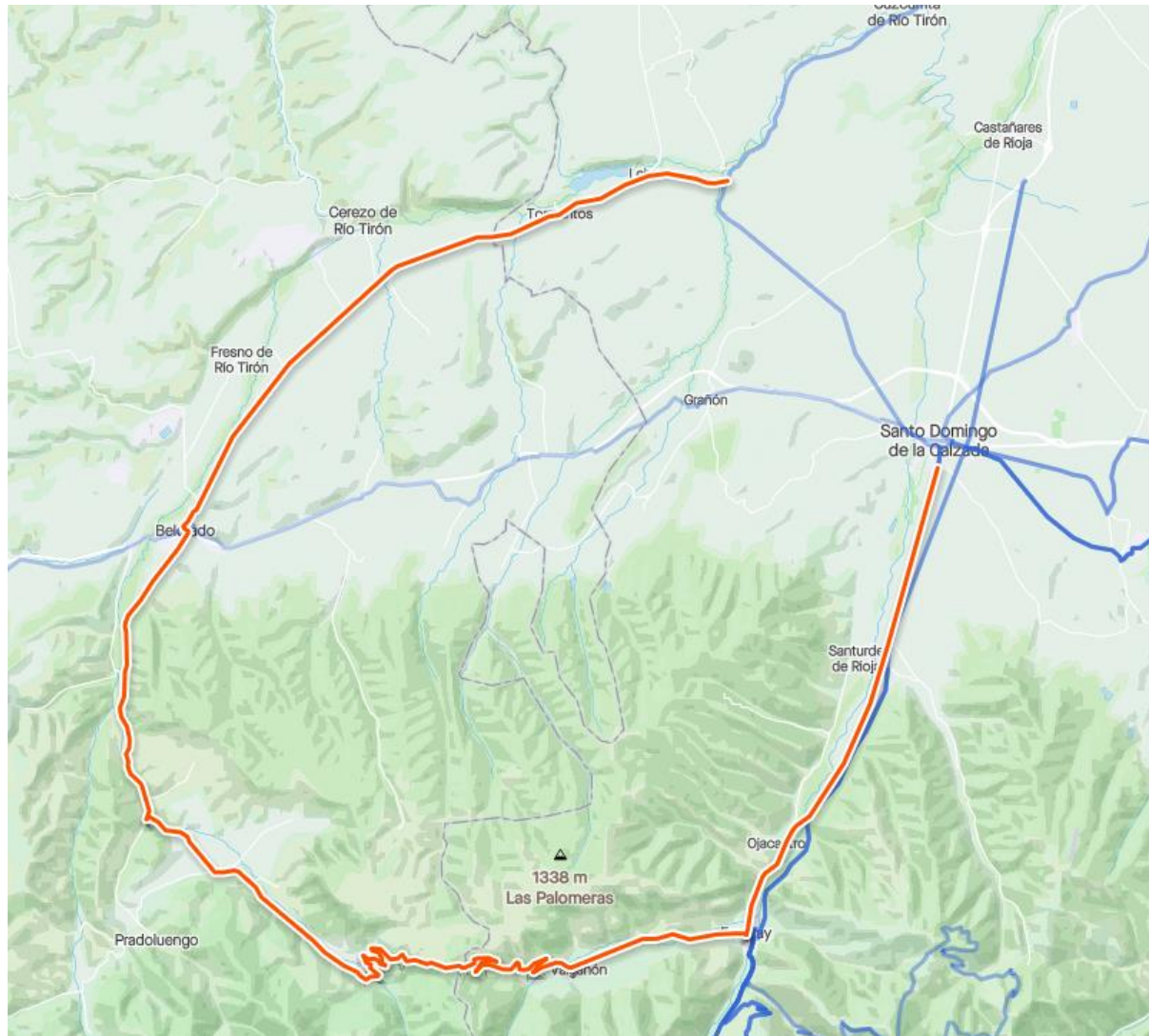


Ilustración 12 – Ruta ciclista Santo Domingo de la Calzada

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- LR-415 desde Ezcaray hasta Posadas. Coincide con la ruta de la DGT.

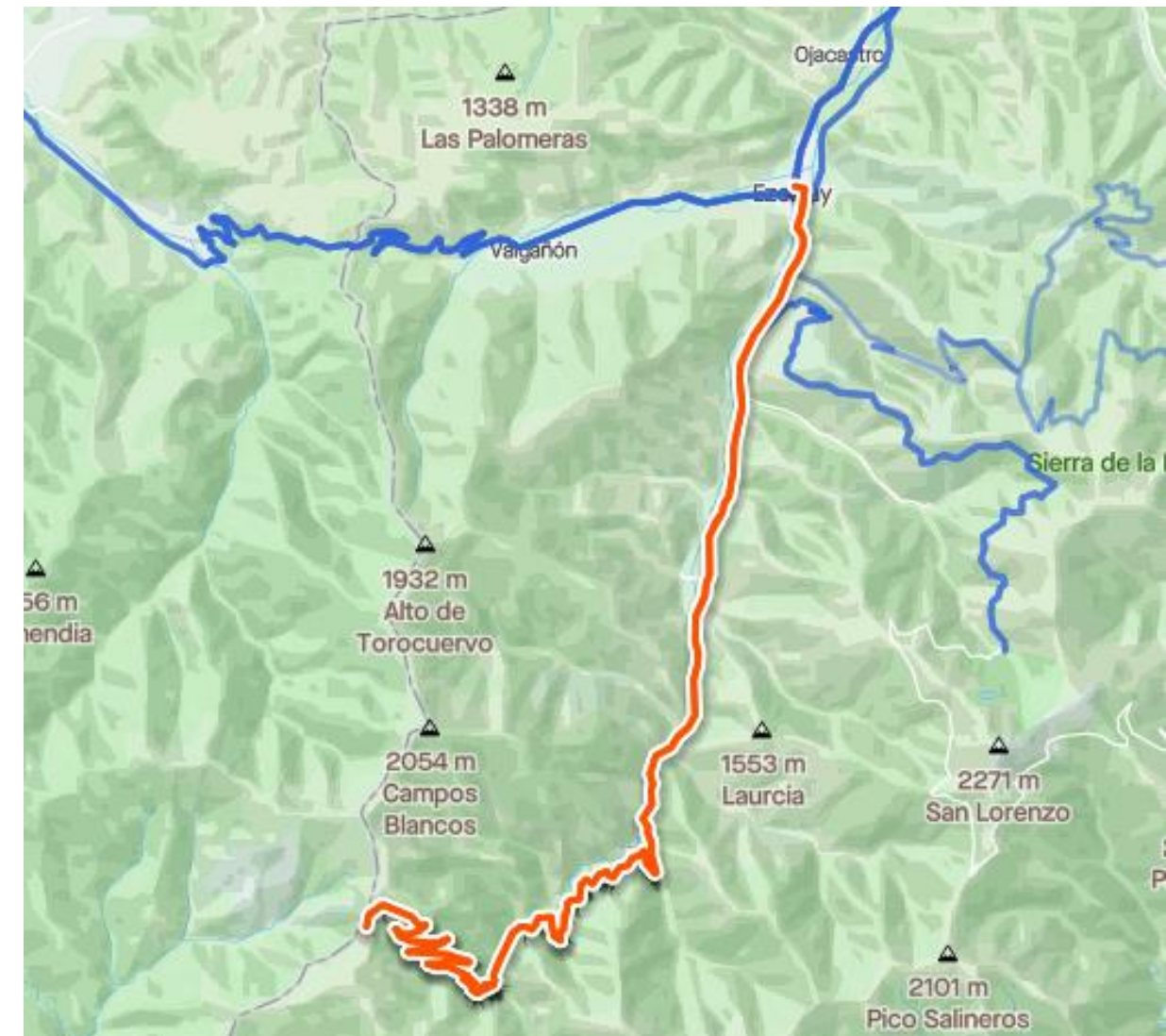


Ilustración 13 – Ruta ciclista Ezcaray y Posadas

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- LR-416 hasta Ezcaray pasando por LR-415 y LR-111 hasta el límite de provincia.



Ilustración 14 – Ruta ciclista Ezcaray y Valdezcaray

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Tirgo por LR-209 y después por LR-202 hasta Haro. Desde L.P. por LR-316 hasta Rivas de Tereso. De Rivas de Tereso por LR-317 hasta San Vicente de la Sonsierra y por LR-210 hasta Briones. Finalmente, de Briones por LR-314 hasta LR-313 a la altura de Ollauri.

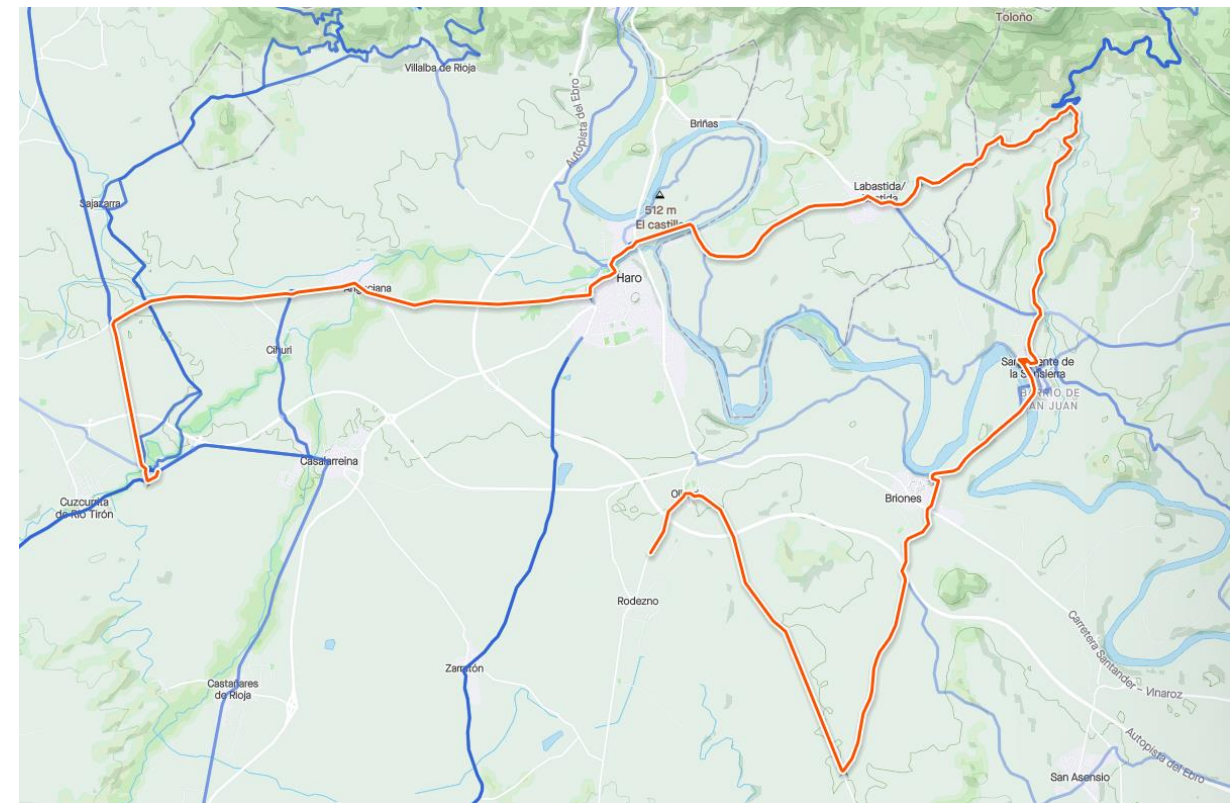


Ilustración 15 – Ruta ciclista Tirgo, Haro, Rivas de Tereso, San Vicente de la Sonsierra, Briones y Ollauri.

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Logroño por LR-124 hasta el límite provincial. Del L.P. por LR-251 hasta Fuenmayor. De Fuenmayor por LR-542, LR-137 y N-111 hasta Lardero.

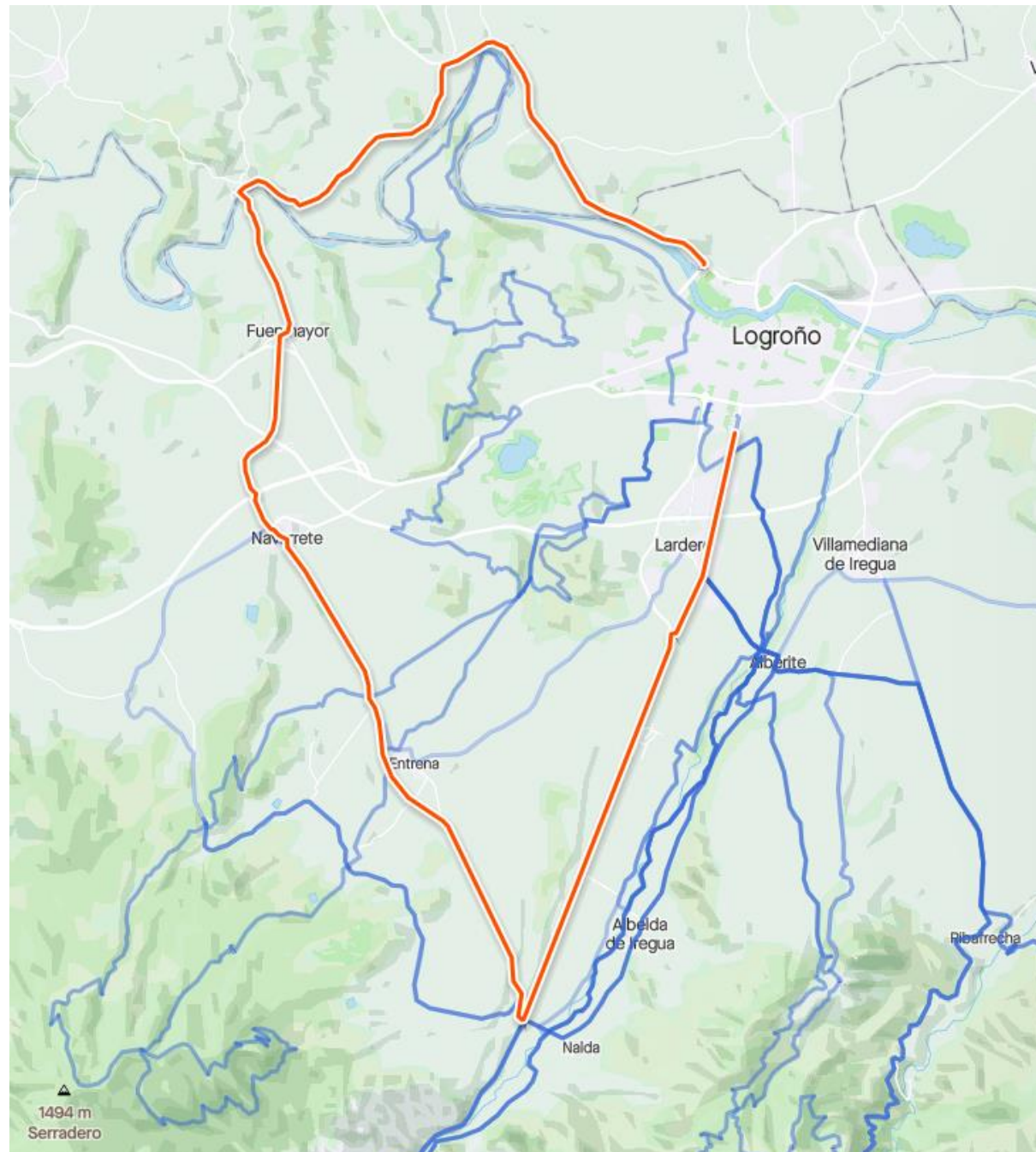


Ilustración 16 – Ruta ciclista Logroño, Fuenmayor y Lardero

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Logroño por N-111 y LR-255 hasta Nalda. Desde Nalda por LR-255 hasta Alberite y de Alberite a Lardero por LR-254.

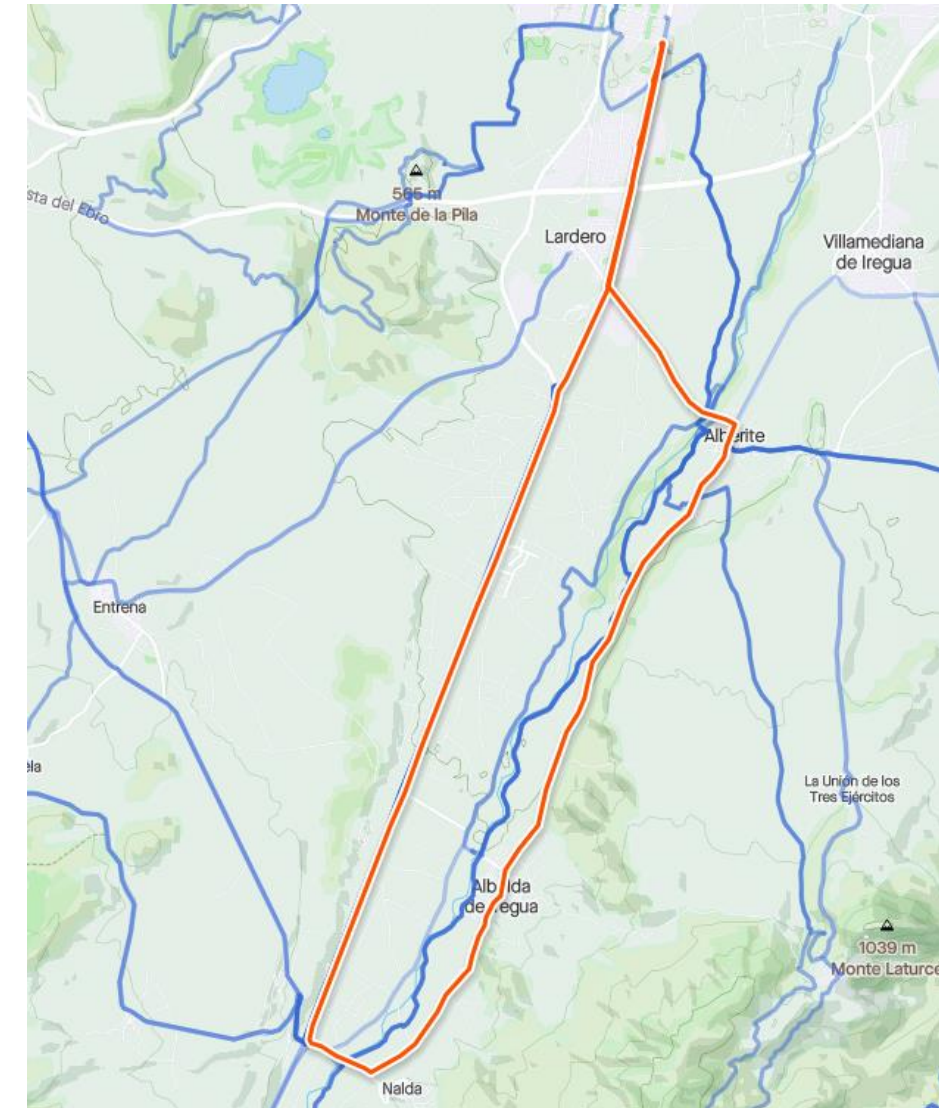


Ilustración 17 – Ruta ciclista Logroño, Nalda, Alberite y Lardero

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Aldeanueva del Ebro hasta Enciso por LR-115.

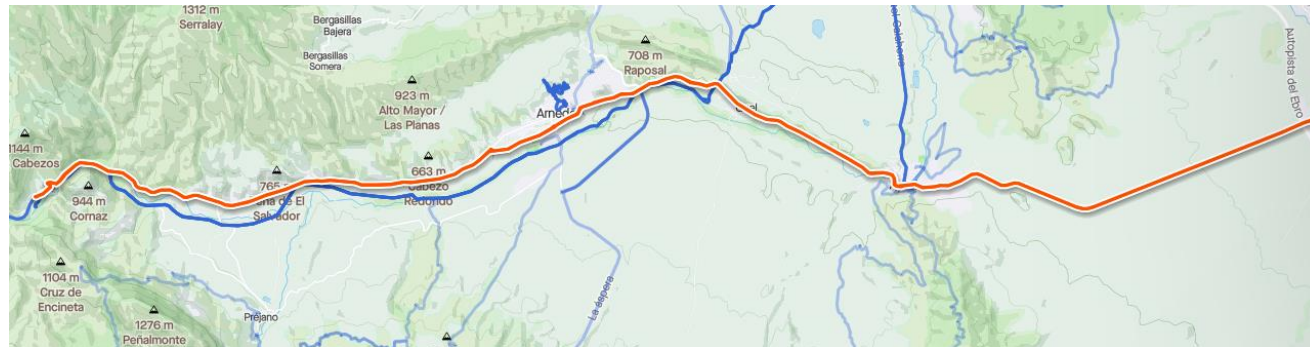


Ilustración 18 – Ruta ciclista Aldeanueva del Ebro y Enciso

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Logroño por N-111 hasta Lardero. Desde Lardero por LR-254 hasta Alberite. De Albertire por LR-344 hasta LR-250. Por la LR-250 hasta aproximadamente la intersección con LR-462.

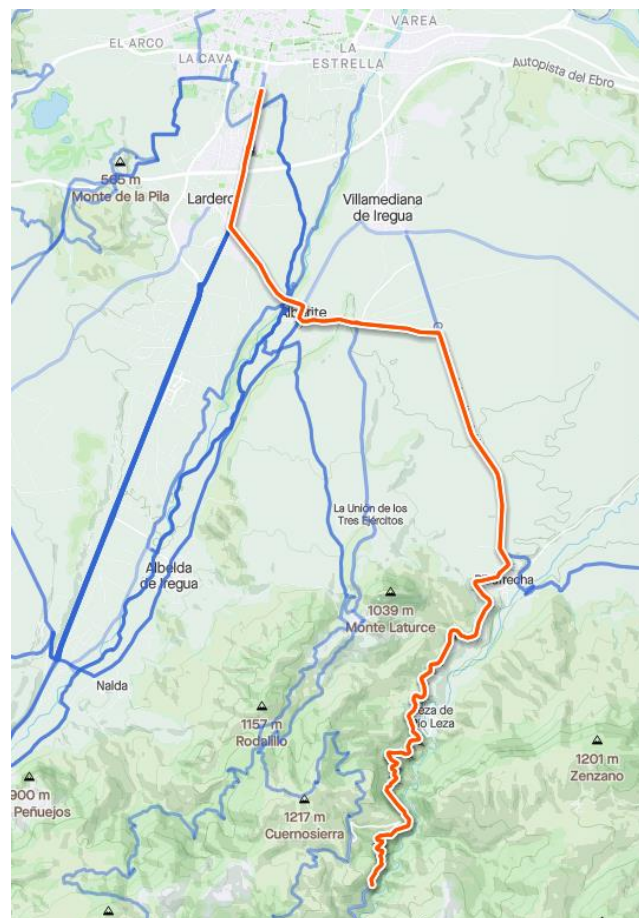


Ilustración 19 – Ruta ciclista Logroño, Lardero, Alberite

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

4 POSIBLES SECCIONES PARA CANALIZAR LA MOVILIDAD CICLISTA

En este apartado se describirán algunas de las diferentes opciones de sección de carretera con carril bici anexo. Se realizará una descripción de ellas, estableciendo las ventajas y desventajas de cada una, especialmente desde el punto de vista de la seguridad vial ciclista:

En fase de proyecto, también se tendrán en cuenta las directrices del documento “Hacia una movilidad más sostenible en las carreteras del Estado. Integración de vías ciclistas y humanización de las travesías” del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, publicado en noviembre de 2021. En él, se hace hincapié en la seguridad vial, la movilidad, tanto longitudinal como transversal, y la habitabilidad del entorno, así como pautas para diseñar diferentes soluciones.

- **Solución Nº1**

Consiste en una calzada de doble sentido y con dos carriles de circulación. En uno de los márgenes de la calzada se encuentra el carril bici, separado del resto de tráfico rodado por una cuneta, pero sin presencia de elementos de contención.

En esta solución, en caso de salida de vía, no hay ningún sistema de contención que proteja a los usuarios del carril bici. Sin embargo, el espacio por donde circulan los ciclistas al estar pintado, queda muy bien delimitado y da una mayor percepción de alerta para el resto de usuarios de la vía.



Ilustración 20 – Tramo Estrada Rapadoira Llas – Sin elemento de contención

Fuente: Google Maps

La sección tipo recomendada para la solución propuesta Nº1 es la que se muestra a continuación:

- Carril bici bidireccional separado con cuneta:

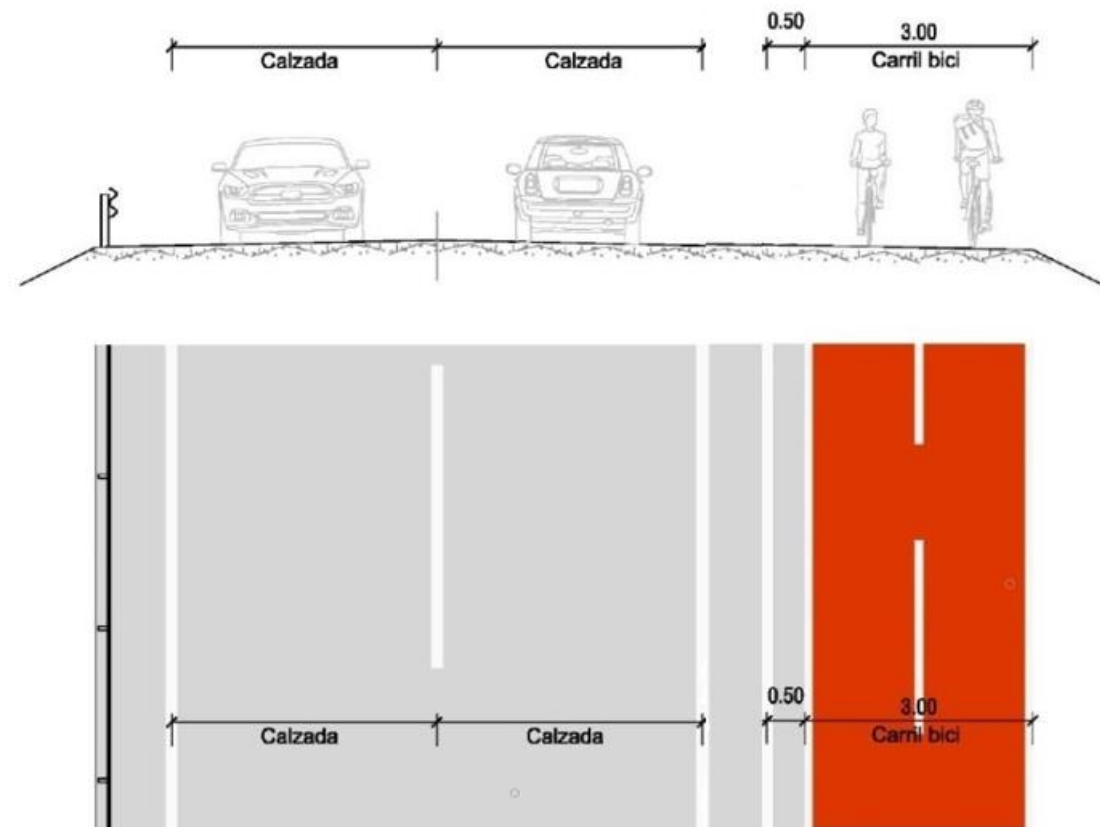


Ilustración 21 – Sección tipo de la solución N°1

Fuente: Estudio de viabilidad para la instalación de vías ciclistas entre los municipios del Área Metropolitana de Logroño

- **Solución N°2**

Calzada de doble sentido y dos carriles de circulación. En la misma plataforma se encuentra el carril bici segregado del resto de tráfico rodado y protegido mediante elementos de contención (bordillo elevado o biondas).

En esta solución el tráfico rodado queda canalizado y bien delimitado. Además, cuenta con elementos de contención que protegen al ciclista en caso de accidente.



Ilustración 22 – Tramo CV-333 – Separación doble bionda

Fuente: Google Maps

La sección tipo recomendada para la solución propuesta N°2 es la siguiente:

- Carril bici bidireccional segregado:

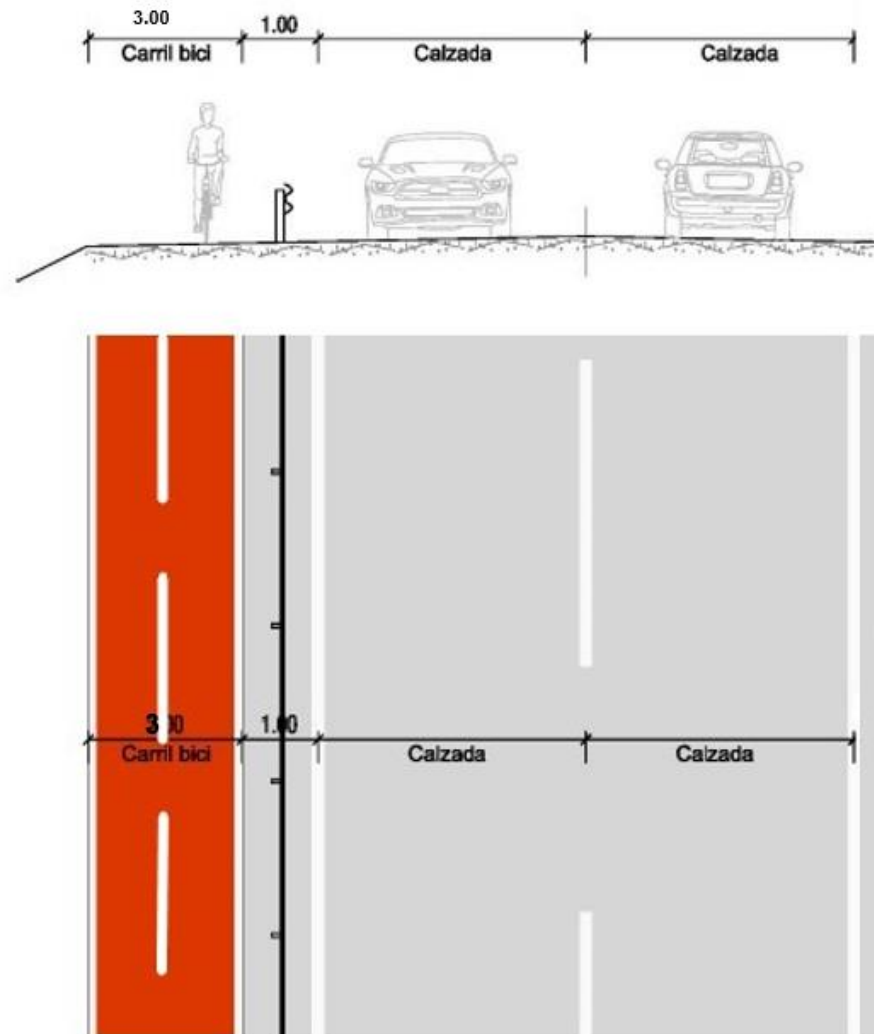


Ilustración 23 – Sección tipo de la solución N°2

Fuente: Estudio de viabilidad para la instalación de vías ciclistas entre los municipios del Área Metropolitana de Logroño

5 PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LA RED CICLISTA

Las necesidades de actuación relacionadas con la movilidad ciclista en las carreteras cuya titularidad corresponde al Gobierno de La Rioja, tiene una longitud total estimada de 61 km a lo largo de los diferentes itinerarios mostrados en el apartado 2. El total de esta longitud es la suma de los tramos situados junto a carreteras cuya titularidad corresponde al Gobierno de La Rioja.

En base a otros proyectos similares, de la misma tipología y envergadura, se ha estimado un coste de 90.000,00 € por cada nuevo kilómetro de carril bici.

De esta manera, se obtiene un coste aproximado de 5.490.000,00 € necesario para llevar a cabo actuaciones de movilidad ciclista en la Red de Carreteras de La Rioja. Igualmente, este importe se ajustará en la programación de inversiones del Plan, en función del presupuesto disponible.

APÉNDICE A. ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

El Gobierno de La Rioja, en su voluntad de impulsar la movilidad sostenible, aspira a mejorar la oferta de transporte sostenible y avanzar en una política que potencie el uso de la bicicleta, tanto para los desplazamientos cotidianos como para el turismo y el ocio.

La bicicleta proporciona una movilidad eficiente y respetuosa con el medio ambiente, barata, versátil y compatible con otros modos de transporte, con una mínima ocupación del espacio urbano, favorece la salud personal y comunitaria, con el consiguiente ahorro en el gasto público sanitario, es un buen ejercicio deportivo, fácil y accesible para todas las edades y proporciona un mejor conocimiento del territorio.

Además, fomentando su utilización se impulsará el sector económico relacionado con la fabricación y comercialización de bicicletas y accesorios.

favorece el sector económico en cuanto que supone un impulso a la industria de la bicicleta.

Entre las actuaciones que aquí se proponen hay un conjunto de acciones dirigidas a sensibilizar a la sociedad sobre la movilidad ciclista. Todo ello se engloba en el presente documento denominado “**ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA**”, con el que se buscan los siguientes objetivos:

- Concienciar a los responsables políticos y técnicos de las distintas administraciones responsables del ámbito de la movilidad sobre la necesidad de reducir los desplazamientos motorizados individuales y potenciar el uso cotidiano de la bicicleta.
- Establecer unos criterios de aplicación para implementar actuaciones de mejora de la movilidad ciclista, exponiendo las actuaciones que pueden llevarse a cabo para hacerla más competitiva frente al automóvil.
- Conocer las necesidades y problemas particulares relacionados con la movilidad ciclista y buscar su resolución.
- Convertir la bicicleta en un emblema de sostenibilidad, de vida saludable, concienciando a los ciudadanos de los importantes perjuicios del uso masivo del automóvil.

La presente Estrategia es un instrumento que debe impulsar la participación de diferentes Consejerías del Gobierno de La Rioja, de las administraciones públicas locales, del tejido social y empresarial de nuestra Comunidad y de las asociaciones ciclistas, para poder lograr una transformación cultural de la movilidad.

Debe considerarse como un **documento inicial abierto a incorporar iniciativas** que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, o potencien sus otras modalidades con fines deportivos, turísticos o recreativos, siendo finalmente el fruto de un proceso participativo que se inicia con la presentación de esta Estrategia.

2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La movilidad sostenible es un término que se utiliza con mucha frecuencia en el ambiente político y social, aunque quizás no siempre con oportunidad o acierto.

Para investigar mejor su sentido y significación recurramos a estudiar por separado ambos vocablos.

La movilidad se refiere a los desplazamientos, tanto de personas como de mercancías. En la mayoría de los contextos actuales sustituye a los términos tráfico o tránsito, palabras que han quedado un tanto relegadas y referidas casi en exclusividad al movimiento de vehículos automóviles, entendidos éstos como las máquinas capaces de generar su propia fuerza motriz para funcionar.

La movilidad amplía por tanto el significado de estos conceptos con la incorporación de otros modos de transporte, como los desplazamientos a pie o en bicicleta. También añade un matiz nuevo al enfocar más a las personas que se mueven que a los vehículos que los transportan.

La sostenibilidad también es un término de reciente aparición. La característica sostenible aplicada a cualquier proceso se refiere a un modo de desarrollo en el que se aseguran las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras.

Juntando ambos términos podemos llegar a la definición de movilidad sostenible como aquel modelo de desplazamientos en los que predominan los medios activos (peatonal y ciclista) y los colectivos, reduciendo al máximo la dependencia del automóvil.

La elevada frecuencia con que se emplea el término movilidad sostenible es debida principalmente al reconocimiento cada vez más universal de que se deben emplear medios de transporte que favorezcan la calidad ambiental, reduciendo la dependencia respecto al automóvil.

Si en el ámbito urbano la movilidad sostenible debe ir dirigida al fomento de los usos peatonal, ciclista y colectivo (por este orden), parece claro que, en los movimientos interurbanos, debido a las distancias más largas, las capacidades de la bicicleta deben imponerse al resto.

Es precisamente en este ámbito interurbano en el que la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, como gestora de la competencia de Transportes en la Comunidad Autónoma, debe asumir el papel de coordinar y armonizar las acciones destinadas a la mejora de la infraestructura viaria, así como el fomento y desarrollo de la movilidad ciclista.



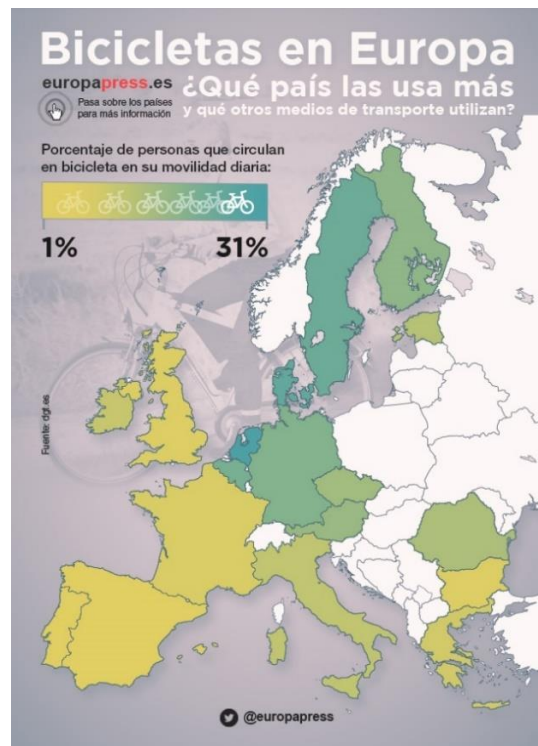
3. LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE

El invento de la bicicleta se atribuye al alemán Karl Drais en 1817. Tras algo más de dos siglos de vida, se estima que existen más de mil millones de bicicletas en el mundo.

Su utilización no ha crecido uniformemente, coincidiendo los periodos de mayor auge con las crisis económicas. Actualmente, la conjunción del alto precio del combustible, la amenaza de un deterioro irreversible del medio ambiente y las ventajas que supone su uso, están provocando una de las mayores escaladas en su fabricación y empleo.

El uso de la bici beneficia la salud, la economía y reduce la contaminación. Esto es indiscutible si nos fijamos en los datos reflejados en una publicación de la ONU (mayo de 2021), relacionada con la puesta en marcha del Plan Director Paneuropeo para el Fomento de la Bicicleta:

- **Economía:** se calcula que en la región paneuropea hay unos 750.000 puestos de trabajo relacionados con la bicicleta. Duplicar la cuota de uso de la bicicleta en la Unión Europea crearía 400.000 puestos de trabajo adicionales y un volumen de negocio adicional de 3.500 millones de euros en ventas al por menor de bicicletas”.
- **Contaminación:** el uso de la bicicleta contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte. Duplicar el nivel actual de uso de la bicicleta reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero en ocho millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO2e), con unos beneficios económicos indirectos de 1.100 millones de euros al año en la región.
- **Salud:** duplicar el nivel actual de uso de la bicicleta evitaría 30.000 muertes prematuras: principalmente por el aumento de la actividad física. Pero es que además, mejorando la calidad del aire se reduciría sustancialmente las enfermedades y muertes vinculadas con la contaminación ambiental. La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) calcula que la contaminación causa 31.600 muertes prematuras en España.



El simple gesto de coger la bicicleta al salir de casa mejora nuestro entorno medio ambiental, es saludable, nos permite disfrutar del paseo, ahorra recursos, no contamina, no genera ruido ni residuos.

Algunos estudios establecen que en España entre el 1 y el 3% de los desplazamientos cotidianos se realizan en bicicleta, muy lejos de los valores que se obtienen en países como Holanda, Dinamarca o Suecia, donde más de un tercio de los desplazamientos utilizan la bici.

No obstante, no debemos cegarnos con los datos de estos países, en los que la densidad poblacional o la topografía más propicia han facilitado el auge de este medio de transporte.

Según el último barómetro de la bicicleta realizado por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), casi 20 millones de españoles utilizan la bicicleta con alguna frecuencia (50,7 % población), alrededor de **9 millones de españoles utiliza la bicicleta semanalmente** y **más de 4 millones la utiliza alguna vez** en los desplazamientos por trabajo o estudios (datos de 2019).

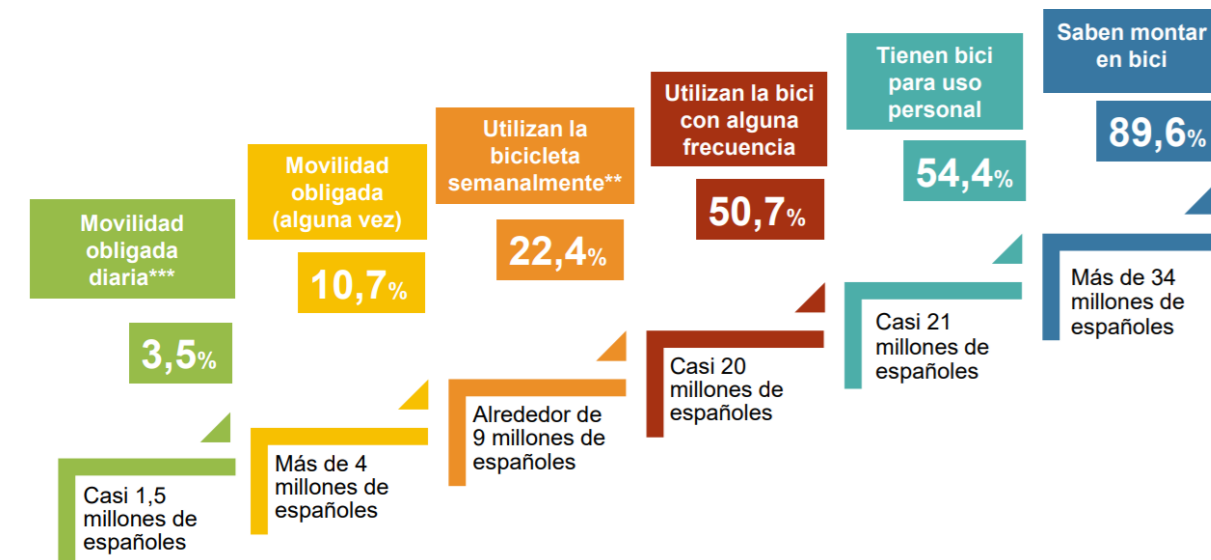


Gráfico obtenido de la Red de ciudades por la bicicleta

Sin duda estas cifras han aumentado tras la crisis sanitaria provocada por la pandemia, cuya aparición ha disparado las cifras de ventas de las bicicletas. Según la AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), en 2020 se vendieron más de 1,5 millones de bicis, lo que supuso un incremento del 24% respecto al año anterior.

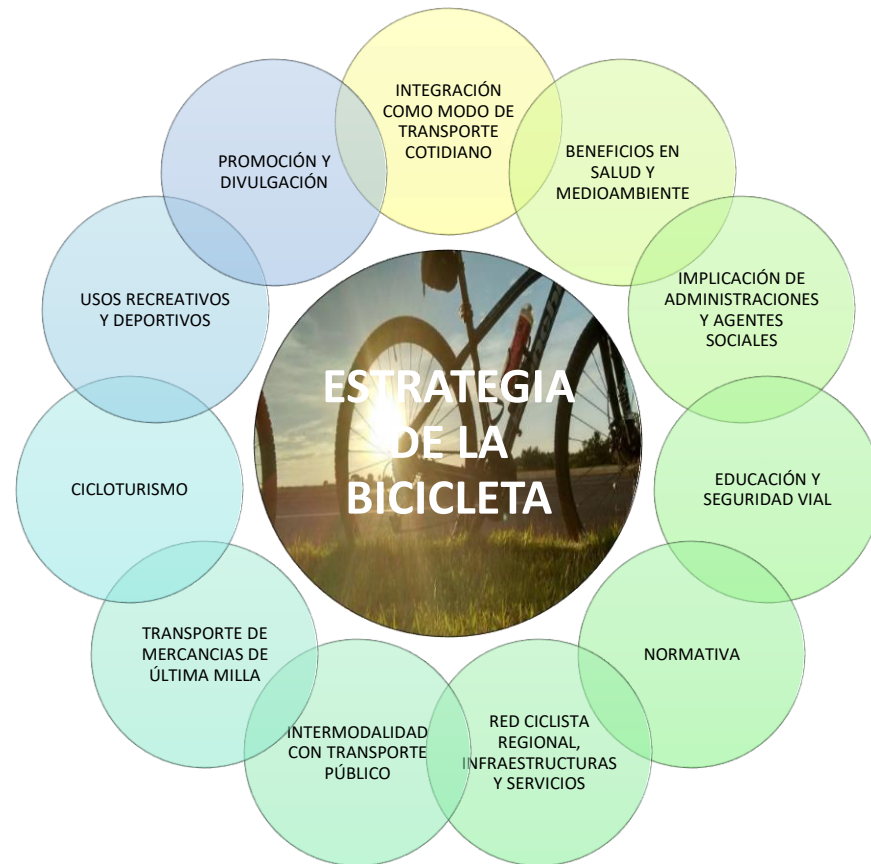
Los usuarios de la bicicleta se reparten de forma más o menos homogénea en todo el país, tanto en ciudades grandes como pequeñas. Por comunidades autónomas, Madrid, Cataluña y Andalucía son las que presentan mayores porcentajes de usuarios, seguidas por Canarias, País Vasco y la Comunidad Valenciana.

La Rioja cuenta con una superficie de poco más de 5.000 km² y una población de 319.000 habitantes distribuidos en 174 municipios y decenas de aldeas, en su mayoría núcleos compactos. Junto con la capital, que alberga casi al 50% de la población riojana, otros **27 tienen una población superior a 1.000 habitantes** y en su conjunto concentran el 91% de la población total.

Con estos datos, parece indicado dirigir el foco principal de actuaciones a estos núcleos más importantes, no olvidando por ello las buenas opciones que para la movilidad ciclista pueden presentar municipios más pequeños situados en el entorno de los principales.

4. OBJETIVOS

La **ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA** persigue los objetivos siguientes:



1. Integrar la bicicleta como medio de transporte sostenible, aumentando su presencia en relación con otros modos de transporte privados motorizados, fomentando su uso para los desplazamientos cotidianos en detrimento del vehículo a motor.
2. Establecer la coordinación necesaria entre diferentes administraciones que estén de alguna manera involucradas con el fomento del uso de la bicicleta.
3. Difundir los beneficios para la salud, el medioambiente, la eficiencia energética y los beneficios para la economía doméstica vinculados al uso de la bicicleta.
4. Implicar a los agentes sociales en el desarrollo de una movilidad más sostenible.
5. Fomentar la educación vial para la convivencia de todos los medios de transporte.
6. Desarrollar una normativa que establezca unas adecuadas condiciones de seguridad física y jurídica para los diferentes usuarios de nuestras vías de comunicación.
7. Diseñar una red de ciclista para La Rioja, integrando los ámbitos urbanos, metropolitano, interurbanos y el medio rural.
8. Favorecer la creación de servicios e infraestructuras complementarias para la movilidad ciclista.
9. Coordinar el uso de la bici con las redes de transporte público colectivo, favoreciendo la intermodalidad.
10. Fomentar el transporte de mercancías de última milla basado en movilidad ciclista.

11. Incluir la bicicleta como una opción turística más, complementándose con otras más instauradas en nuestra región, como el enoturismo o el turismo asociado al disfrute de la Naturaleza.
 12. Implementar acciones para la promoción de la bicicleta como medio de transporte educativo, recreativo y deportivo.
 13. Apoyar iniciativas deportivas ciclistas, tanto competitivas como no competitivas.
 14. Potenciar canales de información y encuentro entre los agentes sociales y las administraciones.
- En definitiva, se pretende que esta Estrategia vaya más allá de diseñar una red ciclable regional, componente en cualquier caso esencial del plan, proponiendo un conjunto de medidas que consigan facilitar un uso seguro de la bicicleta y convencer a la población de su utilización.

Para ello, además de disponer de unas infraestructuras seguras y confortables para ir en bicicleta, es necesario trabajar en el campo de la educación y de la comunicación, darlas a conocer mediante campañas de difusión, ofreciendo estímulos a la ciudadanía.

Reseñar por último la importancia de que **los objetivo citados incorporen la perspectiva de género de forma transversal**, de manera que las medidas a implementar no supongan nuevas desigualdades entre hombres y mujeres, sino todo lo contrario, que ayuden en la medida de sus posibilidades a disminuir la brecha de género. Es más, se pueden implementar proyectos o programas específicos que fomenten el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, que supongan un aumento de su autonomía y seguridad.

5. EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

El fomento del uso de la bicicleta reporta múltiples beneficios a la sociedad que hacen que sea un elemento que debe ser impulsado de forma transversal.

La Estrategia incluye acciones en diversos ámbitos con el objetivo de avanzar en la implantación del uso de la bicicleta en el territorio riojano:



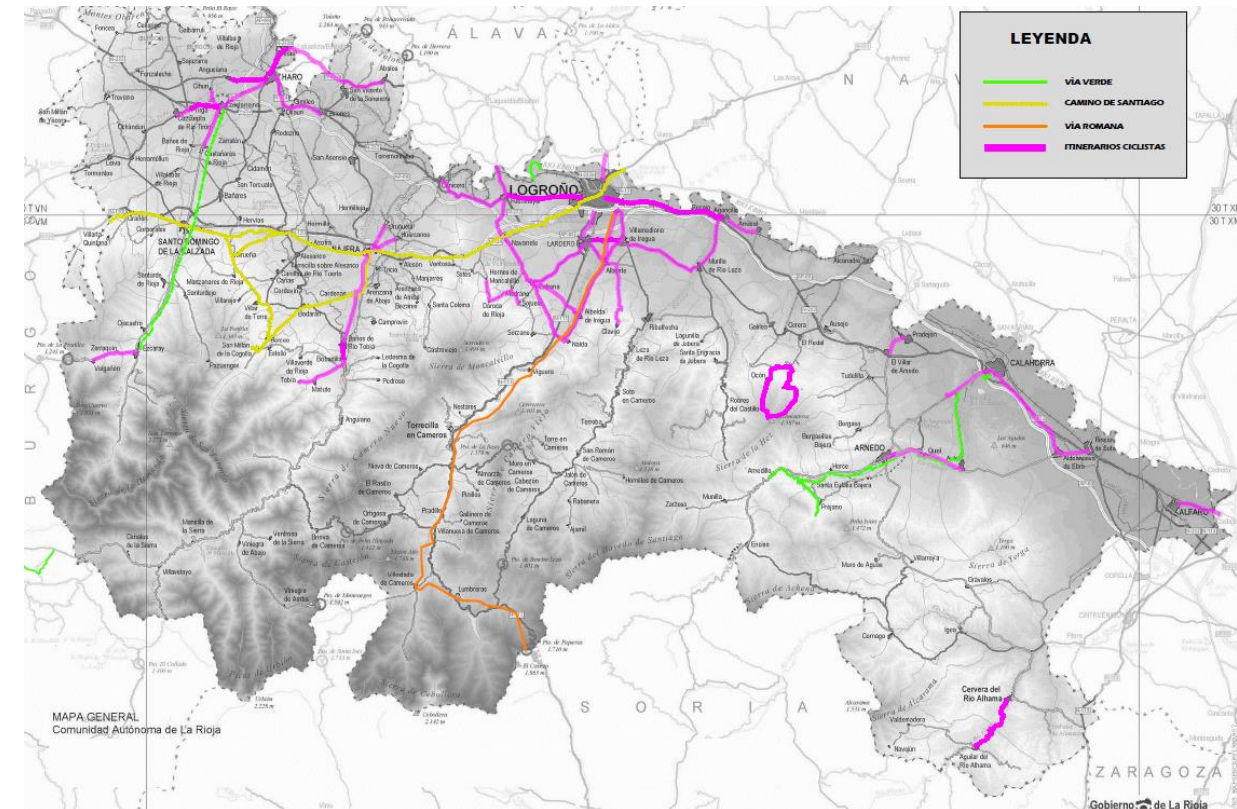
Por ello, se hace indispensable la implicación de todas las administraciones públicas que puedan aportar medidas para hacer efectiva la presente Estrategia (ayuntamientos, consejerías de Salud, Educación, Infraestructuras, Agricultura, Hacienda, etc., administración estatal), además de la colaboración de agentes sociales y empresariales.

Se exponen a continuación las medidas que pueden ponerse en marcha en cada campo.

5.1. INFRAESTRUCTURAS

El desarrollo de una red de vías ciclistas regional constituye una de las principales propuestas de la Estrategia regional de la bicicleta.

Esto se traduce en la incorporación en este documento de una propuesta para la creación de una **Red regional de vías ciclistas**, propuesta que se desarrolla en un **APÉNDICE**. Esta red establece diversos itinerarios para la conexión entre municipios riojanos, tanto del área metropolitana de Logroño como de otros municipios importantes que se extienden por toda la geografía riojana.



Plano de la Red Regional incluido en el APÉNDICE

La Red debe permitir la comunicación entre ellos mediante el uso de la bicicleta de una forma eficiente y segura, favoreciendo su utilización como medio de transporte individual de uso cotidiano, incorporando también otros usos relacionados con el turismo y el deporte.

Hay que tener en cuenta que el diseño de una red de infraestructuras ciclistas exige una importante coordinación con la planificación y diseño de las carreteras de la Región, en la medida, en que muchos de sus tramos pueden coincidir en un mismo corredor y requerir, en consecuencia, una concepción integrada de la movilidad automóvil-ciclista, así como el reconocimiento de esta como un medio de transporte más.

En estos casos habrá que buscar las fórmulas más adecuadas, lo que puede implicar en determinadas ocasiones la conveniencia de adoptar secciones de carreteras o regulaciones en su utilización que sean capaces de integrar a los ciclistas en las mismas en condiciones adecuadas de seguridad.

Se estima importante, también, llegar a definir modelos-tipo de intersecciones de vías ciclistas con carreteras, de cara a homogeneizar su diseño y señalización y así hacerlos más seguros para conductores y ciclistas.

Esto exige incorporar a las instituciones responsables de las carreteras (nacionales y regionales) en el desarrollo de esta Estrategia, con un alto nivel de colaboración entre los correspondientes servicios técnicos de carreteras.

Todo esto sugiere la conveniencia de considerar en las próximas revisiones del Plan de Carreteras la inclusión de las vías ciclistas como un elemento más de las infraestructuras viarias, incorporándola dentro de los objetivos y ámbitos de actuación.

En este sentido hay que reseñar que **ya se está avanzando en la inclusión de este tipo de movilidad en el Plan de Carreteras 2022-2030 que está en fase de desarrollo**. De hecho, dentro de sus objetivos se contemplará la incorporación, tanto en carreteras de nueva creación como en aquellas actuaciones de ensanche y mejora, un carril bici complementario a los nuevos viales que se construyan, especialmente para conectar localidades con servicios compartidos o que tengan poca distancia entre ellas.

En el diseño de la Red también hay que tener en consideración las conexiones con otros itinerarios relevantes de uso recreativo y turístico que tenemos en nuestra Comunidad, como son el Camino de Santiago, las Vías verdes, los Caminos Naturales o la Vía romana el Iregua. La mejora de estas vías junto con la recuperación de infraestructuras en desuso debe incluirse dentro del plan de infraestructuras ciclistas.

En cualquier caso, hay que tener claro que la existencia de esta red no garantiza por sí sola que se produzca un aumento relevante de la movilidad ciclista interurbana. Será necesario implementar otras actuaciones que “animen” a la población a utilizar la bicicleta como medio de transporte.

5.2. URBANISMO Y VIVIENDA

Hay un amplio repertorio de figuras de planificación en los que se pueden desarrollar políticas en favor de la movilidad ciclista. Existen planes de movilidad, planes urbanísticos o planes sectoriales, como los de Carreteras o Transportes, en los que incluir aspectos a favor de la bicicleta considerándola como un medio de transporte más.

El urbanismo incide en la movilidad, al mismo tiempo que el impulso de la movilidad activa deberá ser asumida por el urbanismo. La etapa de diseño y construcción de la infraestructura ciclista debe estar bien planificada y su desarrollo debe adelantarse al incremento esperado de ciclistas.



El urbanismo es una de las materias donde el Gobierno de La Rioja tiene competencias y puede jugar un papel clave recomendando a los municipios la consideración de la movilidad ciclista y sus infraestructuras en los planes urbanísticos que elaboran.

Su desarrollo, así como el de las infraestructuras, fomentarán el uso de la bicicleta. Desde el gobierno autonómico se debe trabajar para fomentar el desarrollo, impulso y seguimiento de las actuaciones que en este campo lleven a cabo las administraciones locales, sin perjuicio de sus competencias urbanísticas.

Los planes urbanísticos tanto de alcance global municipal (planes generales), como de escala de barrio (planes parciales y especiales) deben adoptar medidas para el diseño e implementación de

espacios que inviten a la circulación de bicicletas, favoreciendo aquellas que compatibilicen el uso de la misma con el resto de medios de transporte.

Es conveniente que los instrumentos de planeamiento sean capaces de identificar los flujos de desplazamientos cotidianos en el interior del municipio, localizando los principales elementos de atracción de los mismos, los itinerarios más concurridos de ocio, deporte o turismo de interés para los ciclistas, los movimientos hacia/desde otros municipios, etc. Así mismo, que sea capaz de conectar con las infraestructuras ciclistas existentes fuera del municipio, incluyendo la Red Regional de Vías Ciclistas.

Mencionamos a continuación algunas herramientas de planificación que podrían ser eficaces para la extensión de vías ciclistas en el ámbito municipal:

- Incluir normas o recomendaciones que promuevan la inclusión de redes de infraestructuras ciclistas en el planeamiento urbanístico, lo que podrían dotar a estas redes de la categoría de sistemas generales o locales, para garantizar la cesión del suelo necesario para su construcción o su obtención por el procedimiento de expropiación en estos ámbitos.
- Establecer la necesidad de proveer estacionamientos públicos para bicicletas, así como la dotación mínima de plazas de aparcamientos para bicicletas exigibles en edificios, tanto residenciales, como de actividades económicas, de equipamientos, etc., al igual que se hace con los estacionamientos de automóviles.
- Ordenar la creación de espacios de aparcamiento seguro y de fácil accesibilidad para bicicletas en edificios de nueva creación y en obras de reforma y rehabilitación de los existentes.

Facilitar un aparcamiento sencillo, eficaz y rápido, de forma que los usuarios no tengan que subir la bici a su vivienda o dejarla en la plaza de garaje o trastero (si la tienen), eliminará inconvenientes para el uso de su bicicleta. Para conseguirlo deben habilitarse zonas comunitarias protegidas de las inclemencias meteorológicas, seguras (con protecciones antirrobo), con sistemas de amarre sencillos, de dimensiones adecuadas, con buena accesibilidad y próximas a los accesos a las viviendas, bien iluminadas, etc.

- Coordinar con las empresas concesionarias de los aparcamientos públicos subterráneos la localización de zonas de estacionamiento para bicicletas dentro de mismos.
- Establecer una normativa para que las empresas y centros de equipamientos de cierta entidad (por ejemplo, más de 30 empleados) dispongan de vestuarios y duchas para los que se desplacen en bicicleta hasta su centro de trabajo.

El planeamiento urbanístico también tiene capacidad para utilizar instrumentos referidos a otros aspectos de la movilidad que pueden tener como efecto una cierta disuasión del uso del automóvil, como es la regulación de aparcamientos disuasorios de vehículos y, por tanto, colaborar indirectamente a potenciar el uso de otros medios de transporte, entre ellos la bicicleta.

Otra medida en este campo sería la elaboración de un catálogo de buenas prácticas con perspectiva ciclista para el calzado y restricción del tráfico motorizado y disponer de un inventario de las actuaciones que se desarrollen en los distintos municipios y sus resultados, para potenciar el trasvase de unos a otros de las iniciativas exitosas en la promoción de la bicicleta.

Las posibilidades de implementación de recomendaciones en materia de planeamiento urbanístico pasan por:

- Incluir las como parte de las recomendaciones para promover una movilidad más sostenible en el proceso de evaluación ambiental de los planes en todas sus fases.
- Incluir las como criterios para la revisión del planeamiento en las fases en que es preceptivo el Informe de las instancias regionales.
- Proponerlas en la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja como criterios regionales propios para la redacción del planeamiento.

5.3. EDUCACIÓN

Para poder lograr un cambio cultural y de hábitos en la población que generalice el uso de la bicicleta y convenza a los ciudadanos a usarla de forma sistemática es imprescindible trabajar en el campo de la educación, pensando en un horizonte a largo plazo.

Es necesario invertir en la re-educación de la población adulta y más aún en la educación de las nuevas generaciones. Los primeros niveles del sistema educativo son claves en la formación del sistema de valores de las personas.

La mejor forma de promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte, además de como deporte, pasa por que la población conozca los beneficios que reporta, tanto para su propia salud como para la mejora del territorio y del medioambiente, suponiendo un modo de transporte sostenible, eficiente y autónomo.

La población debe interiorizar estos aspectos para incluir el uso de la bicicleta en su día a día. Y esto se puede lograr en gran medida a través de la Educación, donde el gobierno autonómico es competente.

Fomentar el uso de la bicicleta en los centros educativos, desarrollar programas que difundan la cultura ciclista y la educación vial, formar a los equipos docentes para que sepan explicar sus beneficios y enseñar las normas básicas de su utilización, en convivencia con otros modos de transporte, promover premios en educación vial en colegios, etc. son medidas efectivas para lograr este objetivo.

En el apartado 6 de Propuestas de actuación se incluyen unas medidas concretas para el fomento del uso de la bicicleta en los centros educativos.

5.4. SALUD

La Organización Mundial de la Salud recomienda realizar un ejercicio físico moderado de 30 minutos diarios como hábito de vida saludable. El simple hecho de ir a trabajar o a estudiar en bici ya redonda en un beneficio para nuestra salud.

La contribución que el uso cotidiano de la bicicleta supone para la mejora de la salud general de la población radica en la consecución de una buena forma física, lo que reduce las enfermedades asociadas al sedentarismo basado en el automóvil, tales como la hipertensión, la obesidad y sus riesgos derivados, los accidentes cardio-vasculares, etc. Mejora de la forma física que se traduce, a su vez, en una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

Los efectos positivos de un ejercicio físico como el que supone el uso de la bicicleta y la disminución de la contaminación que implica (tan perjudicial para nuestra salud) pueden convertirse en grandes argumentos para convencer a un número creciente de personas, progresivamente preocupadas por la salud, de que es posible aprovechar los desplazamientos cotidianos para mantener una forma física adecuada y mejorar la calidad del aire.



Por ello, es imprescindible la implicación de la Consejería de Salud, buscando su apoyo en la divulgación de los efectos beneficiosos para la salud que tiene el uso de la bicicleta, incluyendo este argumento en todas las campañas coordinadas por dicha Consejería encaminadas a potenciar la salud de los ciudadanos, transmitiéndose a través de los folletos y carteles habituales en los centros sanitarios, ambulatorios y consultorios, medios de comunicación, páginas web y las redes sociales en que participen.

El hecho de que pueda incluirse como una buena práctica más en la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención supondría un empuje importante en el impulso del uso de la bicicleta en la población de edad más avanzada, dentro de sus posibilidades, sector al cual es más difícil llegar.

También supondría un buen empuje la promoción de "**Rutas saludables en bicicleta**", a imagen y semejanza de lo que se viene haciendo en la campaña de "**Paseos saludables**" o apoyando iniciativas como *Ciclismo activo sin edad*, para lo que se podría contar con la colaboración de asociaciones o clubes ciclistas.

Otra medida que puede proponerse sería el desarrollo de un proyecto piloto para la promoción del uso de bicicleta en alguno de los dos centros hospitalarios de referencia de la Comunidad Autónoma, el Hospital San Pedro o la Fundación Hospital de Calahorra, que incluya la mejora de los itinerarios ciclistas de acceso, la instalación de aparcabicis, la disposición de vestuarios y duchas, la promoción del uso de la bicicleta entre el personal sanitario, etc.

5.5. NORMATIVA

El desarrollo normativo debe ser un instrumento en el que se apoye el fomento del uso de la bicicleta, que unifique las diversas normativas existentes. Los marcos normativos europeos y estatales han definido ya algunas directrices para incluir a la bici en las nuevas formas de movilidad, a las que se suman las diferentes normativas municipales.

La promoción de la movilidad ciclista requiere por parte de los diferentes ámbitos normativos la consideración de la bicicleta como un medio de transporte más. Por ejemplo, en la ley de carreteras resultaría muy importante la inclusión y reconocimiento de los diferentes tipos de vías ciclistas para permitir su planificación y ejecución.

Disponer de una Normativa específica, clara y concreta sirve como referente a los usuarios de la bicicleta, dotándoles de una confianza jurídica y normativa respecto a su uso.

También es conveniente que el desarrollo normativo no sólo abarque los aspectos correspondientes a los desplazamientos por las vías, sino que se conjugue con otras como la protección del medio ambiente, la accesibilidad al transporte, la adaptación de espacios o el deporte, etc.

Las administraciones públicas tienen la responsabilidad de legislar, dotar y mantener las infraestructuras y servicios óptimos para el uso de la bicicleta. Desde el Gobierno de La Rioja se puede impulsar y coordinar el desarrollo de ordenanzas y políticas locales de movilidad ciclista. En el ámbito municipal probablemente es donde más trascendencia tenga la aprobación de ordenanzas específicas.

El desarrollo de una movilidad sostenible en las ciudades requiere la incorporación de reglas que establezcan un reparto eficaz y equilibrado del uso del viario, tanto para vehículos, motorizados como no motorizados, y peatones. Todo ello con el fin de mejorar la convivencia de los diferentes modos y la reducción de conflictos que puedan producirse entre ellos y, en particular, la protección de los ciclistas.

Debido a las grandes diferencias existentes entre los municipios de La Rioja (tamaño, población, topografía, tipo de viario, recursos, etc.), puede resultar poco práctico proponer una regulación común a todos ellos, siendo probablemente más pertinente facilitar criterios y orientaciones que permitan a cada municipio establecer la regulación más adecuada a su problemática concreta.

5.6. SEGURIDAD VIAL

La seguridad física de los trayectos en bicicleta es fundamental para que ésta sea aceptada y usada. La generación de condiciones de seguridad, la adopción de medidas por parte de todas las personas usuarias de la vía, la información y la vigilancia por parte de las administraciones públicas son claves en el desarrollo de esta estrategia.



Es muy importante que los **Proyectos de carreteras incorporen criterios de seguridad ciclista** en cada una de las actuaciones de mejora y nueva construcción de carreteras del Gobierno de La Rioja, teniendo en cuenta la seguridad y la comodidad ciclista.

Se sugiere la aportación de propuestas de señalizaciones indicativas para futuros programas de mejora de seguridad vial en las carreteras regionales.

Hay que continuar reforzando los trabajos de mejora de la señalización y de la conservación de carreteras, incluyendo la inversión en la digitalización de la señalización, incorporando sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Así mismo, mantener una colaboración activa con el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT*, en la parte específica de la movilidad ciclista que se dedica a analizar y difundir información sobre riesgos, causas y consecuencias de los siniestros viales.

Diversas entidades como Fundación MAPFRE o la Asociación Española de la Carretera, también han mostrado su sensibilidad sobre la seguridad ciclista; Ésta última, en la presentación del Plan de carreteras seguras, verdes y conectadas, mencionan aspectos relacionados con la seguridad,

defendiendo las inversiones en actuaciones como la repavimentación de algunas carreteras interurbanas, la creación de carriles bici segregados del tráfico motorizado y la mejora de la funcionalidad de los accesos a poblaciones, con especial atención a usuarios vulnerables como los ciclistas.

Por otro lado, adoptar medidas que fomenten un uso mayor de la bicicleta conllevará una **disminución del tráfico de vehículos a motor privados y, por tanto, la mejora de las condiciones de seguridad de la circulación.**

Sin olvidar la influencia que tiene en la seguridad viaria de los ciclistas la educación de los conductores y su mentalización respecto a la necesidad de compartir el espacio que este modo de transporte mucho más vulnerable, mediante campañas de publicidad, jornadas o cursos a conductores de autobuses urbanos a través de los ayuntamientos, etc.

5.7. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible supone una herramienta más en las diversas estrategias de sostenibilidad, tanto en la protección ambiental como en la de cambio climático.

Es indudable que el desarrollo de una estrategia que potencie el uso de la bicicleta favorece la protección del medio ambiente. Los beneficios del aumento del reparto modal de los desplazamientos en bicicleta serán tangibles en varios campos:

- Disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes.
- Disminución de ruidos, tanto del motor como los de rodadura.
- Disminución de generación de residuos, especialmente aceites y plásticos.
- Disminución del consumo de energía primaria que además hay que importar a otros países, al reducirse el uso de modos de transporte motorizados que son los que consumen dicha energía.

La materialización de medidas que supongan un aumento de los desplazamientos en bicicleta en detrimento del uso de modos de transporte motorizados contribuirá a reducir la huella de carbono. Cada kilómetro recorrido en bici, sin contar procesos de fabricación, emite 1,67 gramos de CO₂, mientras que cada kilómetro recorrido en coche con motor de gasoil emite 300 gramos de CO₂ (180 veces más).



5.8. TURISMO Y OCIO

Promocionar el cicloturismo como una opción turística más en nuestro territorio contribuirá sin duda a aumentar el atractivo de esta región. Este tipo de turismo se ha demostrado como un polo atractivo, representando un turismo de calidad y que cuida el territorio.

Además, el cicloturismo no es estacional puesto que se puede realizar en cualquier época del año, complementado de esta forma las ofertas invernales y estivales que ya están implantadas en nuestra región.

Hay que invertir en una “red de movilidad turística” que además va a beneficiar a pequeñas poblaciones, adecuando la red local y las travesías en entornos rurales, haciéndolas más atractivas a la movilidad ciclista.

Crear rutas turísticas en bicicleta, facilitar información sobre rutas y servicios cicloturistas en las oficinas de turismo, establecer ayudas para la adaptación de alojamientos rurales con servicios cicloturistas, etc. son medidas que favorecerán esta opción turística de la región.

Además, el cicloturismo es perfectamente compatible con otras modalidades ya consolidadas en La Rioja, como el enoturismo, el turismo gastronómico, el deportivo y de aventura, el turismo rural, etc. generando sinergias que aumentará la calidad de la oferta turística de La Rioja.

Hay que aprovechar el gran potencial que tiene nuestra región desde el punto de vista enológico y gastronómico para promocionar este tipo de turismo combinado.



Imagen de larioja.bike

Navegando por internet se encuentran agencias que organizan escapadas de este tipo, donde se combina rutas en bici con visitas a bodegas.

Por lo tanto, hay que promocionar esta vertiente, divulgándola y facilitando información sobre rutas y servicios cicloturistas en todas las oficinas de turismo.

5.9. DEPORTE

La práctica deportiva del ciclismo es una disciplina que está arraigando cada vez con más fuerza en nuestra Comunidad, especialmente en la modalidad de bicicleta de montaña (BTT). El fomento de esta práctica deportiva a veces es la forma de conocer sus otras vertientes.

El Gobierno de La Rioja debe encabezar y dirigir todos los impulsos que desde cualquier ámbito de la sociedad pretendan fomentar el deporte ciclista. La promoción y la regulación de eventos deportivos relacionados con la bicicleta se encuentran dentro de sus competencias.

También lo es el promover, mantener y mejorar instalaciones deportivas para la práctica del ciclismo. Hay que potenciar las instalaciones del complejo deportivo de Prado Salobre, que cuenta con un velódromo y un circuito de BTT, impulsando su utilización mediante la celebración de pruebas ciclistas. Lo anterior pasa también por mejorar el acceso viario a este complejo, que se hace a través de caminos en estado muy mejorable.

Por otro lado, hay que aprovechar la inestimable ayuda que pueden aportar para el desarrollo de la presente Estrategia tanto la **Federación Riojana de Ciclismo** como todas las asociaciones y clubes ciclistas de La Rioja. Por ejemplo, en la organización de eventos ciclistas, charlas en centros docentes, cursos de aprendizaje, competiciones populares, salidas recreativas, etc.

Así mismo, hay que volver a apostar por la organización de la vuelta ciclista a La Rioja, que quedó suspendida hace unos años, promoviendo su retorno, haciéndola más atractiva a la participación de los equipos profesionales.



Y seguir impulsando “La Rioja Bike Race” que ya se organiza gracias a la colaboración de varias administraciones, entre ellas el Gobierno de La Rioja.

Sin olvidarnos de otro tipo de pruebas ciclistas, similares a la que organiza el Club Ciclista de Cenicero Rioja y Pedal, “la clásica retro de La Rioja”.

También se puede proponer la celebración de Juegos deportivos en edad escolar en la modalidad deportiva de ciclismo. Por ejemplo, se podría crear una Liga Escolar de Ciclismo de La Rioja, como se ha hecho en otras provincias, implicando a las Escuelas y Clubes de Ciclismo, así como a la Federación Riojana de Ciclismo.

Revisar el sistema de solicitudes y permisos para facilitar pruebas deportivas, especialmente para el uso de vías públicas, es una medida que ayudaría a la organización de pruebas ciclistas populares.

También se puede actuar en la promoción del acceso en bicicleta a las instalaciones deportivas. Muchos municipios de La Rioja disponen de alguna instalación deportiva a la que acuden los ciudadanos para practicar diferentes deportes. Estas instalaciones constituyen focos de atracción de desplazamientos de personas. Sería importante que las instituciones deportivas, municipales y regionales, tratarán de promover el acceso a dichas instalaciones en modos alternativos al vehículo privado como es la bicicleta.

Esta medida debe ir acompañada con el desarrollo de vías ciclistas en los itinerarios de acceso a las principales instalaciones deportivas, consensuándose su construcción entre las autoridades municipales y las regionales, acompañadas de la instalación de aparcabicis y de puntos de préstamo de bicicletas.

También entraría dentro de este apartado la colaboración con las instituciones deportivas para la promoción del uso de la bicicleta entre sus aficionados. Por ejemplo, para que la utilicen en los accesos a los campos de fútbol o polideportivos donde jueguen sus competiciones.

5.10. PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN

La bicicleta tiene en la actualidad unas connotaciones directas ligadas al deporte y al esfuerzo, mucho mayores a las que se refieren a su uso como medio de transporte seguro y sostenible, que hacen que parte de la población no se la plantee su utilización con este objetivo.

Por ello, es necesario generalizar la cultura ciclista, ámbito de la bicicleta que ha experimentado importantes cambios en los últimos años. Se debe acompañar del desarrollo del ciclismo urbano, el cual muestra a la bicicleta como medio de transporte, de la visibilización de la diversidad de modalidades deportivas y de la difusión del impacto económico que genera en el territorio.

Todo ello plantea la necesidad de difundir la Estrategia Regional de la Bicicleta, organizando jornadas, campañas publicitarias, empleando medidas para la generación de materiales gráficos y audiovisuales que estén disponibles a través de los medios de comunicación y de plataformas digitales.

También puede desarrollarse una página web de la bicicleta en La Rioja, de información y recursos ciclistas, para dar visualización de su promoción en todos los ejes que aparezcan en el plan, dar a conocer las acciones que se deriven del mismo, la promoción de los proyectos y sus resultados.

5.11. PARTICIPACIÓN Y COLABORACIÓN

Es conveniente la creación de espacios de participación para implicar a distintas administraciones, tejido social empresarial, asociaciones y club ciclistas, organizaciones ecologistas y todas aquellas que promueven una movilidad sostenible. Para ello puede crearse una **Mesa de la bicicleta en La Rioja**, que sirva para establecer un proceso participativo para la revisión de la presente Estrategia Riojana de la Bicicleta.

Será igualmente importante generar, al mismo tiempo, canales permanentes de comunicación con el objetivo de disponer de toda la información. De esta forma se verá mejorada la efectividad de las acciones y se multiplicará su efecto.

También pueden buscarse sinergias con otras entidades como la *Red de Ciudades por la Bicicleta*, que cuenta con la representación de 807 municipios, pero también Diputaciones como Guipúzcoa, Vizcaya, Pontevedra y Barcelona y Consorcios de transporte, con objetivos comunes a este Plan como promover el compromiso institucional a favor de la bicicleta, difundir e incentivar su uso y orientar la planificación técnica y estratégica.

5.12. PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO

Tanto la planificación como las acciones que se contemplan en esta Estrategia deberán desarrollarse en base a una coordinación, gestión y seguimiento que son necesarios para beneficiar y garantizar el crecimiento adecuado del uso de la bicicleta.

Una de las principales dificultades que encuentra el desarrollo de este tipo de planes es la ausencia de una institución específica, de un departamento en el Gobierno que asuma las competencias, coordine las actuaciones y se responsabilice de impulsarlo.

Es por ello que resulta imprescindible la creación de un Organismo que se encargue de asegurar la coordinación, desarrollo, impulso y seguimiento de todas las actuaciones que se lleven a cabo, tanto por el Gobierno de La Rioja como por el resto de las administraciones locales. Será necesario también para evaluar los resultados obtenidos, todo ello sin perjuicio de las competencias existentes.

Por otro lado, es muy importante disponer de datos para poder realizar un análisis y diagnóstico de la situación actual de la movilidad ciclista, ver su evolución y valorar la incidencia las actuaciones puestas en marcha. La puesta en marcha de un **“Barómetro de la bicicleta riojana”**, similar al ya existente a escala nacional, es una herramienta que puede ser de gran ayuda en la planificación, permitiendo conocer con más detalle, a través de encuestas de hábitos de movilidad, tipologías de

la movilidad ciclista riojana, distribución por sexo y edades, recorridos, frecuencias, motivaciones, necesidades y problemáticas, usuarios potenciales, etc.

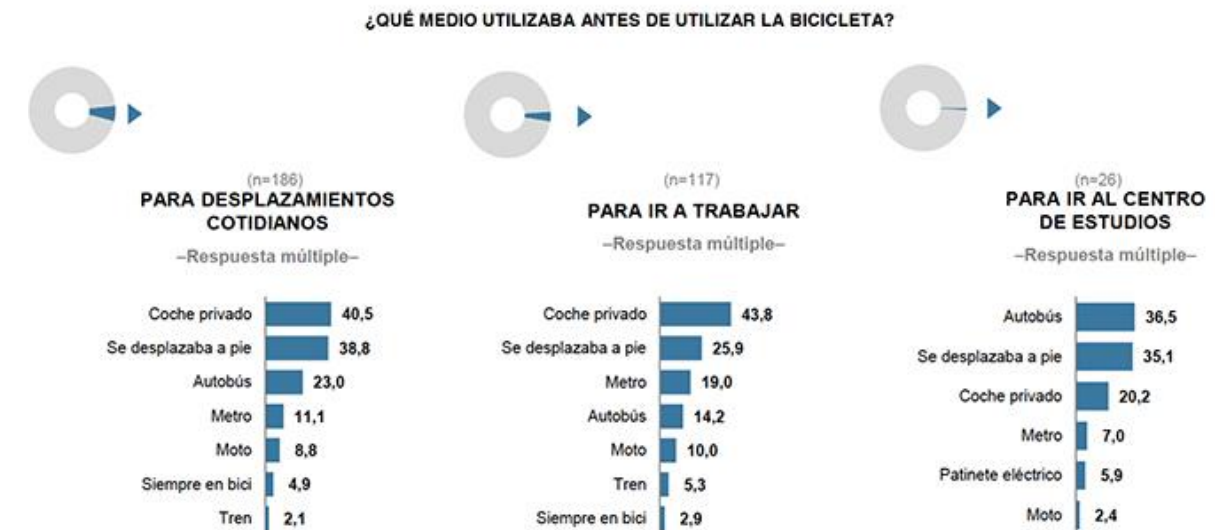


Imagen obtenida del Barómetro de la Bicicleta en España que revela que, en los desplazamientos cotidianos, el medio que se usaba antes de utilizar la bicicleta eran el coche o la moto en más del 40% de los casos.

Analizar estos datos es clave para continuar diseñando medidas que mejoren el uso de la bici.

Hoy día las aplicaciones tecnológicas permiten la obtención automática de datos con información fiable y objetiva para analizar datos de movilidad ciclista; ejemplo con la instalación de “contadores” tanto en la red ciclista como en carreteras o vías compartidas.

Esto permitiría elaborar mapas de flujos ciclistas, evaluar el uso de estas infraestructuras, obtener datos de frecuencias y distribuciones temporales, ver su evolución, medir el éxito de una campaña determinada, etc.

6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

6.1. DISEÑO DE UNA RED CICLABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO

El área metropolitana de Logroño se puede concretar en 13 municipios (Albelda de Iregua, Alberite, Agoncillo, Arrúbal, Cenicero, Entrena, Fuenmayor, Lardero, Logroño, Murillo de Río Leza, Nalda, Navarrete y Villamediana de Iregua) que acumulan una población de 190.000 habitantes, un 60% de la población de toda la Comunidad Autónoma de La Rioja. La distancia máxima a la capital es de 22 km en el caso de Cenicero, pero la distancia media es de unos 10 km.

Se propone establecer una red de itinerarios ciclistas que comuniquen todas estas localidades, bien directamente o bien a través de otras intermedias.

Dicha red debe contemplar con especial atención las **comunicaciones del área metropolitana de Logroño con los nudos más importantes de movilidad de la ciudad**, como pueden ser el Hospital San Pedro, la Universidad, la Estación Intermodal de Tren y Autobuses, etc., todo ello en colaboración y coordinación con el Ayuntamiento de Logroño.

En este sentido, reseñar que en marzo de 2021 se ha redactado un documento por encargo de la Dirección General de Infraestructuras, denominado “ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA INSTALACIÓN DE VÍAS CICLISTAS ENTRE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO”.

Dicho estudio planifica la creación de una red ciclista de unos 354 km de longitud total, que contempla la conexión de los municipios mencionados pertenecientes al área metropolitana de la capital riojana, con una inversión cercana a los 40 millones, con la posibilidad de financiarse parcialmente con fondos provenientes del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia.

Las vías ciclistas consistirían en una de las siguientes opciones, según cada caso:

- Carril-bici adosado a una carretera.
- Vía mixta, resultante de la adaptación de caminos vecinales existentes.
- Senda-bici, itinerarios de uso exclusivo de bicicletas aplicados a caminos tradicionales.

6.2. RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

La creación de una red de vías ciclistas de ámbito regional, que complemente la red del área metropolitana de Logroño definida en el apartado anterior, es la principal apuesta de la Estrategia Regional de la bicicleta.

La red regional debe establecer las conexiones de otros municipios importantes que quedan fuera del área citada, favoreciendo la comunicación entre ellos mediante el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Es importante también que la Red tenga una estructura definida y congruente con la realidad social de La Rioja, que disponga de un cierto grado de conectividad en su conjunto y que tenga una “imagen reconocible” que potencie su utilización.

El tipo de desplazamientos que se contemplan, los interurbanos, corresponden en buena medida a las distancias donde la bicicleta se considera un medio de transporte capaz de competir con el vehículo privado.

Por otro lado, se pretende que esta red no sólo sirva para recoger los **desplazamientos de tipo cotidiano** (desplazamientos motivados por el trabajo, estudios, compras, etc.) sino también aquellos relacionados con el **ocio, el turismo y el deporte**.

Estos últimos están dirigidos a un uso más recreativo de la bicicleta, ubicados en entornos naturales de singular belleza o centros de atracción turística. Con ello se pretende fomentar el uso de la bicicleta como herramienta turística que este medio puede generar en las comarcas menos pobladas de la Comunidad Autónoma

Esta red debe contemplar también la conexión con los carriles bici que se incorporarán en las obras de mejora de la red viaria autonómica que sirve de acceso a polígonos industriales, como se ha realizado recientemente en los polígonos de Planarresano y del Raposal, ambos en Arnedo.

Los criterios que se han considerado para diseñar esta red se basan fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- Datos de población: criterio principal que ha pretendido buscar rutas directas de transporte en bicicleta en el entorno de las localidades de más de 1.000 habitantes. También se ha tenido en cuenta los datos de población estacional, por su potencial utilización con un uso más recreativo.
- Funcionalidad y potencialidad: distancia entre núcleos, pendiente media altimétrica, conexión con centros de actividad laboral.
- Conectividad con puntos de atracción turística, recreativa, medioambiental, etc.
- Interconexión con la red de transporte regional de autobuses (metropolitano, interurbano y rural) y la red ferroviaria.
- Conectividad con otros itinerarios cicloturistas y deportivos.
- Conexiones con otras rutas como el Camino de Santiago, vías verdes y rutas senderistas.

Como anejo a esta memoria se ha incluido un **APÉNDICE** con la descripción de los itinerarios propuestos. **En total se proponen 47 itinerarios que suman 269 kilómetros de recorrido.**

El mismo Apéndice incluye su descripción y una breve justificación, conteniendo para cada uno de ellos una tabla que incluye la longitud, desniveles, velocidad media estimada, tiempo de recorrido, tipos de vía por donde discurre y un plano esquemático.

Así mismo, contiene un **Plano General** que incluye todos los recorridos para reflejar su distribución regional y las conexiones con otros itinerarios de interés turístico, ambiental y patrimonial, como son las vías verdes, el Camino de Santiago y la Vía romana del Iregua.

Se aprecia en él un conjunto de itinerarios que integran los objetivos expuestos, tanto los enfocados a fomentar una movilidad ciclista cotidiana, como medio de transporte alternativo al vehículo privado, como aquellos que tienen una funcionalidad más turística y recreativa, tanto para los ciudadanos riojanos como para sus visitantes.

El ámbito regional del trabajo correspondiente a esta primera fase de la Estrategia conlleva que el nivel de detalle de los trazados sea reducido, sin entrar a valorar itinerarios alternativos a los elegidos. Esa evaluación se debe remitir a fases sucesivas de este estudio y/o al propio proyecto constructivo de cada vía ciclista.

En ellos se deberá resolver la dificultad de compatibilizar la circulación segura de ciclistas sobre las plataformas de las carreteras que, en gran medida, son los ejes de comunicación más directa entre

núcleos urbanos y su trazado puede ser el más funcional también para los desplazamientos ciclistas.

La puesta en marcha de una red ciclista tan ambiciosa como la propuesta requiere de un largo periodo de tiempo, por lo que sus efectos globales tardarán en mostrarse, lo que puede desanimar a las instituciones que lo impulsan y a la población en general.

Por ello, es beneficioso ir poniendo en marcha algunos “proyectos piloto” que muestren la potencialidad de esta Estrategia, exponiendo sus efectos y las condiciones de éxito. Es lo que se pretende hacer por parte del Gobierno Regional con la redacción de **dos proyectos de viales ciclopeatonales, uno entre las poblaciones de Baños de río Tobía y Bobadilla y otro junto a la carretera LR-251 desde Fuenmayor hasta el camping**, trabajos que están ya en marcha en paralelo a la propia redacción de este Documento.

6.3. INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS

Dentro de este apartado se contemplan otras infraestructuras que facilitan el uso de la bicicleta o que sirven de apoyo a los usuarios de la red ciclista. Nos referimos a las siguientes:

Aparcabicis seguros

Consiste en la implantación de aparcamientos seguros (cerrados) en núcleos urbanos, estaciones de ferrocarril y autobuses en colaboración con Ayuntamientos, ADIF y empresas de transporte público. Hay muchos y diferentes modelos instalados en otras ciudades españolas y europeas. En la imagen adjunta se muestra el empleado en la ciudad de Santander.



Talleres de auto reparación

Nos referimos a columnas de uso público que disponen de las herramientas más comunes para realizar reparaciones básicas de la bicicleta.

Hay diferentes modelos comerciales, como el que se muestra en la imagen adjunta, que ya han sido instalados en otras regiones. Suelen estar ubicados en vías cicloturistas de importancia, circuitos de BTT (bicicleta de montaña), vías verdes, o próximos a la universidad, centros deportivos, etc. En algunas ocasiones van acompañados de lavaderos para la limpieza de la bicicleta, muy útiles cuando estos se colocan en los circuitos de BTT.

Es muy conveniente que la instalación de este tipo de infraestructuras cuente con la colaboración de los ayuntamientos para su mantenimiento y, en el caso de lavaderos, para la conexión con la red de agua.



Puntos de préstamo de bicicletas

Consiste en crear una infraestructura similar a la existente en Logroño, que podría denominarse RIOJABici, para el préstamo de bicicletas que, en este caso, sería mejor que fueran eléctricas, puesto que estarían encaminadas al transporte entre ciudades, donde las distancias son mucho mayores.

Puntos de recarga para bicis eléctricas

En los últimos años asistimos a un incremento en el uso de la bicicleta eléctrica, lo cual está posibilitando el acceso a la bicicleta a sectores que lo tenían más difícil. Es el ejemplo de las personas mayores en lo relativo a un uso personal, o el del reparto de mercancías con triciclos eléctricos en lo relativo a un uso profesional.

Este aumento de las bicicletas de pedaleo asistido debería acompañarse con puntos de recarga accesibles y próximos, que proporcionen mayor autonomía complementando a la de las tomas domésticas.

Garantizar una red de recarga para bicicletas eléctricas podría tener un impacto relevante, abriendo interesantes perspectivas de movilidad.

En el mercado existen ya algunas tipologías de puntos de recarga, con tendencia a ser inalámbricos.

Uno de los más innovadores es el de las peanas que sirven para estacionar, anclar y recargar la bicicleta, utilizando la pata de cabra para realizar esta operación. El de la imagen contigua es un modelo desarrollado por una empresa tecnológica de los países bajos que consta de una placa de carga embebida en el pavimento conectada a la red eléctrica local y un pie de apoyo especial formado por dos patas que se instala en la bicicleta.



Esta medida puede venir acompañada del uso de redes de energía sostenibles (paneles solares u otros sistemas menos habituales, pero disponibles en el mercado, como las microturbinas hidráulicas conectadas a la red de abastecimiento de agua de las poblaciones).

Señalética específica

Nos referimos a la instalación de carteles que contengan planos con los itinerarios existentes en su entorno, incluyendo datos prácticos para los usuarios de forma que conozcan con detalle la ruta que van a emprender, como su longitud, el desnivel, el tiempo de viaje y su dificultad.

Los mapas y planos deberán ser visibles para los usuarios potenciales, debiendo estar presentes en nodos de comunicación, centros escolares, sanitarios, culturales y turísticos para que las personas conozcan su existencia y sus posibilidades de uso.

A lo largo del recorrido se instalarían también flechas direccionales e hitos kilométricos para complementar la información transmitida al ciclista. Este tipo de carteles y señales ya son habituales en recorridos cicloturistas.

Cobertura de telefonía móvil

La conectividad a internet es una gran herramienta con aplicaciones directamente relacionadas con el uso de la bicicleta, utilizada habitualmente para la descarga de información, mapas, etc. La cobertura de datos permite además la localización y auxilio de un ciclista en caso de accidente.

Por tanto, habrá que dotar de la tecnología necesaria para conseguir tener una buena cobertura de datos y voz en la toda la red ciclable regional.

6.4. ACTUACIONES EN SEGURIDAD VIAL

Mejora de la señalización

En este aspecto ya se están desarrollando algunos trabajos para la mejora de la señalización en nuestras carreteras, incluyendo la variable de la movilidad ciclista.

Hay que continuar reforzando y ampliando la señalización y limitación de velocidad en trayectos habituales de ciclistas.

Pero hay mucho camino por recorrer, mejorando por ejemplo la inversión en la digitalización de la señalización, incorporando sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Actuaciones como la instalación de señales verticales luminosas que se activan al paso de ciclistas, como los que se han colocado en varios puntos de las carreteras riojanas, son una muestra de la creciente sensibilidad de la Administración por mejorar la seguridad de los ciclistas.



También sería conveniente reforzar los trabajos de conservación de nuestras carreteras, asegurando la limpieza y la regularidad del pavimento, especialmente en arcenes de uso habitual ciclista.

En cuanto a la señalización horizontal y el balizamiento, son elementos que refuerzan la atención de los conductores advirtiéndoles de la presencia de un carril bici. Son muy habituales cuando éste discurre en paralelo a una vía. Esta circunstancia va a presentarse habitualmente cuando se desarrolle la Red regional de vías ciclistas. Ya se ha mencionado que en gran parte de los recorridos propuestos coincidirán en un mismo corredor carreteras y vías ciclistas, al ser éstas las conexiones más directas entre las poblaciones. Por lo tanto, es conveniente "segregar" de alguna manera la calzada de la vía ciclista.

En cualquier caso, tanto en la señalética como en el diseño de vías ciclables, deberá garantizarse la homogeneización en el territorio de la Comunidad y del resto de autonomías, de modo que sea reconocible para el usuario, evitando la proliferación de diseños que solo pueden confundir a usuarios y resto de conductores.



6.5. INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

La distancia y la topografía son factores limitativos en el posible uso de la bici como medio de transporte cotidiano. A partir de distancias de 10 km o de 20-30 minutos de recorrido empieza a ser un medio de transporte poco competitivo con el automóvil.

La combinación entre la bicicleta y otros medios de transportes a lo largo de todo el territorio permite ampliar los horizontes para los desplazamientos sostenibles. Fomentar la intermodalidad es hacer posible el acceso al transporte público y de uso combinado.

También desde la perspectiva de los desplazamientos de ocio y turismo, la integración bicicleta-transporte público ofrece la ventaja de permitir desplazamientos a zonas más alejadas, donde moverse en bicicleta para recorrerlas.

Las acciones que se pueden desarrollar en este campo son:

- Adaptación de la normativa de transporte de pasajeros por carretera (promoción de la intermodalidad autobús más bicicleta).
- Adaptación de la normativa de transporte ferroviario de pasajeros (promoción de la intermodalidad tren más bicicleta).
- Permitir a los usuarios portar bicicletas sin coste adicional en el billete, para lo cual los vehículos deberían llevar los oportunos soportes, en la forma y con los límites que se establezcan.
- Informar sobre las condiciones de acceso a los autobuses con una bicicleta, publicitándolo en las estaciones y en los vehículos de las empresas adjudicatarias de servicios de transporte de viajeros por carretera.
- Promover, mediante acuerdos con RENFE, la instauración de rutas turísticas combinadas tren-bicicleta a través de estaciones de ferrocarril que sirvan de acceso a rutas de cicloturismo, enoturismo, etc. Modelos similares ya se están utilizando en otras provincias, como el de "Las Rutas Verdes" del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- Instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en estaciones e intercambiadores de transporte.
- Habilitar zonas de aparcamiento subterráneo en los parquin de las estaciones intermodales de viajeros de La Rioja.
- Instalación de servicio de préstamo de bicicletas para poder disponer de una bicicleta de alquiler en destino que permita completar el recorrido. Incluso se podría promover la integración tarifaria de los servicios de préstamo y alquiler de bicicletas con el transporte público, de modo que el pago de este último dé derecho al uso de aquellas.
- Facilitar la accesibilidad, en los andenes, y en las puertas o controles de acceso, generalmente pequeños para el paso con una bicicleta.
- Diseñar programas de promoción de usos mixtos de la bicicleta con los modos de transporte colectivos.
- Campañas de sensibilización y formación a personal de transporte público.

6.6. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA

El reparto de mercancías con bicicletas de carga en los centros urbanos es perfectamente viable. Incluso se menciona en el Dictamen del Comité Europeo de las Regiones 2017/C 088/10 - Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta (punto 27). En él se pide que las próximas directrices de la Comisión Europea sobre logística urbana reconozcan el enorme potencial del cambio que

representaría prestar servicios y entregar mercancías de hasta 250 kg con bicicletas eléctricas de carga, por lo que se recomienda optar, en la medida de lo posible, por este tipo de logística.

Por lo tanto, hay que pensar también en la bicicleta como un vehículo para el transporte de mercancías de última milla, como ciclo-logística para la distribución comercial dentro del centro de las ciudades, sobre todo donde hay mayor intensidad de tráfico y donde los accesos al tráfico rodado están de alguna manera restringidos.

Es, además, una fuente de empleo y desarrollo económico incipiente.

Algunas propuestas para el fomento del transporte de mercancías de última milla pueden ir encaminadas a:

- la creación de un portal de datos con información de las empresas del sector;
- redacción de una guía para la inclusión en los PMUS de estándares para la facilitación de la ciclo logística;
- organización de jornadas especializadas;
- Convocar premios o subvenciones para las iniciativas de distribución urbana de mercancías activas y sostenibles.

6.7. APARCAMIENTOS EN ZONAS COMUNITARIAS RESIDENCIALES

En línea con lo mencionado en el apartado 5.2 de URBANISMO Y VIVIENDA, una medida que más para fomentar el uso de la bicicleta es ordenar la creación de espacios de aparcamiento en edificios de nueva creación y en obras de reforma y rehabilitación de los existentes.

A través de herramientas de planeamiento urbanístico y mediante subvenciones a comunidades de propietarios se pueden incentivar las obras necesarias para que los edificios y zonas residenciales incorporen aparcamientos protegidos, seguros y accesibles.

6.8. APLICACIONES MÓVILES

Esta propuesta consiste en que desde el Gobierno de la Rioja se impulse el desarrollo de una aplicación móvil (app) destinada a la movilidad ciclista. Desde esta app se podría acceder a servicios como:

- Consulta del mapa de la red regional de vías ciclistas.
- Definición de itinerarios: longitud, desnivel, tiempo de recorrido, etc.
- Descarga de rutas.
- Conexiones con transporte público y ferroviario.
- Ubicación de los puntos de préstamo de bicicletas, aparcabicis, talleres de autoreparación, etc.
- Puntos de interés turístico, medioambiental, patrimonial, rutas senderistas, vías verdes, etc.
- Instrucciones de mecánica básica: ruedas, cadena, frenos, cambios. Kit de herramientas.
- Recomendaciones de seguridad vial: cómo andar en bici de noche, accidentes comunes en bicicleta y cómo evitarlos, qué hacer en caso de accidente, seguros, etc.
- Aviso al 112 en caso de accidente con localización vía GPS.
- Buzón de incidencias, opiniones o sugerencias.

6.9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Su importancia en el proceso de concienciación y mejora de las condiciones de la movilidad sostenible se ha mencionado en apartados anteriores.

Es conveniente establecer un proceso de participación con el objetivo de lograr la mayor colaboración de la sociedad y la Administración para buscar la resolución de las necesidades y problemas particulares mediante aportaciones conjuntas.

Se hace necesario la creación de espacios de participación para implicar a la ciudadanía, al tejido social y empresarial, estableciendo canales permanentes de comunicación con el objetivo de mejorar la efectividad de las acciones.

Las formas de participación que se proponen son las siguientes:

- Constitución de un grupo de trabajo con participación de las Direcciones Generales de Infraestructuras, Biodiversidad, Educación, Deportes, Salud, etc., la Demarcación de Carreteras del Estado, RENFE, asociaciones ciclistas, etc.
- Habilitación de una página web en la que además de exponer los documentos de esta Estrategia, se presentan cuestionarios con opción de presentar observaciones y sugerencias.
- Diseño y realización de una encuesta dirigida a las asociaciones y clubes ciclistas, organizaciones ecologistas y las que promueven la movilidad sostenible, donde se recojan sus datos, sugerencias y propuestas.
- Celebración de reuniones de trabajo con ayuntamientos, responsables regionales de carreteras, transportes, deportes, educación, urbanismo, sanidad, así como asociaciones y clubs ciclistas federados.
- Elaboración de un documento de síntesis para facilitar su divulgación en los diferentes ámbitos de participación. Incluiría la descripción de la situación actual, los objetivos de la presente Estrategia y el resumen de las actuaciones propuestas.
- Exposición de los objetivos en varios foros y conferencias de diverso alcance (Jornadas, Prensa, Radio, Youtube, Televisión, videos en los autobuses públicos, paneles explicativos, etc.).
- Reuniones con responsables de otras comunidades autónomas y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6.10. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

Se propone la financiación de proyectos de fomento de la bicicleta en centros educativos. Este tipo de actuaciones se han puesto ya en marcha en otras comunidades autónomas como la de Cantabria.

Los objetivos generales del programa de fomento de la bicicleta en los centros educativos se enmarcarían dentro de los siguientes principios:

- a) Concienciar y formar a la comunidad educativa (alumnos, profesores, personal y padres) en relación al concepto de movilidad sostenible, con especial incidencia en las opciones de la bicicleta.

- b) Desarrollar propuestas encaminadas a lograr un acceso sostenible a los centros escolares, en los cuales la bicicleta tenga mayor protagonismo.
- c) Formar y familiarizar a la comunidad educativa, sobre el uso de la bicicleta en el contexto cotidiano como medio de transporte habitual.
- d) Conocer y analizar las características y condiciones de movilidad existentes para acceder al centro educativo.
- e) Fomentar la utilización de la bicicleta por parte de los profesores, como forma de potenciar la imagen de ésta entre los alumnos.
- f) Fomentar la independencia del alumnado en su movilidad cotidiana mediante el uso habitual de la bicicleta especialmente, para acudir a los centros escolares.
- g) Formar a los usuarios de la bicicleta sobre sus características y mantenimiento.

Se pueden establecer subvenciones destinadas a los centros educativos de la Comunidad Autónoma de La Rioja para el desarrollo de proyectos que fomenten el uso cotidiano de la bicicleta, así como establecer colaboración con los Centros Educativos Hacia la Sostenibilidad (CEHS) para integrar la movilidad ciclista entre sus acciones.

Se considerarían gastos subvencionables:

- Pequeñas infraestructuras vinculadas al uso de la bicicleta en el espacio de los centros solicitantes, siempre y cuando dichos elementos estén relacionados con el proyecto que se plantea.
- Recursos humanos necesarios para el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos.
- Cualquier tipo de gasto de inversión vinculado con el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos propuestos.

Las medidas que se pueden poner en marcha para fomentar el uso de la bicicleta en los centros educativos son, por ejemplo:

- Desarrollar, con la ayuda de los profesores de educación física o de las asociaciones ciclistas, cursos de aprendizaje de uso de la bicicleta en distintos niveles, desde aprender a manejarla, hasta el desarrollo de recorridos en una conducción segura en los alrededores del colegio o en excursiones durante días especiales (día de la bicicleta).
- En los primeros niveles de enseñanza, promover la formación de una organización de profesores, padres y alumnos que:

promuevan entre los padres de alumnos la utilización por sus hijos de bicicletas para desplazarse a la escuela;

Señalicen a favor de los ciclistas las intersecciones próximas al acceso al Centro, de cara a mejorar la seguridad de los mismos, alertando a los conductores

- Detección de los problemas más importantes para conseguir una movilidad sostenible y segura de acceso a los centros educativos.
- Diseño y ubicación de aparcabicis en los colegios.
- Configuración de itinerarios temáticos (arte, cine, parques, etc.) que puedan resolverse mediante movilidad ciclista, incluyendo actuaciones que la faciliten.

6.11. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS PRIVADAS

Se ha de considerar que los patrones de movilidad en general, y en particular los de accesibilidad a los centros de trabajo, se han ido transformando con el tiempo, aumentando el número de

desplazamientos en vehículos motorizados, de tal manera que hoy en día es frecuente ver atascos en los accesos, dificultades de aparcamiento, etc.

El modelo actual no sólo tiene consecuencias directas reflejadas en costes económicos, sino que existen otros costes no evaluados, como los derivados del consumo de recursos, el aumento de emisiones, la pérdida de espacio público de uso ciudadano de calidad, o consecuencias sobre la salud de las personas.

Esta propuesta pretende favorecer la movilidad sostenible mediante el uso de la bicicleta, actuando sobre los hábitos de movilidad y los patrones culturales vinculados para llevar a cabo su transformación hacia la sostenibilidad.

Los objetivos generales se enmarcan dentro de los siguientes principios:

- Concienciar y formar a empresarios y trabajadores en relación al concepto de movilidad sostenible, con especial incidencia en las opciones de la bicicleta como medio de transporte habitual.
- Desarrollar propuestas encaminadas a lograr un acceso sostenible a los centros de trabajo en bicicleta, en detrimento de los vehículos de motor.
- Formar y familiarizar sobre el uso de la bicicleta en el contexto cotidiano, sus ventajas, características, modo de uso, circulación y mantenimiento
- Elaborar programas de accesibilidad y movilidad en bicicleta al trabajo.
- Reducir o transformar el entorno físico de las empresas privadas dedicado a los vehículos de motor, en beneficio de la bicicleta.

Se podría establecer algún tipo de subvención destinada a la empresa privada de La Rioja para el desarrollo de proyectos que fomenten el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte para acudir a sus centros de trabajo. Por ejemplo, se considerarían gastos subvencionables las inversiones en:

- Pequeñas infraestructuras vinculadas al uso de la bicicleta en el espacio de los centros de trabajo solicitantes, incluyendo las relativas a la higiene personal de los y las trabajadoras, siempre y cuando dichos elementos estén relacionados con el proyecto que se plantea.
- Recursos humanos necesarios para el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos.
- Cualquier tipo de gasto vinculado con el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos propuestos.

6.12. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA POR PARTE DE LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS

Esta propuesta se focaliza en los desplazamientos al centro de trabajo de los trabajadores pertenecientes a las Administraciones Públicas. Se incluyen, además del itinerario de los funcionarios desde su domicilio al lugar de trabajo, los resultantes de su propio trabajo y los traslados entre distintos centros de la Administración.

El programa pretende favorecer la movilidad sostenible mediante el uso de la bicicleta, actuando sobre los hábitos de movilidad y los patrones culturales vinculados para llevar a cabo su transformación hacia la sostenibilidad.

Los objetivos generales se basan en los mismos principios enumerados en la propuesta para el fomento del uso de la bicicleta en empresas privadas.

Las actuaciones que podrían ponerse en marcha serían:

- Implantación de aparcabicis, preferiblemente cubiertos y seguros, en todos los centros de trabajo de la Administración
- Compra de flotas de bicicletas e implantación de sistemas de préstamo en las proximidades de todos los centros de trabajo de la Administración.
- Instalación de puntos gratuitos de recarga para bicicletas eléctricas en instalaciones de la Administración.
- Habilitación para los empleados y responsables de la Administración Regional de locales para vestuarios y duchas a la entrada de todos los edificios de la misma.

6.13. AYUDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE BICICLETAS

Ayudas directas

Consiste en la concesión de ayudas por parte del Gobierno de La Rioja para la adquisición de bicicletas convencionales y eléctricas. Serían beneficiarios las personas físicas residentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja que efectúen la compra de una bicicleta a través de las tiendas o comercios adheridos a la convocatoria.

Si nos fijamos en las propuestas hechas en otras comunidades autónomas, el importe de las ayudas podría oscilar en torno a los valores siguientes:

- Adquisición de bicicletas eléctricas: 250 €
- Adquisición de bicicletas convencionales: 100 €
- Adquisición de bicicletas con elemento de carga para transporte de menores: 150 €

Deducciones fiscales

Se centra en establecer desgravaciones fiscales o aumentar la cuantía de las existentes. Por ejemplo:

- En la Rioja te puedes desgravar ahora el 15% del importe de las adquisiciones de bicicletas de pedaleo no asistido. Límites máximos: 50 euros por vehículo y, a su vez, 2 vehículos por unidad familiar (Art. 32.13 Ley 10/2017 por la que se consolidan las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de impuestos propios y tributos cedidos).*
- En Navarra te desgravas un 30% del valor de la bicicleta eléctrica con un máximo de 450 €, puesto que la base de deducción no puede superar los 1.500 €. (LEY FORAL 16/2017, de modificación de diversos impuestos y otras medidas tributarias)*

6.14. APOYO A EMPRESAS DE ALQUILER DE BICICLETAS

Nos referimos a la posibilidad de promocionar los negocios de alquiler de bicicletas, fundamentalmente en el ámbito rural. Por ejemplo, con la concesión de ayudas en la inversión inicial (a cambio de que exploten y mantengan el servicio de alquiler) y darles visibilidad en la cartera de servicios turísticos.

Esto es aplicable tanto a empresas de nueva implantación como a negocios que ya existan (bodegas, restaurantes, bares, casas rurales, etc.) principalmente situados en pueblos, o bien que estén cercanos a puntos de atracción turística, zonas recreativas o vías verdes, etc.

6.15. SUBVENCIONES A ASOCIACIONES DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Esta medida iría encaminada a la concesión de ayudas a asociaciones sin ánimo de lucro que realicen actuaciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en la Comunidad Autónoma de La Rioja, como viene haciendo la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Los conceptos subvencionables estarían relacionados con aspectos como:

- Acciones formativas: cursillos de aprendizaje y perfeccionamiento en el uso de la bicicleta, cursillos de mantenimiento y reparación de bicicletas, etc.
- Acciones informativas: exposiciones, conferencias, seminarios, fiestas, marchas ciclistas, etc.
- Realización de investigaciones sobre la movilidad ciclista.
- Organización de mercadillos de compra y venta de bicicletas y material de segunda mano.
- Etc.

6.16. CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN

A la vez que se ponen en marcha medidas para el fomento del uso de la bicicleta hay que intensificar el esfuerzo desde la información, la educación y la sensibilización. Es necesario involucrar a toda la sociedad para lograr un cambio de mentalidad.

Hay que desarrollar campañas encaminadas a:

- Normalizar la bicicleta como medio de transporte.
- Transmitir una imagen atractiva, calmada, saludable y segura del uso de la bicicleta.
- Mejorar la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública, peatones, ciclistas y conductores.
- Fomentar una actitud de respeto entre los distintos actores, con especial atención a los más vulnerables.
- Desarrollar campañas de información sobre normativa, seguridad, rutas, destinos y beneficios del uso de la bicicleta.
- Realizar campañas formativas para alumnado y profesores en centros escolares.

Esto se puede hacer por diferentes medios de comunicación: anuncios en prensa y radio, cartelería en centros oficiales, marquesinas, mupis, carteles en autobuses urbanos y regionales, folletos de "buenas prácticas", páginas web oficiales, mensajes en redes sociales, etc.

7. CONCLUSIÓN

Con la redacción de esta Estrategia Regional de la bicicleta el Gobierno de La Rioja quiere encabezar su impulso como medio de transporte sostenible, poniendo en valor los beneficios sobre la salud de la población, la protección del medio ambiente y la mejora del territorio.

Incluye propuestas diversas con las que se pretende desarrollar una política que fomente el uso de la bicicleta y mejore las condiciones para su empleo, tanto en los desplazamientos cotidianos como para el turismo, el ocio y el deporte.

Debe servir como un instrumento para promover la participación del tejido social y empresarial de nuestra Comunidad y de las asociaciones ciclistas, exigiendo también la colaboración de las diferentes Administraciones públicas locales, regionales y estatales.

Es necesario establecer en el futuro indicadores y objetivos que sirvan como referencia para monitorear el estado de las distintas variables asociadas al uso de la bicicleta. En todo caso, hay que esforzarse en la recolección de información que permita dar cuenta del impacto, la receptividad y la evolución de la Estrategia Regional de la Bicicleta en La Rioja.

Algunos ejemplos de estos indicadores y/o objetivos se presentan a continuación, con el año 2030 como horizonte temporal:

Actuación	Objetivo	Programación	Inversión Total (€)
Red Ciclable Metropolitana	354 km	40 km/año	40 millones
Red Regional de Vías Ciclistas	269 km	30 km/año	30 millones
Aparcabicis públicos cerrados (seguros)	2.000 plazas	250 /año	340.000 €

Actuación	Descripción	Objetivo
Carriles bici por habitante	Km de carril bici por cada 1000 habitantes	2 km /1000 hab.
Usuarios de la bicicleta	alguna vez al mes	40% población
	al menos 1 vez a la semana	25% población
	a diario (como medio de transporte)	10% población
Número de bicis por habitante	1 por cada 3 habitantes	107.000
Número de bicis por hogar	al menos 1	75% de los hogares
Uso de bicicletas públicas	Nº de bicis de préstamo	1.200
	Nª de abonados	5% población
	Préstamos por bici al día	8

Como se ha expuesto en la introducción, este documento debe considerarse como un primer trámite abierto a incorporar iniciativas que impulsen el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y potencien sus otras modalidades con fines turísticos o recreativos.

Las propuestas y alegaciones que surjan a partir de su presentación a bien seguro que lo enriquecerán, recogerán las diferentes realidades del territorio riojano y servirán para a una mejor adaptación a las necesidades de todas las personas que practican el ciclismo en sus diversas modalidades.

En todo caso, la puesta en marcha de la Estrategia regional de la bicicleta en La Rioja no es solo una responsabilidad del Gobierno Regional. Es el conjunto de instituciones y la sociedad, junto con sus ciudadanos, los que deben ser capaces de desarrollarla.

Logroño, enero de 2022

APÉNDICE

RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

APÉNDICE: RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

1. INTRODUCCIÓN

Se incluye en este APÉNDICE la descripción un conjunto de itinerarios que integran los objetivos expuestos en la presente Estrategia, tanto los enfocados a fomentar una movilidad ciclista cotidiana, como medio de transporte alternativo al vehículo privado, como aquellos que tienen una funcionalidad más turística o recreativa.

Al final del Apéndice hemos incorporado un **Plano General** que refleja su distribución regional y las conexiones con otros itinerarios de interés turístico, ambiental o patrimonial.

El objetivo de esta primera fase de la Estrategia es determinar los recorridos que tienen más potencialidad para su desarrollo posterior, sin entrar a valorar itinerarios alternativos a los elegidos ni abordar en detalle su definición o la resolución de problemáticas concretas. Esa evaluación se debe remitir a fases sucesivas de este estudio y al propio proyecto constructivo de cada vía ciclista.

Queremos reseñar también que la puesta en marcha de una red ciclista tan ambiciosa como la propuesta requiere de un largo periodo de tiempo, a lo largo del cual podrán incorporarse nuevos itinerarios que se demanden cuya conveniencia será analizada en fases futuras.

2. METODOLOGÍA

Para la determinación de los itinerarios ciclistas que se proponen se ha seguido como principal criterio el buscar las rutas más directas desde el punto de vista de la movilidad ciclista en el entorno de las localidades riojanas de más de 1.000 habitantes. En la tabla siguiente se enumeran las que, hoy en día, cumplen este requisito (se Incluye San Vicente por rozar esta cifra):

La Rioja. Población por municipios. Padrón

26089 Logroño	152 485
26036 Calahorra	24 531
26018 Arnedo	15 015
26071 Haro	11 557
26084 Lardero	10 813
26011 Alfaro	9 611
26168 Villamediana de Iregua	8 359
26102 Nájera	8 072
26138 Santo Domingo de la Calzada	6 276
26021 Autol	4 623
26117 Pradejón	3 910
26125 Rincón de Soto	3 886
26005 Albelda de Iregua	3 481
26064 Fuenmayor	3 143
26105 Navarrete	2 935
26008 Aldeanueva de Ebro	2 760
26006 Alberite	2 457
26047 Cervera del Río Alhama	2 308
26046 Cenicero	2 086
26120 Quel	2 078
26061 Ezcaray	2 045
26099 Murillo de Río Leza	1 652
26026 Baños de Río Tobía	1 585
26059 Entrena	1 545
26129 San Asensio	1 108
26042 Casalarreina	1 102
26002 Agoncillo	1 096
26103 Nalda	1 057
26142 San Vicente de la Sonsierra	996

A partir de esta lista se han incorporado otros criterios que analizan aspectos relacionados con:

- Funcionalidad y potencialidad: distancia entre núcleos, pendiente media altimétrica, conexión con centros de actividad laboral.
- Conectividad con puntos de atracción turística, recreativa, medioambiental, etc.
- Interconexión con la red de transporte regional de autobuses y la red ferroviaria.
- Conectividad con otros itinerarios cicloturistas y deportivos.
- Conexiones con otras rutas como el Camino de Santiago, la Vía romana del Iregua o las vías verdes.

Además de incluir aquellos itinerarios que permiten comunicar las poblaciones anteriores se han señalado también otras rutas dirigidas a un uso más recreativo de la bicicleta, que permitan acceder a entornos naturales singulares y centros de atracción turística. Con ello se pretende fomentar el uso de la bicicleta relacionada con el turismo que este medio puede generar en las comarcas menos pobladas de La Rioja.

En total se proponen 47 itinerarios que suponen 269 kilómetros de recorrido. Las rutas se han numerado siguiendo una zonificación, comenzando por 1 los itinerarios en el entorno de Haro, por 2 los de Nájera, 3 para Arnedo, etc.

Su descripción y justificación se reflejan en el siguiente apartado. Cada uno de ellos incluye una tabla que resume los datos siguientes:

- Longitud;
- Desniveles (ascenso y descenso acumulado);
- Velocidad media estimada que puede realizarse;
- Tiempo de recorrido;
- Tipos de vía por donde discurre y,
- Plano esquemático.

3. DESCRIPCIÓN DE ITINERARIOS

Nº	ITINERARIO	LONG (km)
1.1.	HARO-BRIÑAS	3.62
1.2.	HARO-ANGUCIANA	4.11
1.3.	HARO-CASALARREINA	5.65
1.4.	HARO-BRIONES	7.05
1.5.	CASALARREINA-CASTAÑARES	4.42
1.6.	CASALARREINA-TIRGO	3.28
1.7.	CASALARREINA-CIHURI	2.52
1.8.	TIRGO-CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN	1.48
1.9.	BRIÑAS – SAN VICENTE DE LA SONSIERRA – ÁBALOS	11.80
2.1.	NÁJERA – BAÑOS DE RÍO TOBÍA	10.00
2.2.	NÁJERA – HUÉRCANOS	2.90
2.3.	NÁJERA – URUÑUELA	3.13
2.4.	BAÑOS DE RÍO TOBÍA – BOBADILLA	1.91
2.5.	BOBADILLA – MATUTE - TOBÍA	5.43
3.1.	ARNEDO – QUEL	4.38
3.2.	QUEL - AUTOL	4.10
4.1.	ALFARO - CASTEJÓN	5.23
4.2.	CALAHORRA – ALDEANUEVA DE EBRO	11.20
4.3.	CALAHORRA – LA MAJA	6.61
4.4.	RINCÓN DE SOTO – ALDEANUEVA DE EBRO	3.39
5.1.	CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	6.98
5.2.	PRADEJÓN – EL VILLAR DE ARNEDO	3.04
6.1.	FUENMAYOR – CENICERO	8.21
6.2.	FUENMAYOR – NAVARRETE	4.71
6.3.	FUENMAYOR – LA PUEBLA DE LABARCA	3.73
6.4.	LARDERO – ALBERITE	2.39
6.5.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – ALBERITE	2.90
6.6.	ALBERITE – ALBELDA DE IREGUA	6.08
6.7.	ALBELDA DE IREGUA – NALDA	3.95
6.8.	LARDERO – ENTRENA	7.56
6.9.	NAVARRETE – ENTRENA	5.58
6.10.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – MURILLO DE RÍO LEZA	8.32
6.11.	MURILLO DE RÍO LEZA – AGONCILLO	5.33
6.12.	LOGROÑO - VILLAMEDIANA DE IREGUA	3.34
6.13.	LOGROÑO - LARDERO	3.31
6.14.	AGONCILLO - ARRÚBAL	3.35
6.15.	ALBELDA DE IREGUA - ENTRENA	6.08
6.16.	ALBERITE - CLAVIJO	7.52
6.17.	ENTRENA - NALDA	7.73
6.18.	VILLAMEDIANA DE IREGUA - LARDERO	3.04
6.19.	LOGROÑO - AGONCILLO	14.40
6.20.	LOGROÑO - ALBERITE	5.87
6.21.	LOGROÑO - FUENMAYOR	7.30
6.22.	LOGROÑO - OYÓN	3.49
7.1.	EZCARAY – ZORRAQUÍN - VALGAÑÓN	5.01
7.2.	HORNOS DE MONCALVILLO – DAROCA – MEDRANO – SOJUELA	6.47
7.3.	VALLE DE OCÓN – SIERRA LA HEZ	21.00
	SUMA TOTAL (Km)	268.90

1.1.	HARO-BRIÑAS	37	6.15.	ALBELDA DE IREGUA - ENTRENA	55
1.2.	HARO-ANGUCIANA	37	6.16.	ALBERITE - CLAVIJO	55
1.3.	HARO-CASALARREINA	38	6.17.	ENTRENA - NALDA	56
1.4.	HARO-BRIONES	38	6.18.	VILLAMEDIANA DE IREGUA - LARDERO	56
1.5.	CASALARREINA-CASTAÑARES	39	6.19.	LOGROÑO - AGONCILLO	57
1.6.	CASALARREINA-TIRGO	39	6.20.	LOGROÑO - ALBERITE	57
1.7.	CASALARREINA-CIHURI	40	6.21.	LOGROÑO - FUENMAYOR	58
1.8.	TIRGO-CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN	40	6.22.	LOGROÑO - OYÓN	58
1.9.	BRIÑAS – SAN VICENTE DE LA SONSIERRA – ÁBALOS	41	7.1.	EZCARAY – ZORRAQUÍN - VALGAÑÓN	59
2.1.	NÁJERA – BAÑOS DE RÍO TOBÍA	41	7.2.	HORNOS DE MONCALVILLO – DAROCA – MEDRANO – SOJUELA	59
2.2.	NÁJERA – HUÉRCANOS	42	7.3.	VALLE DE OCÓN – SIERRA LA HEZ	60
2.3.	NÁJERA – URUÑUELA	42			
2.4.	BAÑOS DE RÍO TOBÍA – BOBADILLA	43			
2.5.	BOBADILLA – MATUTE - TOBÍA	43			
3.1.	ARNEDO – QUEL	44			
3.2.	QUEL - AUTOL	44			
4.1.	ALFARO - CASTEJÓN	45			
4.2.	CALAHORRA – ALDEANUEVA DE EBRO	45			
4.3.	CALAHORRA – LA MAJA	46			
4.4.	RINCÓN DE SOTO – ALDEANUEVA DE EBRO	46			
5.1.	CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	47			
5.2.	PRADEJÓN – EL VILLAR DE ARNEDO	47			
6.1.	FUENMAYOR – CENICERO	48			
6.2.	FUENMAYOR – NAVARRETE	48			
6.3.	FUENMAYOR – LA PUEBLA DE LABARCA	49			
6.4.	LARDERO – ALBERITE	49			
6.5.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – ALBERITE	50			
6.6.	ALBERITE – ALBELDA DE IREGUA	50			
6.7.	ALBELDA DE IREGUA – NALDA	51			
6.8.	LARDERO – ENTRENA	51			
6.9.	NAVARRETE – ENTRENA	52			
6.10.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – MURILLO DE RÍO LEZA	52			
6.11.	MURILLO DE RÍO LEZA – AGONCILLO	53			
6.12.	LOGROÑO - VILLAMEDIANA DE IREGUA	53			
6.13.	LOGROÑO - LARDERO	54			
6.14.	AGONCILLO - ARRÚBAL	54			

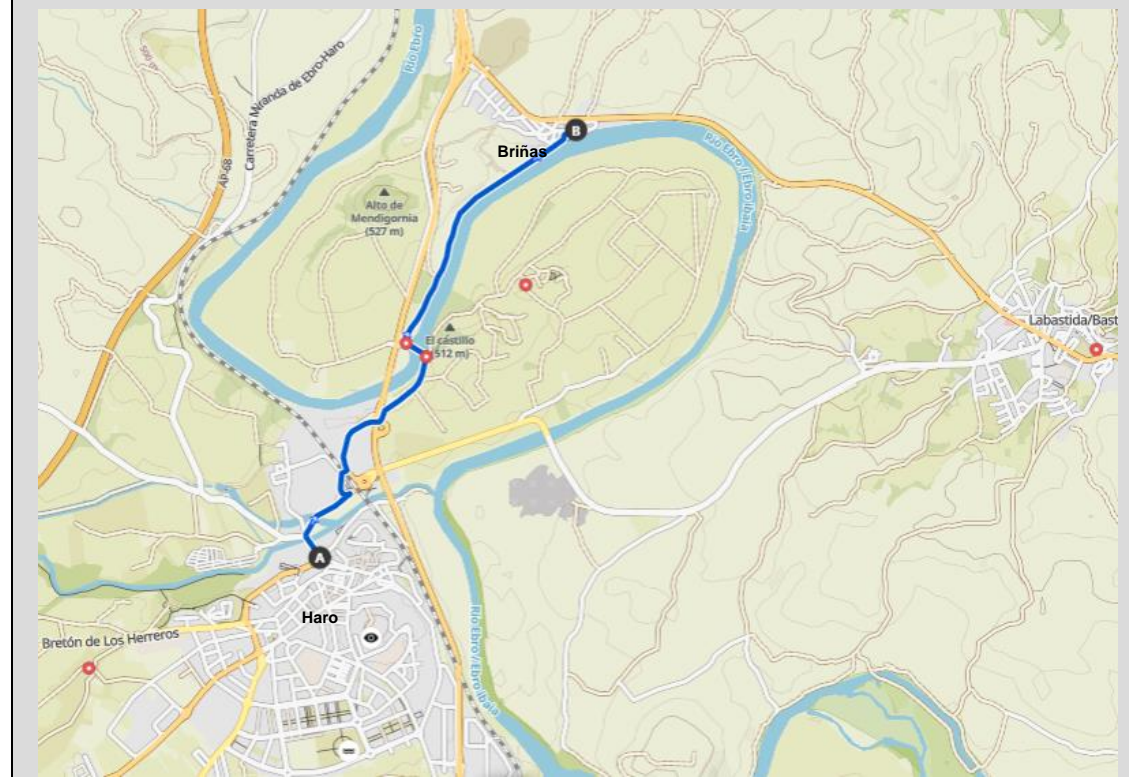
1.1. HARO-BRIÑAS

No existe carretera autonómica que una Haro (11557) con Briñas (190).

Se plantea una conexión a través del Barrio de las Bodegas de Haro, enlace norte con la N-232, senda hasta el puente medieval sobre el río Ebro y senda (no pavimentada) por la margen izquierda del río hasta Briñas. Este recorrido es más corto y tiene un perfil más suave que la ruta que utiliza la N-124 y la LR-124.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.62 km
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	30 m
Velocidad media estimada	12.2 km/h
Tiempo de recorrido	18'
TIPOS DE VÍA	
Senda	1.93 km
Calle	0.55 km
Carretera	1.14 km

PLANO DE LA RUTA



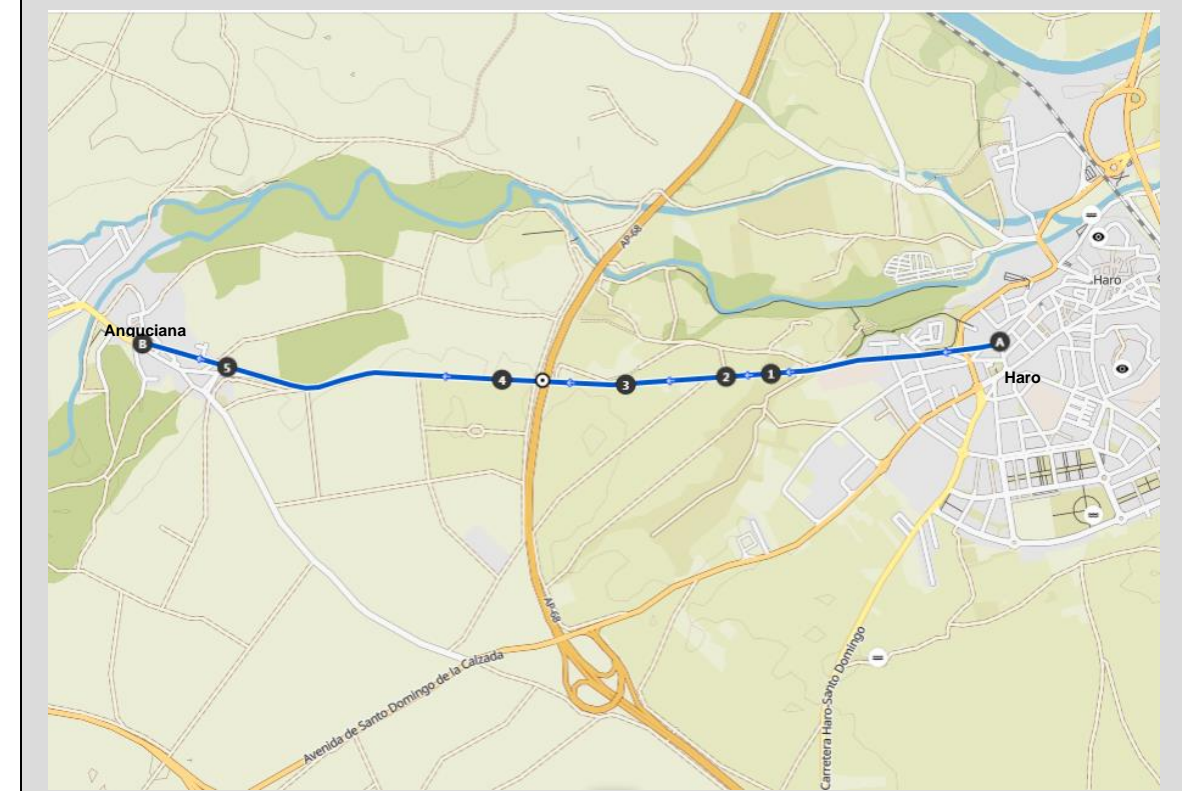
1.2. HARO-ANGUCIANA

La carretera autonómica LR-202 comunica Haro (11557) con Anguciana (425).

Se plantea un recorrido ciclista siguiendo el trazado de la citada carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.11 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	16.4 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.19 km
Carretera	3.92 km

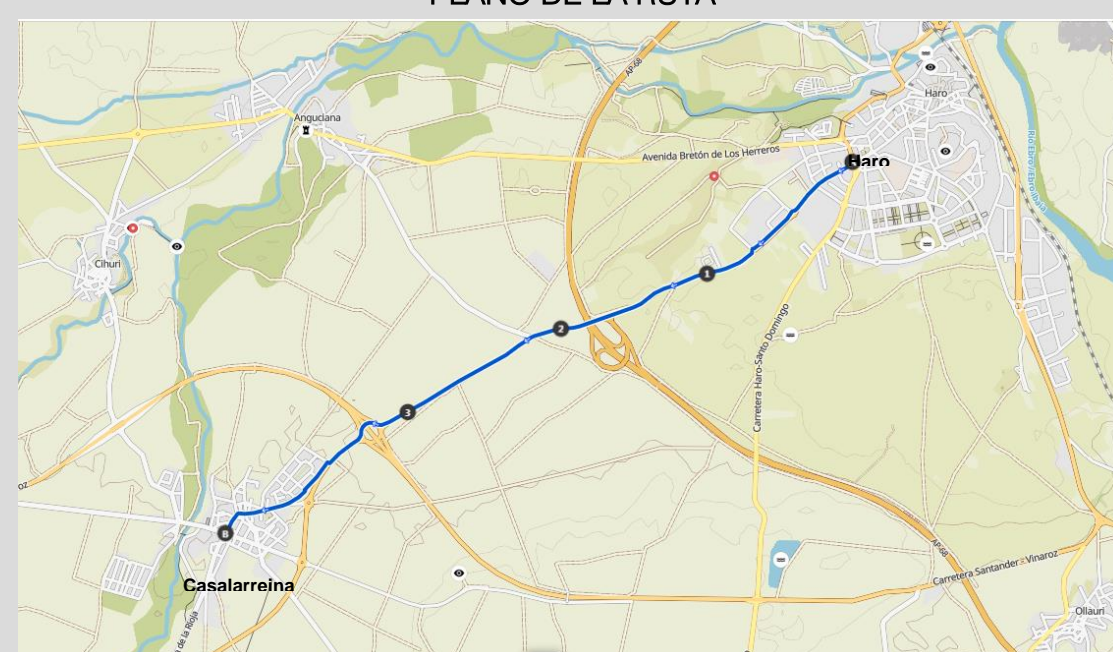
PLANO DE LA RUTA



7. HARO-CASALARREINA

La unión de Haro (11557) con Casalarreina (1102) se consigue a través de la carretera autonómica LR-111 (hasta el peaje de la autopista AP-68) y la carretera nacional N-126 hasta Casalarreina.

Se plantea un itinerario ciclista a través de ambas carreteras.

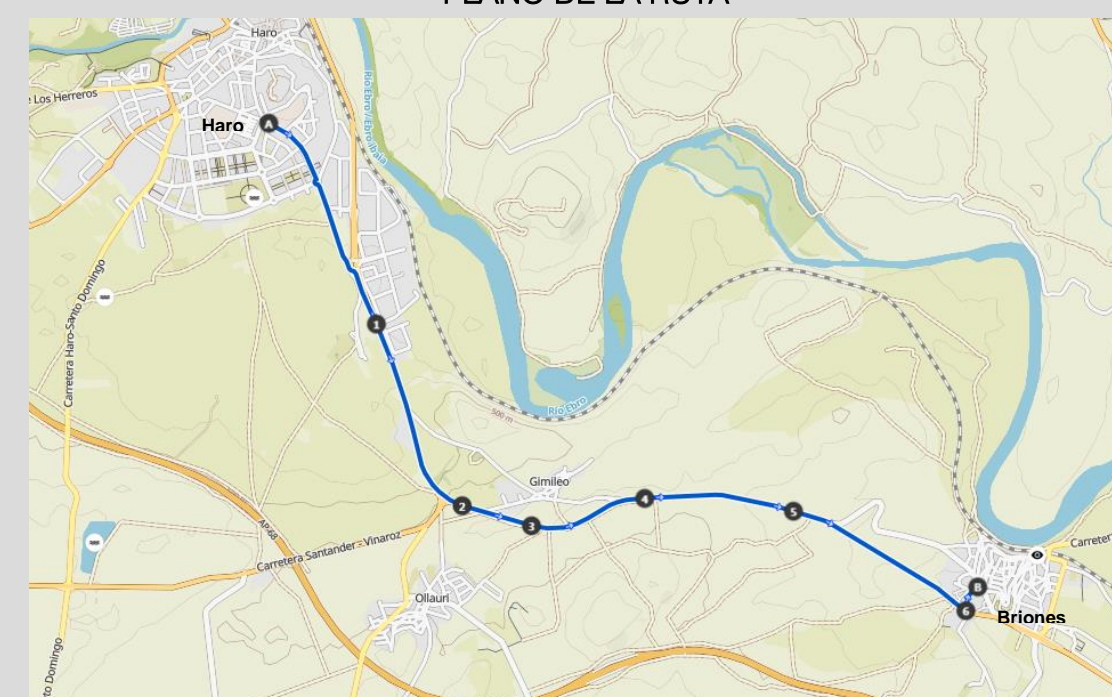
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.65 km
Ascenso acumulado	30 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	14.5 km/h
Tiempo de recorrido	23'
TIPOS DE VÍA	
Calle	1.01 km
Carretera	4.64 km
PLANO DE LA RUTA	
	

8. HARO-BRIONES

No existe carretera autonómica que una Haro (11557) y Briones (749).

Se plantea un itinerario siguiendo la avenida de Logroño hasta la carretera nacional N-232 y seguir esta carretera hasta Briones entrando a la población por la calle de Mediodía.

Se podrían plantear algunas variantes a este itinerario a través del antiguo trazado de la N-232 en Gimileo y Briones pero en el sentido hacia Briones requieren cruzar la carretera en varias ocasiones. Servirían estos trazados en el sentido hacia Haro.

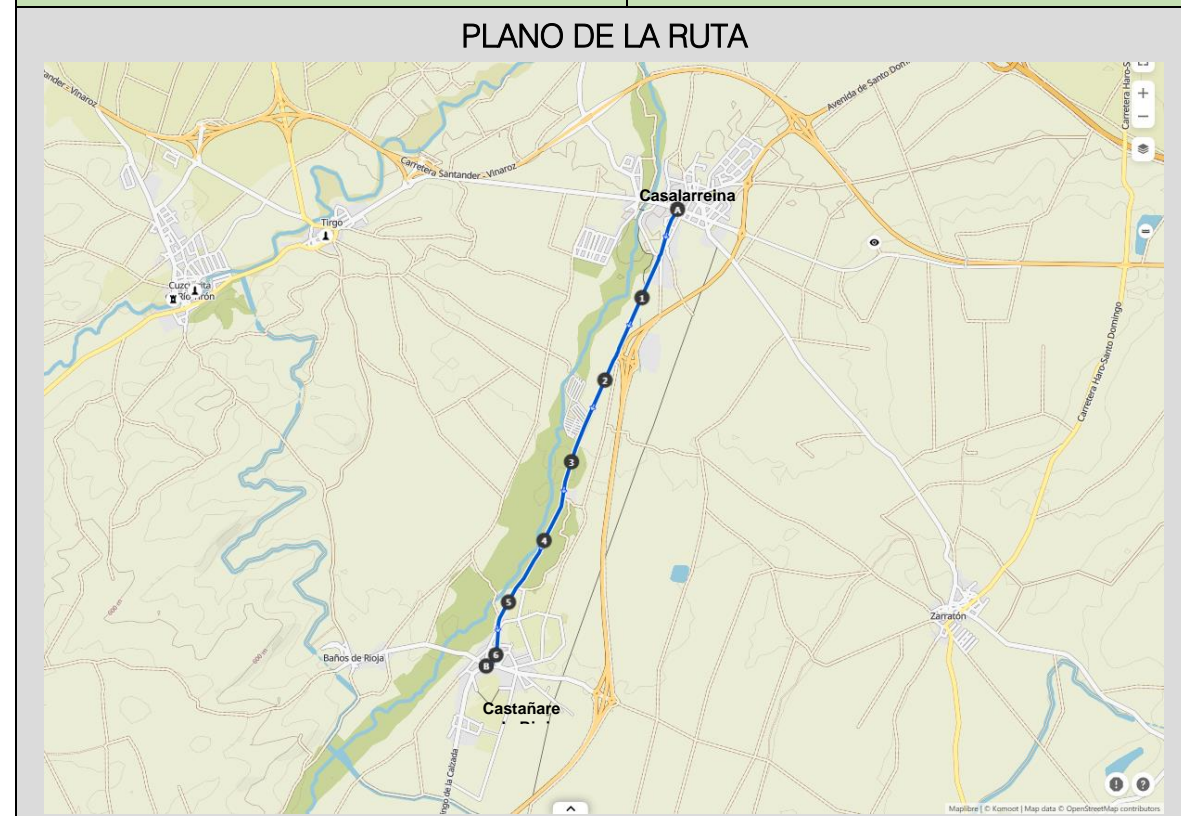
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.05 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	60 m
Velocidad media estimada	14.2 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Calle	1.53 km
Carretera	5.52 km
PLANO DE LA RUTA	
	

9. CASALARREINA-CASTAÑARES

Además del actual trazado de la LR-111, entre Casalarreina (1102) y Castañares de Rioja (404) también existe el antiguo trazado de esta carretera, más corto y seguro que la variante de Castañares.

Se plantea un itinerario siguiendo este viejo trazado, que pasa junto al camping de Castañares. También existe la Vía Verde del Oja uniendo estas dos localidades, pero su trazado es más largo, por lo que está destinada al usuario recreativo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.42 km
Ascenso acumulado	40 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	13.8 km/h
Tiempo de recorrido	19'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.82 km
Carretera	3.60 km

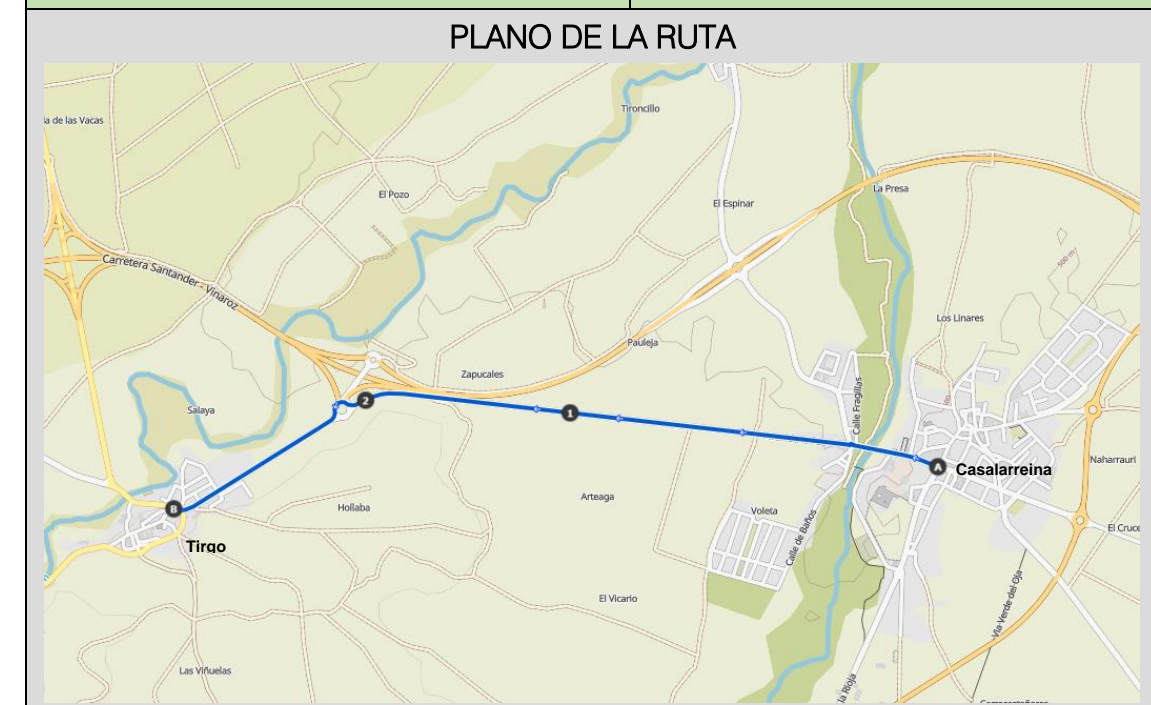


10. CASALARREINA-TIRGO

El itinerario más cómodo para el tráfico ciclista entre Casalarreina (1102) y Tirgo (185) es la antigua carretera nacional, ahora denominada N-232 a, que se encuentra en muy buenas condiciones y tiene poco tráfico rodado.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.28 km
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	14.7 km/h
Tiempo de recorrido	13'

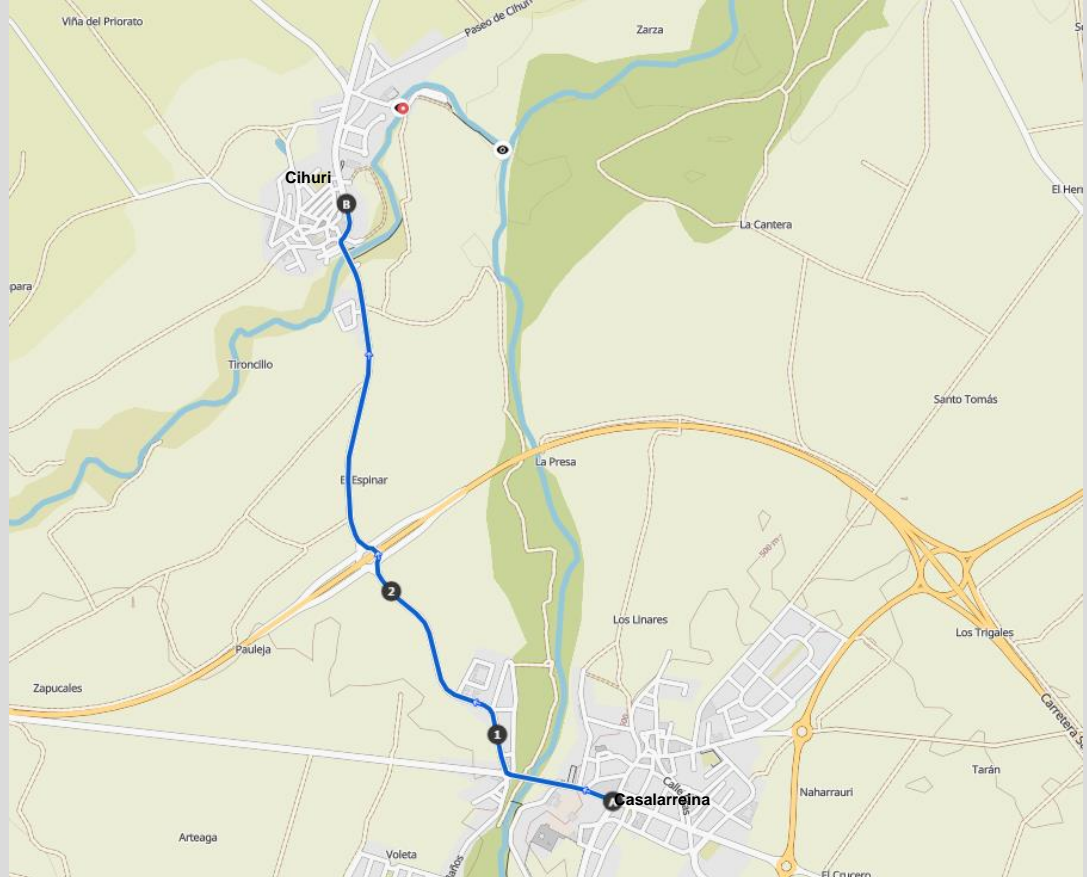
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.28km



11. CASALARREINA-CIHURI

El itinerario seleccionado nace en Casalarreina (1102), recorre los primeros 400 m por la N-232 a y posteriormente toma la LR-310 hasta Cihuri (177).

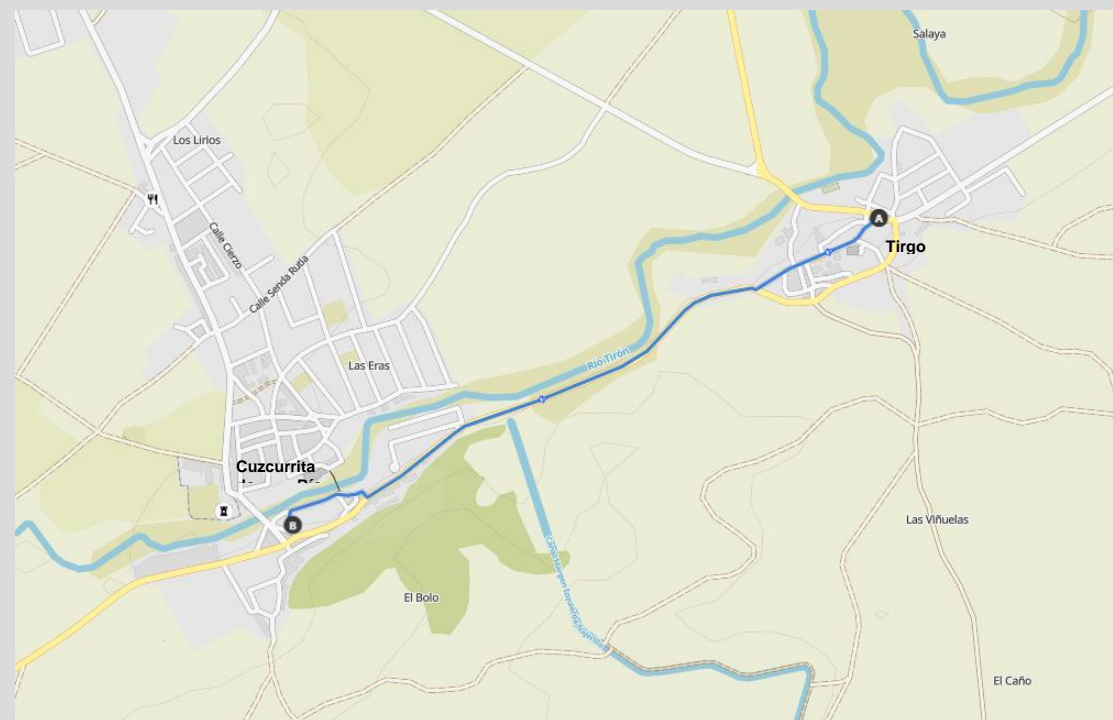
Existe otro itinerario junto al río Oja con peor trazado, más largo y peor piso, más dirigido a un uso recreativo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.52 km
Ascenso acumulado	0 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	18.5 km/h
Tiempo de recorrido	8'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.52 km
PLANO DE LA RUTA	
	

12. TIRGO-CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN

En este itinerario entre Tirgo (185) y Cuzcurrita de Río Tirón (509) se propone la carretera LR-201, si bien se eliminan las travesías tan estrechas, sobre todo la de Cuzcurrita de Río Tirón, desviando la ruta por el entramado urbano de ambas localidades.

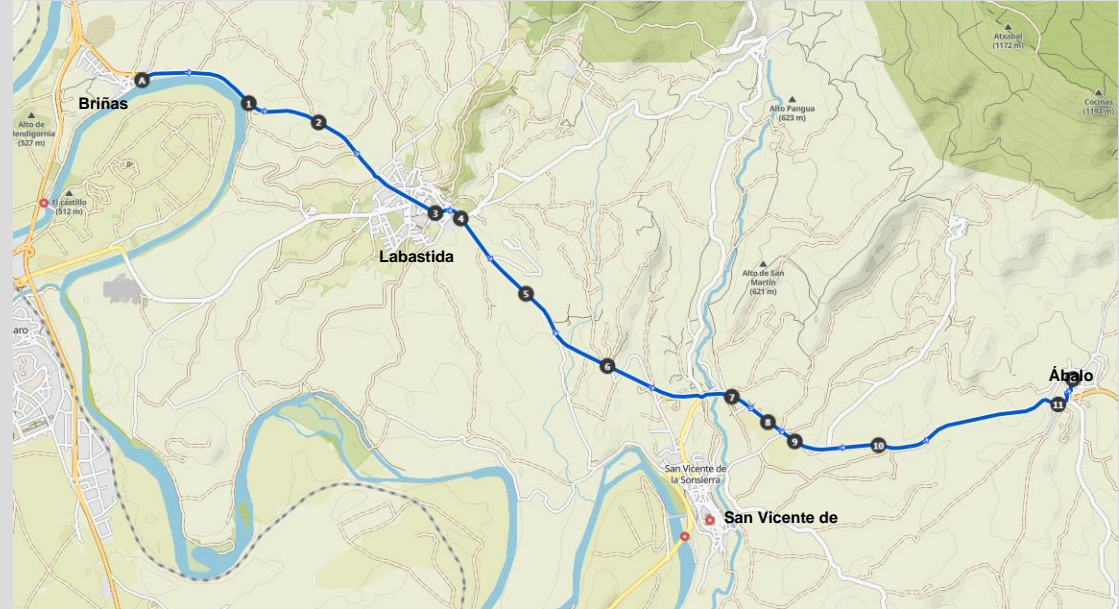
Hay otra opción por la N-232 a y por un camino asfaltado que conduce hasta Cuzcurrita, pero la ruta resulta algo más larga.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	1.48 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	13.9 km/h
Tiempo de recorrido	6'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.52 km
Carretera	0.96 km
PLANO DE LA RUTA	
	

13. BRIÑAS – SAN VICENTE DE LA SONSIERRA – ÁBALOS

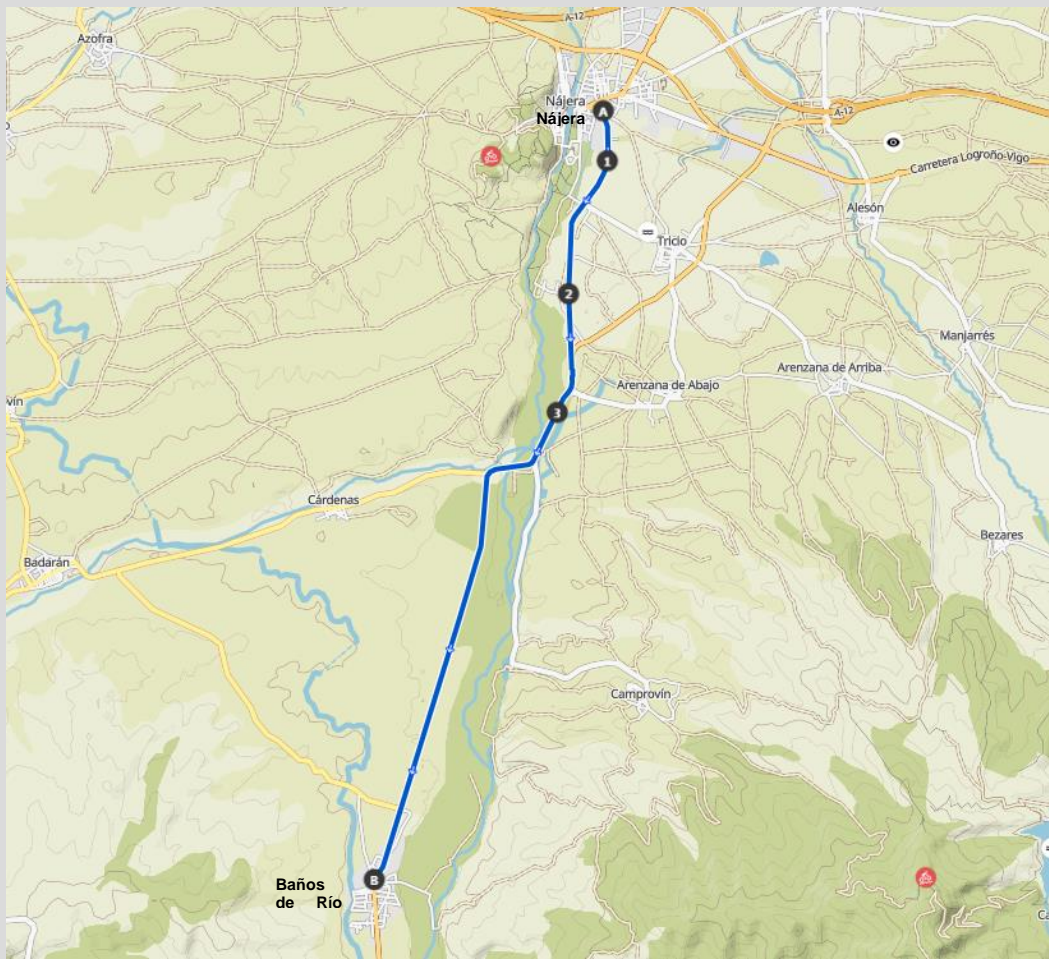
El itinerario que une Briñas (190), San Vicente de la Sonsierra (996) y Ábalos (255) supone un trayecto interesante desde el punto de vista turístico y recreativo.

La opción que se representa alterna por los territorios riojano y alavés por las carreteras LR-124 y A-124. Existen numerosas rutas secundarias por caminos entre viñedos y vistas espectaculares a ambos lados de la carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	11.80 km
Ascenso acumulado	250 m
Descenso acumulado	100 m
Velocidad media estimada	11.3 km/h
Tiempo de recorrido	1h 03'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.47 km
Carretera	11.3 km
PLANO DE LA RUTA	
	

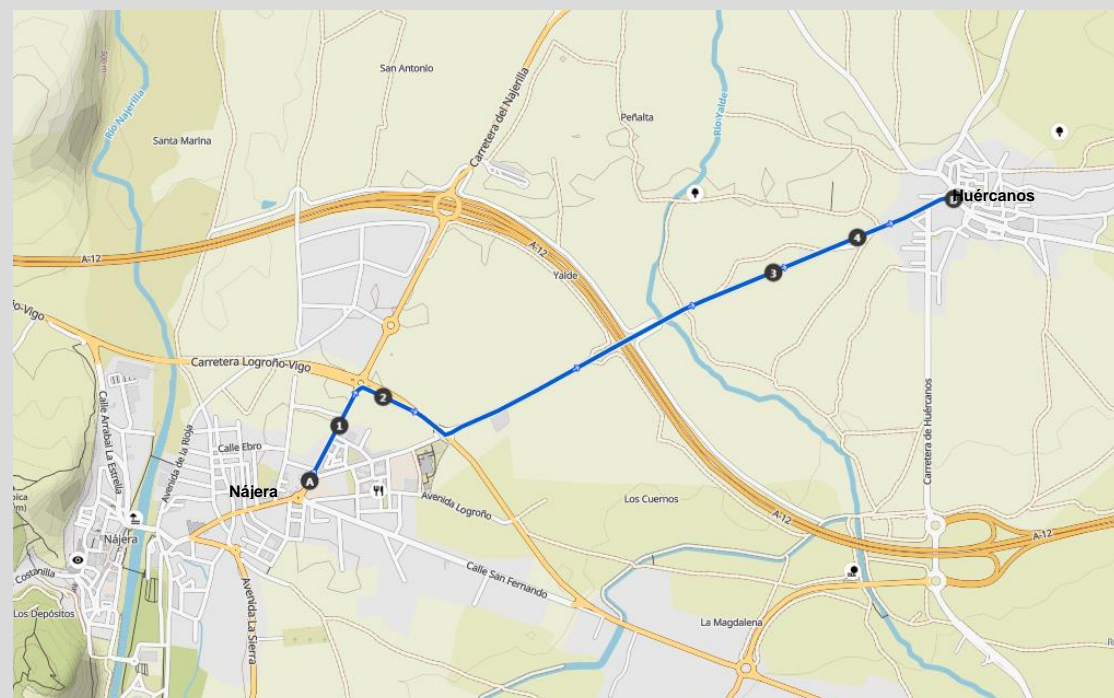
2.1. NÁJERA – BAÑOS DE RÍO TOBÍA

Itinerario que une Nájera (8072 habitantes) con Baños de Río Tobía (1585) a través de la carretera LR-113, remontando el valle del río Najerilla.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	10.00 km
Ascenso acumulado	90 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	14.0 km/h
Tiempo de recorrido	43'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.10 km
Carretera	9.90 km
PLANO DE LA RUTA	
	

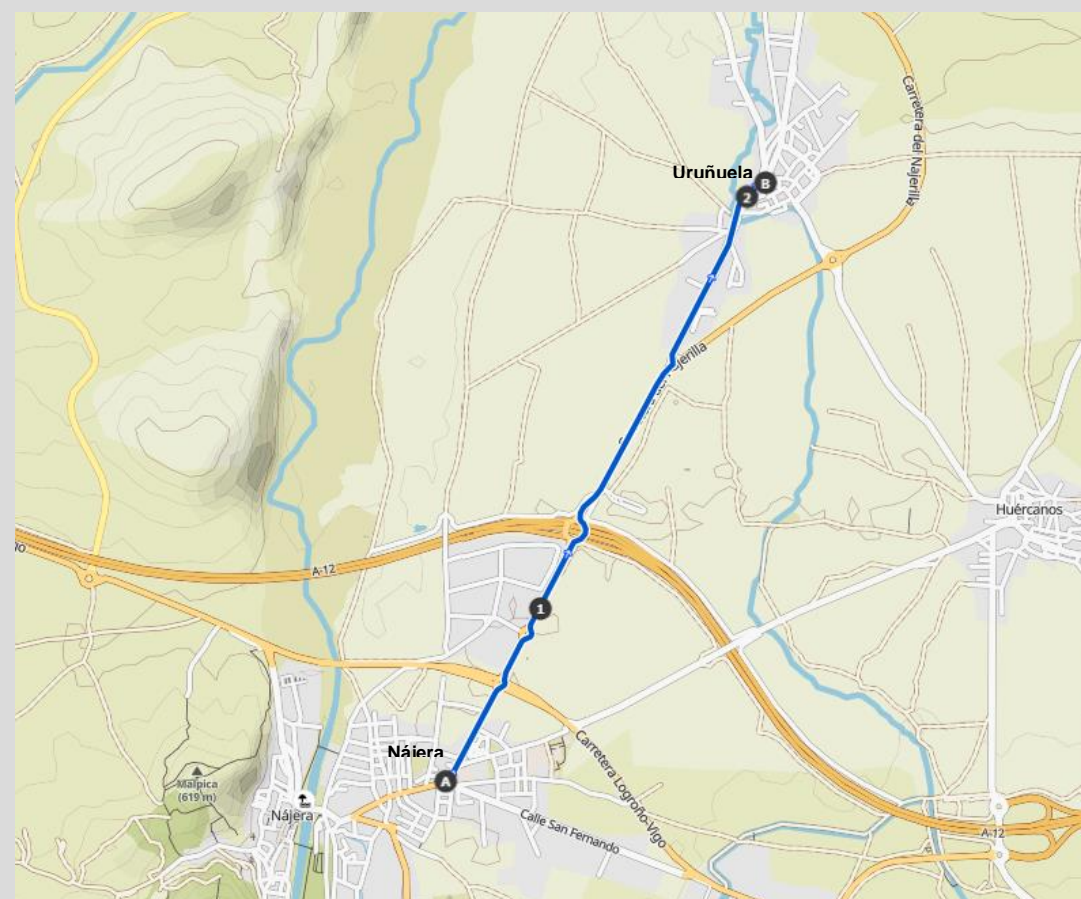
2.2. NÁJERA – HUÉRCANOS

El itinerario que une Nájera (8072 habitantes) con Huércanos (846) se propone con un primer tramo por la carretera LR-113, hasta la N-232 a, y después por la LR-321 hasta Huércanos. Aunque este recorrido es ligeramente más largo que si se utiliza sólo la LR-321, se puede llegar por él hasta el polígono industrial de Pedregales.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.90 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	16.2 km/h
Tiempo de recorrido	11'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.90 km
PLANO DE LA RUTA	
	

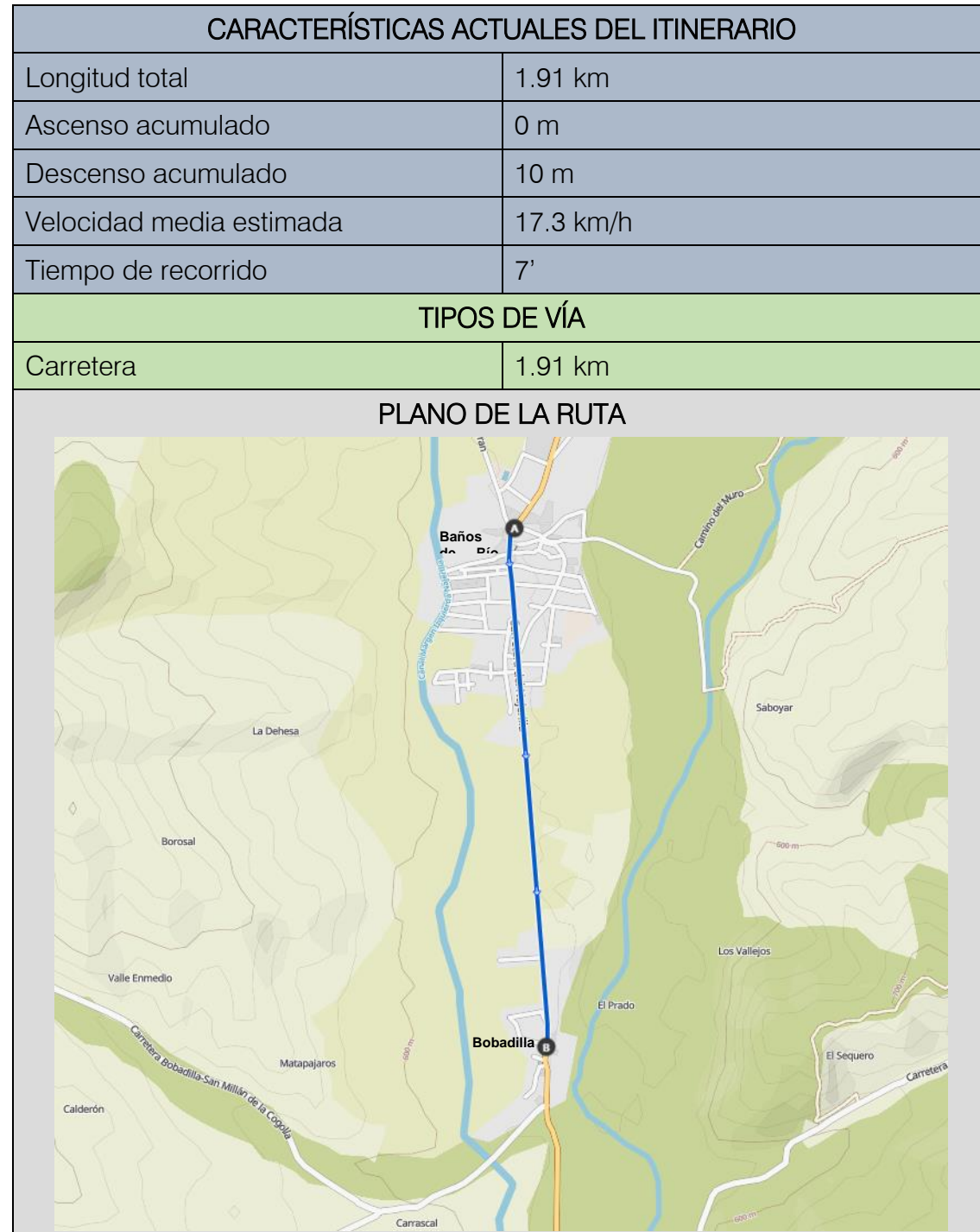
2.3. NÁJERA – URUÑUELA

El itinerario que une Nájera (8072 habitantes) con Uruñuela (967) se propone por la carretera LR-113, hasta la variante de esta última localidad, siguiendo por la antigua carretera hasta el núcleo urbano de Uruñuela. Un primer tramo, hasta la N-120 a, coincidiría con el itinerario propuesto para el recorrido Nájera – Huércanos.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.13 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	17.3 km/h
Tiempo de recorrido	11'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.13 km
PLANO DE LA RUTA	
	

2.4. BAÑOS DE RÍO TOBÍA – BOBADILLA

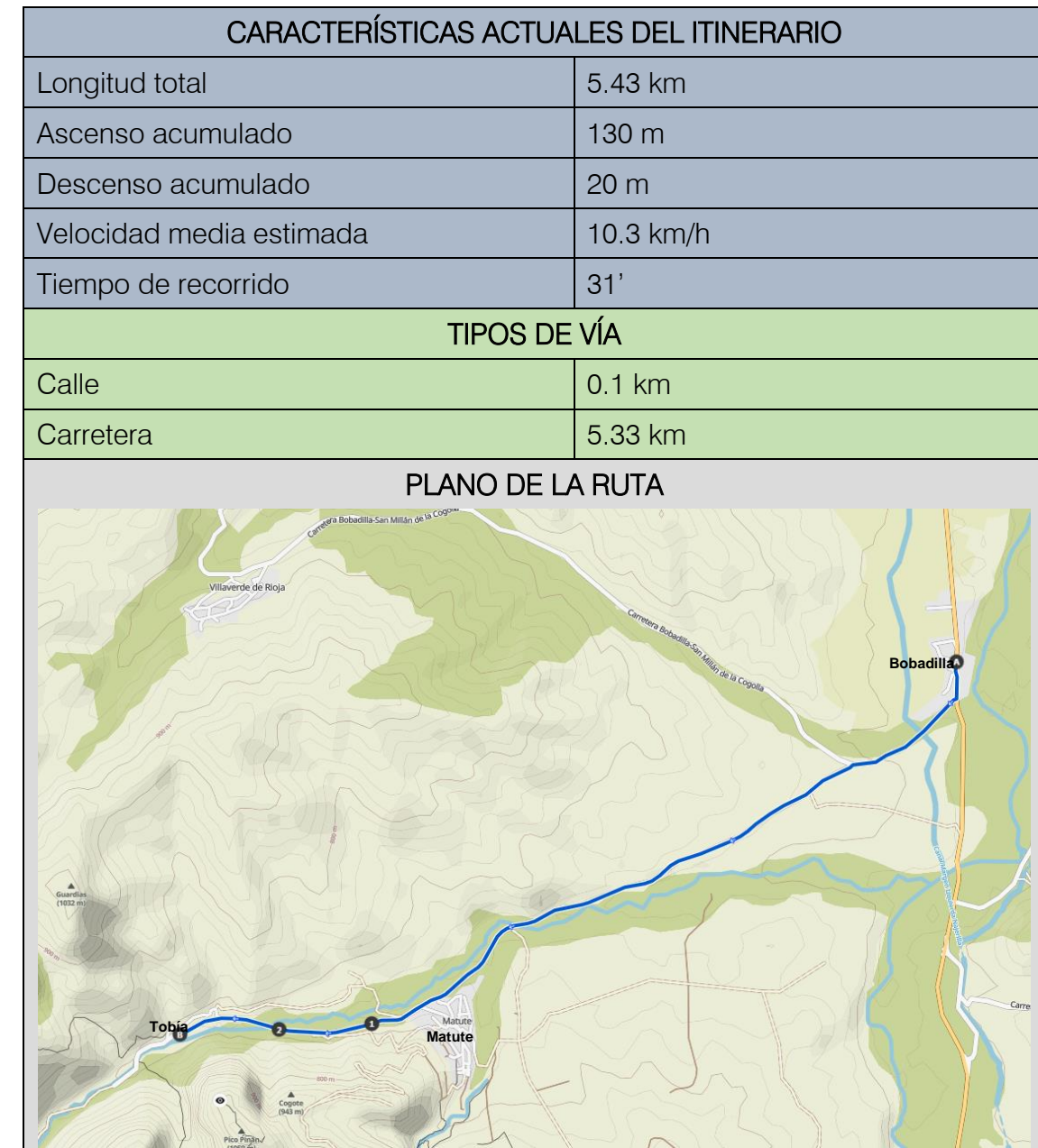
El itinerario que une Baños de Río Tobía (1585 habitantes) con Bobadilla (96) es muy corto y, aunque por población la localidad de Bobadilla no suponga un tráfico muy importante, se incluye como itinerario ciclista debido a la fuerte atracción de Baños sobre dicha localidad. La ruta propuesta utiliza en su totalidad la carretera LR-113.



2.5. BOBADILLA – MATUTE - TOBÍA

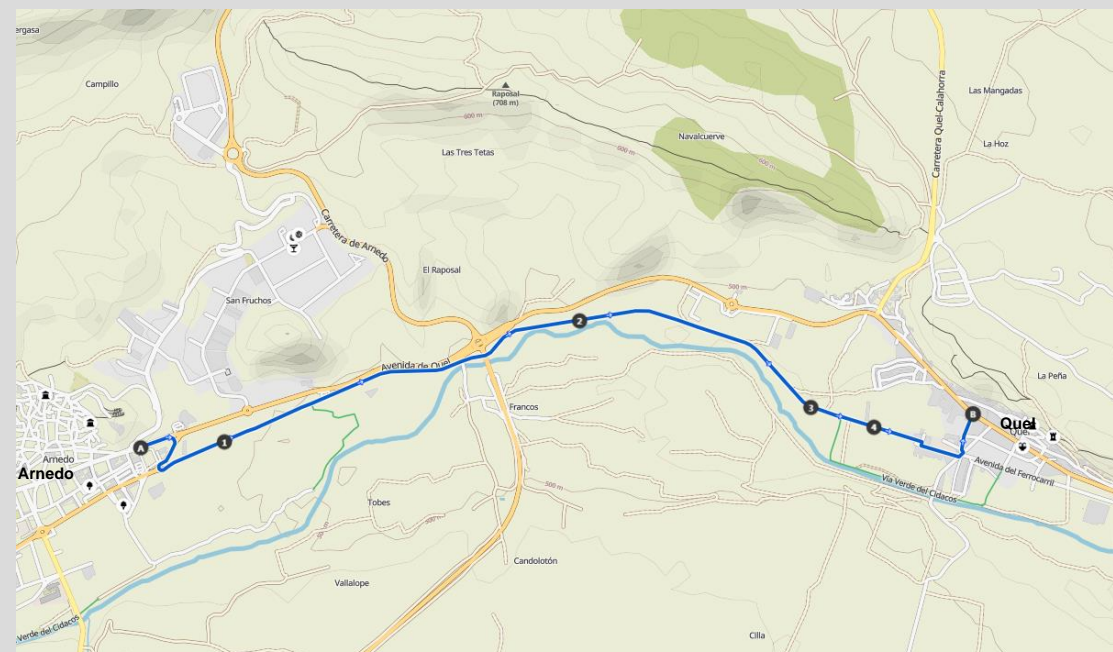
Las localidades de Bobadilla (96), Matute (91) y Tobía (43) están muy cercanas y ofrecen un atractivo itinerario para ciclistas de uso recreativo.

La ruta propuesta sigue la carretera LR-432, si bien existen algunos caminos sin pavimentar a ambos lados de la misma que pueden ser usados por ciclistas y peatones.



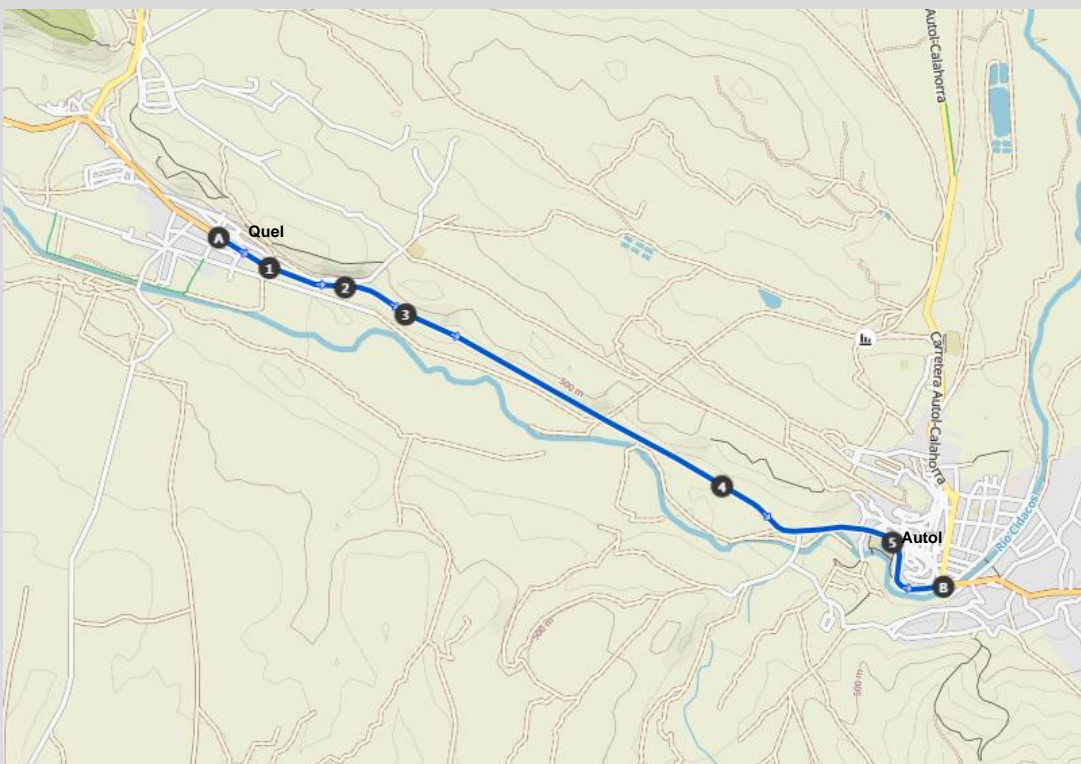
3.1. ARNEDO – QUEL

Para unir Arnedo (15015) con Quel (2078) con un itinerario ciclista se propone la utilización de un camino situado entre la carretera LR-115 y el río Cidacos, actualmente asfaltado, que evita de este modo el elevado tráfico de la carretera. Esta opción da un mejor acceso al polígono industrial Renocal.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.38 km
Ascenso acumulado	0 m
Descenso acumulado	40 m
Velocidad media estimada	18.2 km/h
Tiempo de recorrido	14'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	0.20 km
Calle	0.54 km
Camino pavimentado	3.64 km
PLANO DE LA RUTA	
	

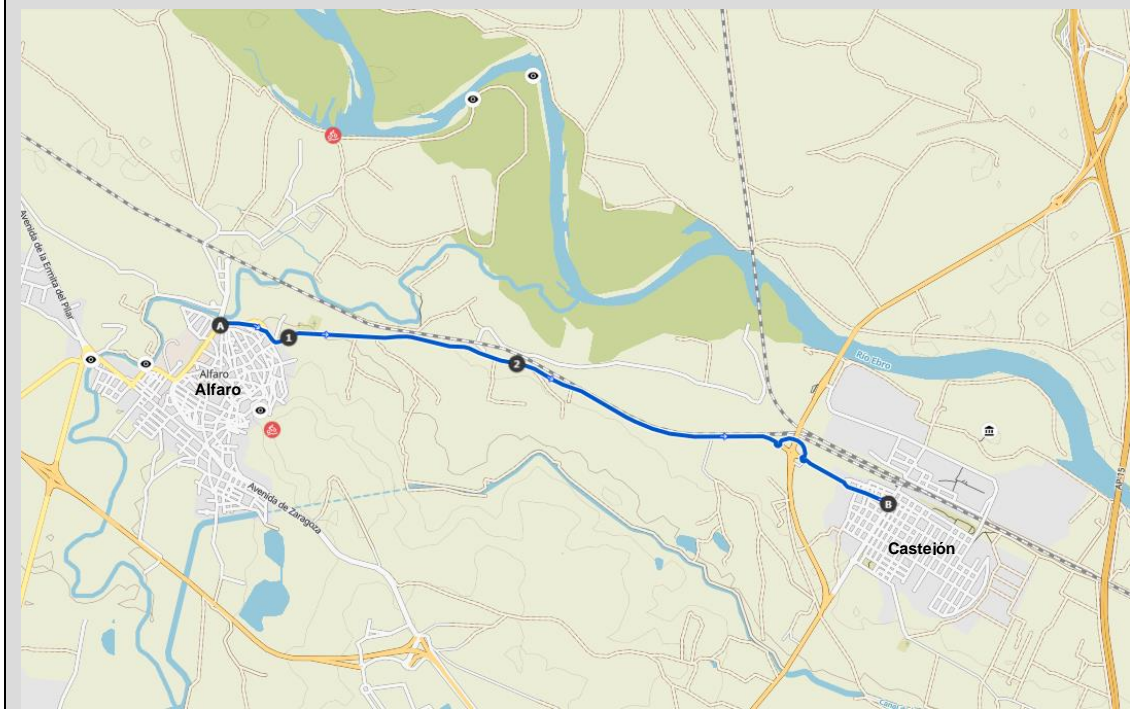
3.2. QUEL - AUTOL

El itinerario entre Quel (2078) y Autol (4623) se propone por la carretera LR-115, aunque podría estudiarse la posibilidad de utilizar algún tramo de la Vía Verde del Cidacos. En cualquier caso, sus características tendrían muy poca variación respecto a las aquí plasmadas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.10 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	50 m
Velocidad media estimada	18.4 km/h
Tiempo de recorrido	13'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.10 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.1. ALFARO - CASTEJÓN

A pesar de que Castejón (4109) es una localidad de la Comunidad Foral de Navarra se incluye como itinerario ciclista por la proximidad a Alfaro (9611) y la importante relación entre ambas poblaciones. La ruta propuesta comunica Alfaro y Castejón por la carretera LR-288. El recorrido real es de 5.23 km, si bien sólo 4.3 km corresponden a la Comunidad Autónoma de La Rioja.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.23 km (4.3 en territorio riojano)
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	30 m
Velocidad media estimada	16.8 km/h
Tiempo de recorrido	19'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.42 km
Travesía	0.81 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.2. CALAHORRA – ALDEANUEVA DE EBRO

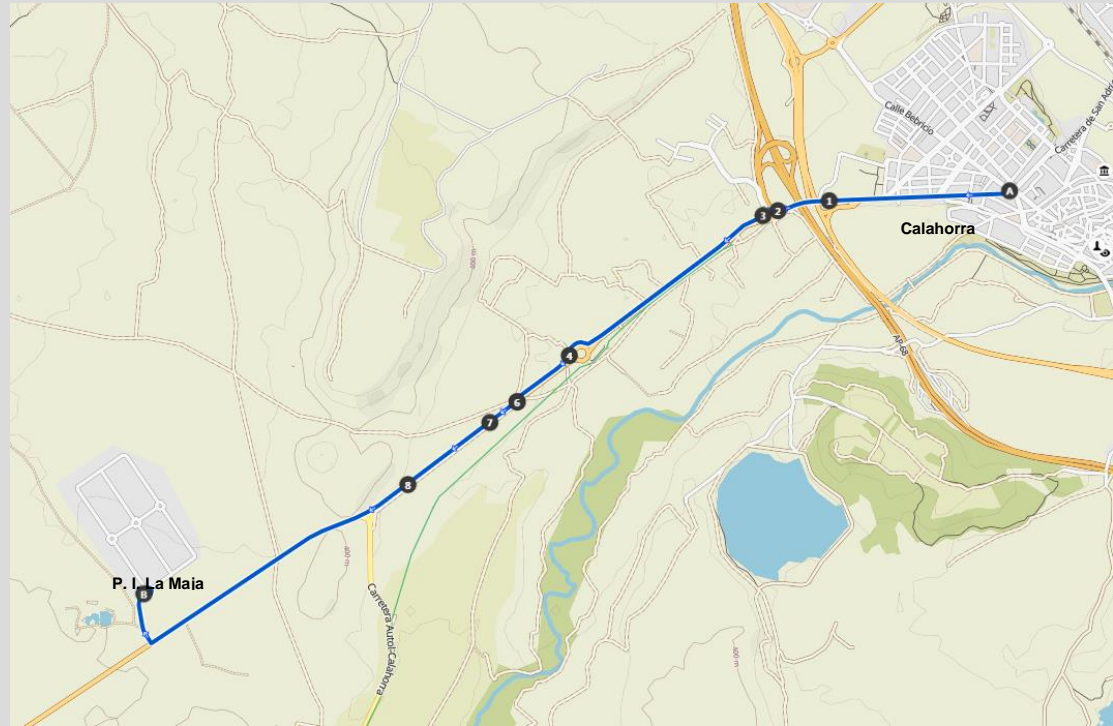
La unión de Calahorra (24531) con Aldeanueva de Ebro (2760) mediante un itinerario ciclista conseguiría además la conexión de estos núcleos con los polígonos industriales de Tejerías, El Recuenco y Aldeanueva. La ruta propuesta discurre por la N-232 y la LR-384.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	11.2 km
Ascenso acumulado	50 m
Descenso acumulado	60 m
Velocidad media estimada	15.9 km/h
Tiempo de recorrido	42'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	10.79 km
Calle	0.41 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.3. CALAHORRA – LA MAJA

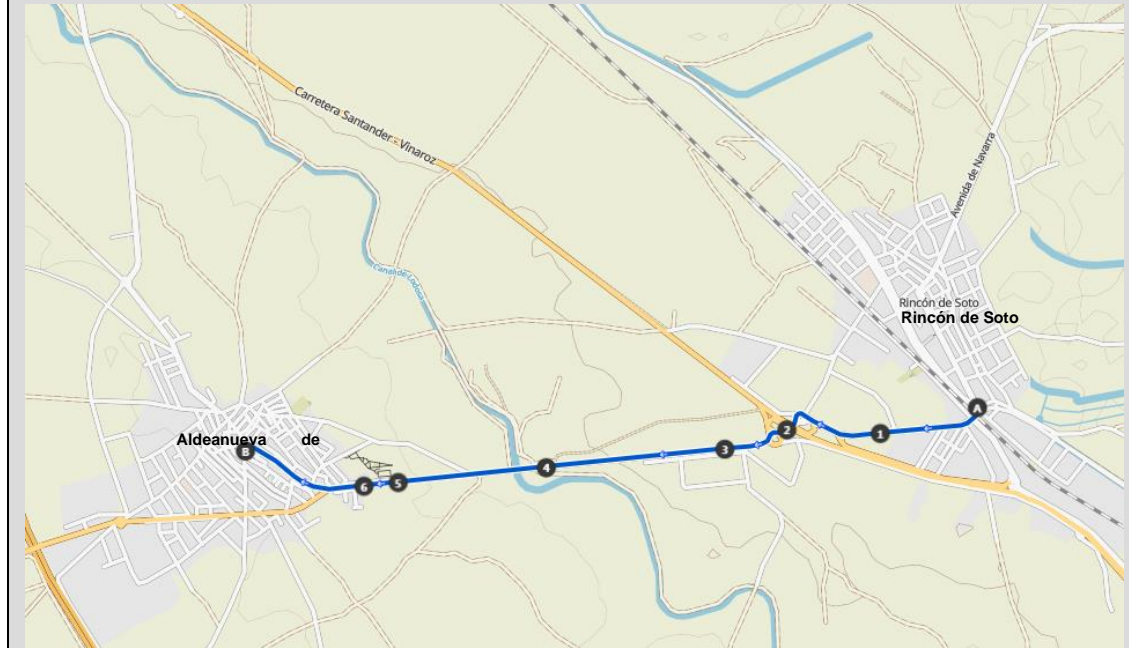
La conexión de Calahorra (24531) con el Polígono Industrial La Maja, además de unir ambos núcleos de generación de tráfico ciclista, establece un corredor muy interesante que pasa por la zona deportiva municipal de Calahorra.

Existe una ruta paralela a la carretera LR-134 entre Calahorra y el complejo deportivo que cuenta con carril ciclista. Desde ahí hasta La Maja se propone la LR-134.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.61 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	12.9 km/h
Tiempo de recorrido	31'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.15 km
Calle	1.22 km
Pista pavimentada	2.24 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.4. RINCÓN DE SOTO – ALDEANUEVA DE EBRO

Ambas localidades forman una combinación que suman conjuntamente 6646 habitantes, aunque son dos polos separados por la N-232. Su unión por un itinerario ciclista se realizaría por la carretera LR-115.

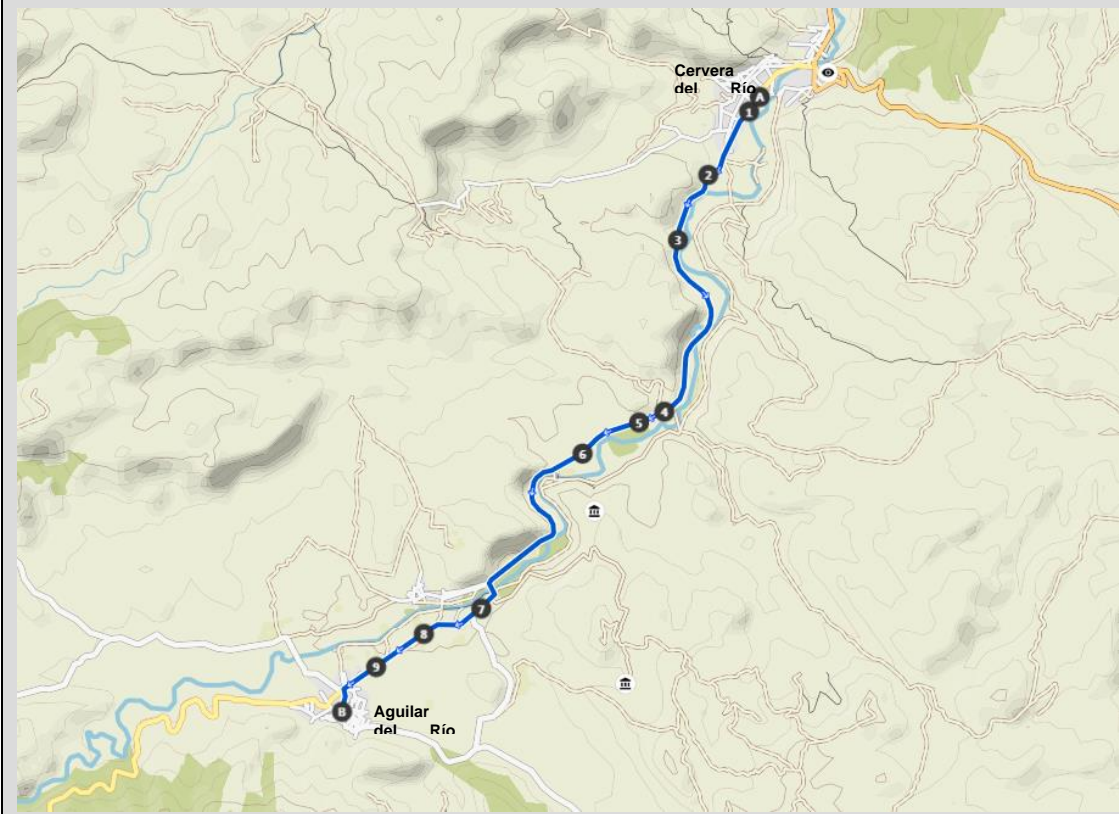
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.39 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	11.5 km/h
Tiempo de recorrido	18'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.96 km
Calle	0.43 km
PLANO DE LA RUTA	
	

5.1. CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA

Cervera de Río Alhama (2308) es la cabecera de una comarca con numerosas poblaciones. La más importante de ellas es Aguilar (459). Entre ambas se puede establecer un itinerario ciclista siguiendo el recorrido de la carretera LR-284 que pasa por Inestrillas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.98 km
Ascenso acumulado	120 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	11.7 km/h
Tiempo de recorrido	36'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	6.80 km
Calle	0.18 km

PLANO DE LA RUTA

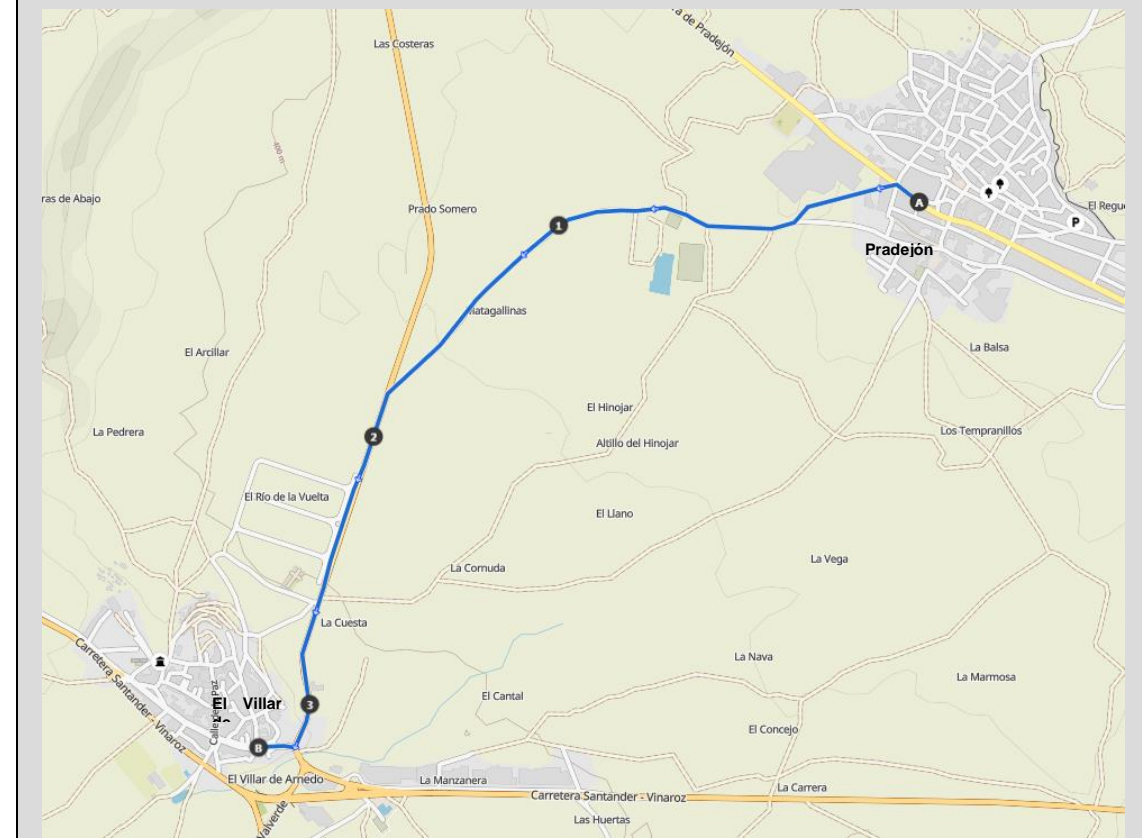


5.2. PRADEJÓN – EL VILLAR DE ARNEDO

Se propone un itinerario ciclista entre Pradejón (3910) y El Villar de Arnedo (596) que pasaría por la zona deportiva de Pradejón y también daría servicio a los polígonos industriales de El Villar. La ruta propuesta discurre por el llamado camino pavimentado de Las Piscinas hasta la LR-123 y después por esta carretera hasta El Villar de Arnedo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.04 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	10.8 km/h
Tiempo de recorrido	17'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	1.20 km
Camino pavimentado	1.84 km

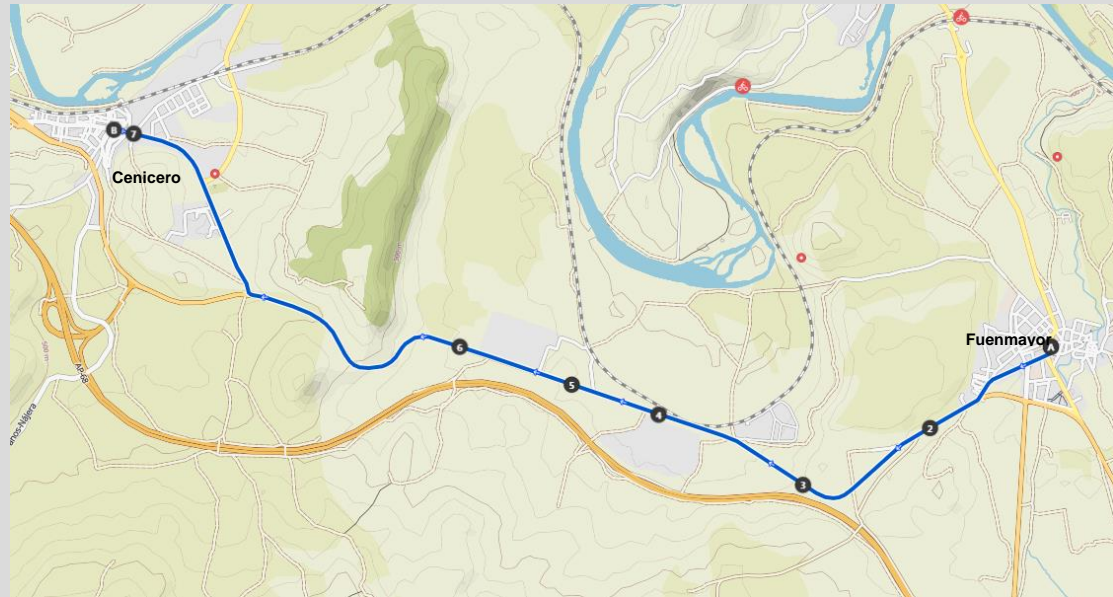
PLANO DE LA RUTA



6.1. FUENMAYOR – CENICERO

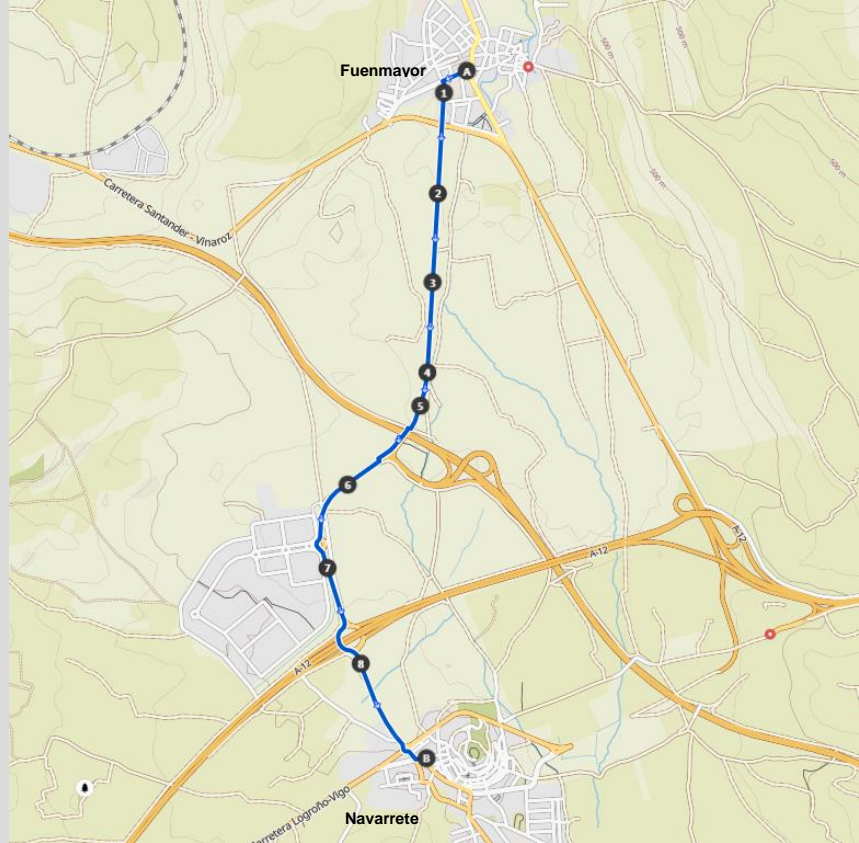
Las localidades de Fuenmayor (3143) y Cenicero (2086) están unidas sólo por la carretera N-232, a través de Los Buicios, con un perfil bastante exigente.

Existen otras rutas más suaves por caminos sin pavimentar y con importantes dificultades, como cruces con el ferrocarril. Se propone por tanto un itinerario ciclista siguiendo el trazado de la N-232, que además facilitaría el acceso a los polígonos industriales de Los Buicios.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	8.21 km
Ascenso acumulado	120 m
Descenso acumulado	120 m
Velocidad media estimada	15.2 km/h
Tiempo de recorrido	32'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	7.59 km
Calle	0.62 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.2. FUENMAYOR – NAVARRETE

Las localidades de Fuenmayor (3143) y Navarrete (2935) están unidas por la carretera LR-137. A pesar de que existen algunas opciones por caminos sin pavimentar, la ruta que proponemos sigue el trazado de esta carretera, pasando por el polígono industrial Lentiscareas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.71 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	11.8 km/h
Tiempo de recorrido	24'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.17 km
Calle	0.54 km
PLANO DE LA RUTA	
	

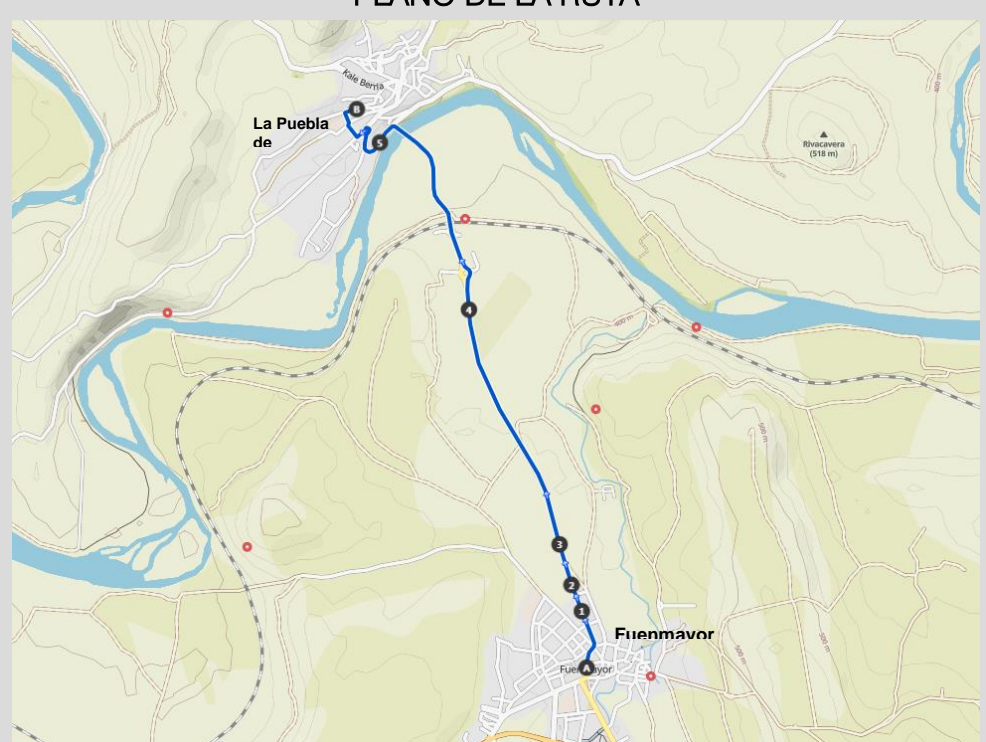
6.3. FUENMAYOR – LA PUEBLA DE LABARCA

La localidad riojana de Fuenmayor (3143) y la alavesa de La Puebla de Labarca (857) están unidas por la carretera LR-251, que cruza el río Ebro, frontera natural entre los dos territorios.

Es un corto recorrido rodeado de viñedos que también tiene bastante tráfico motivado por la presencia de importantes bodegas. La existencia de un camping a mitad del recorrido acentúa la importancia de este corredor, tanto para usuarios cotidianos como recreativos. El tramo alavés es exigente en cuanto a pendientes.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.73 km
Ascenso acumulado	40 m
Descenso acumulado	40 m
Velocidad media estimada	14.8 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.44 km
Calle	0.29 km

PLANO DE LA RUTA



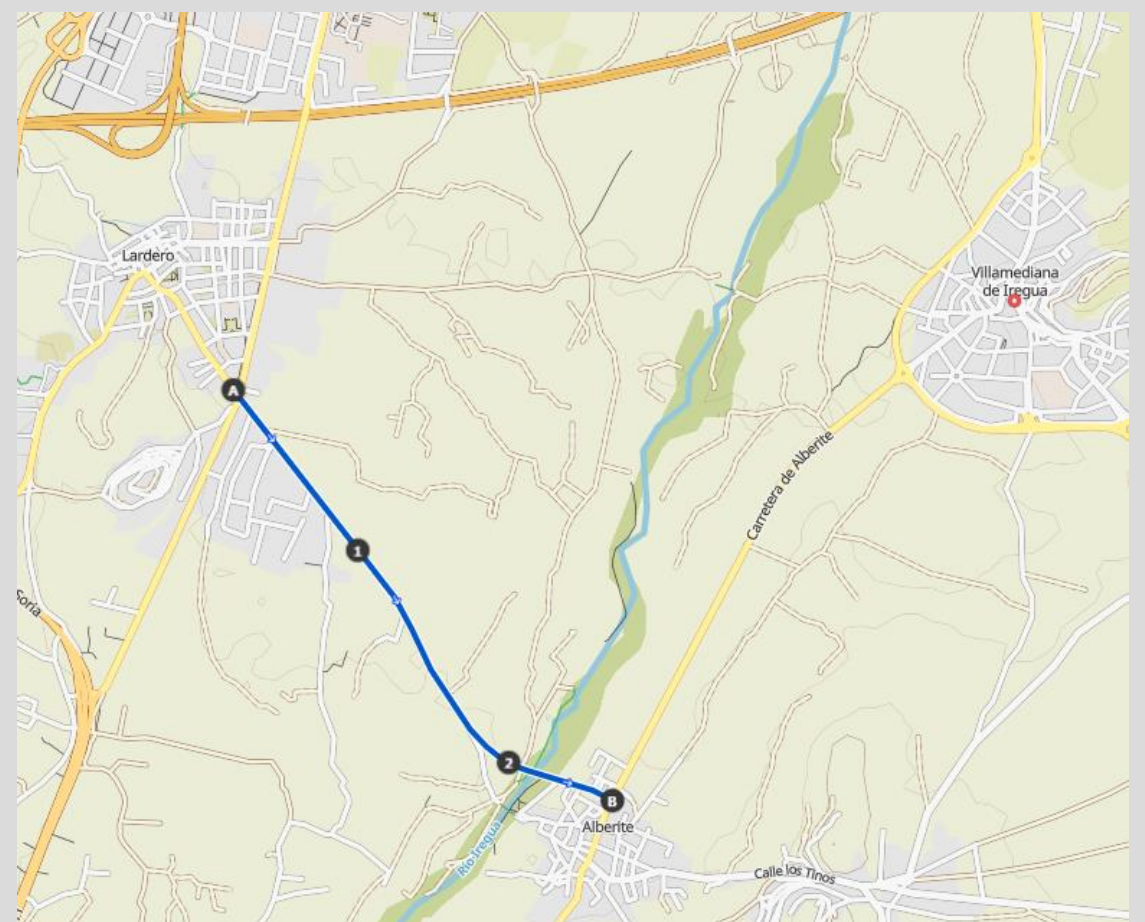
6.4. LARDERO – ALBERITE

Las localidades de Lardero (10813) y Alberite (2457) están unidas por la carretera LR-254.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.39 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	15.3 km/h
Tiempo de recorrido	9'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.39 km

PLANO DE LA RUTA



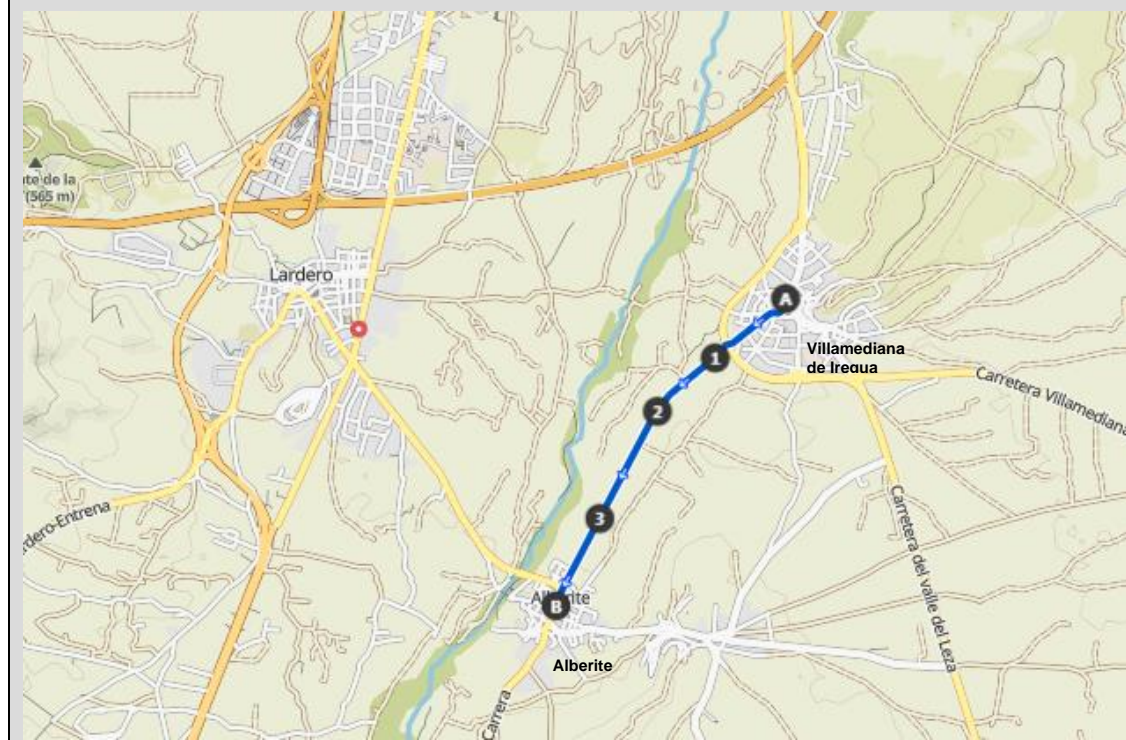
6.5. VILLAMEDIANA DE IREGUA – ALBERITE

Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Alberite (2457) están unidas por la carretera LR-255.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera, aunque también existe un camino pavimentado con características muy similares.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.90 km
Ascenso acumulado	30 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	14.4 km/h
Tiempo de recorrido	12'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.32 km
Calle	0.58 km

PLANO DE LA RUTA

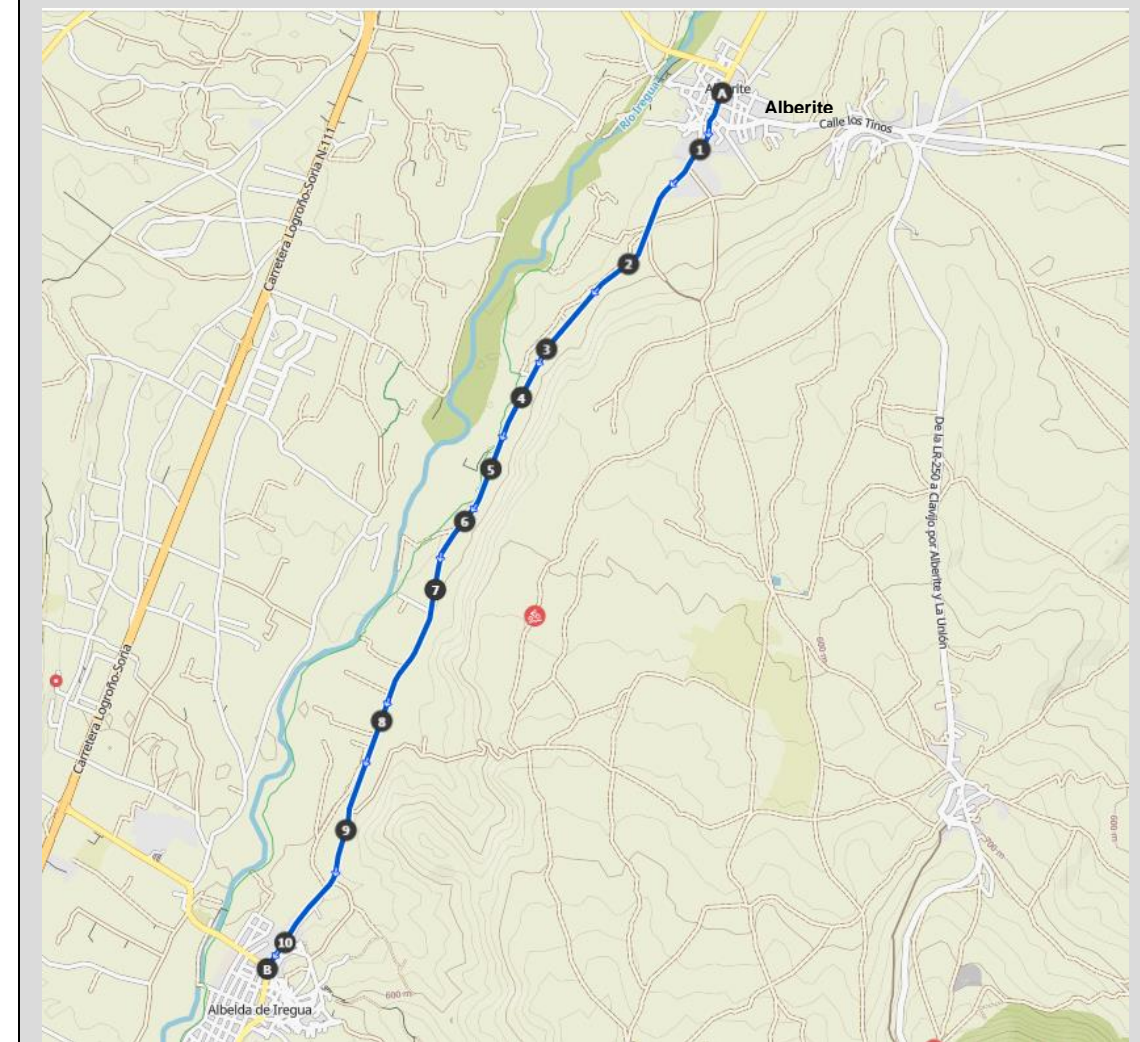


6.6. ALBERITE – ALBELDA DE IREGUA

Las localidades de Alberite (2457) y Albelda de Iregua (3481) están unidas por la carretera LR-255. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

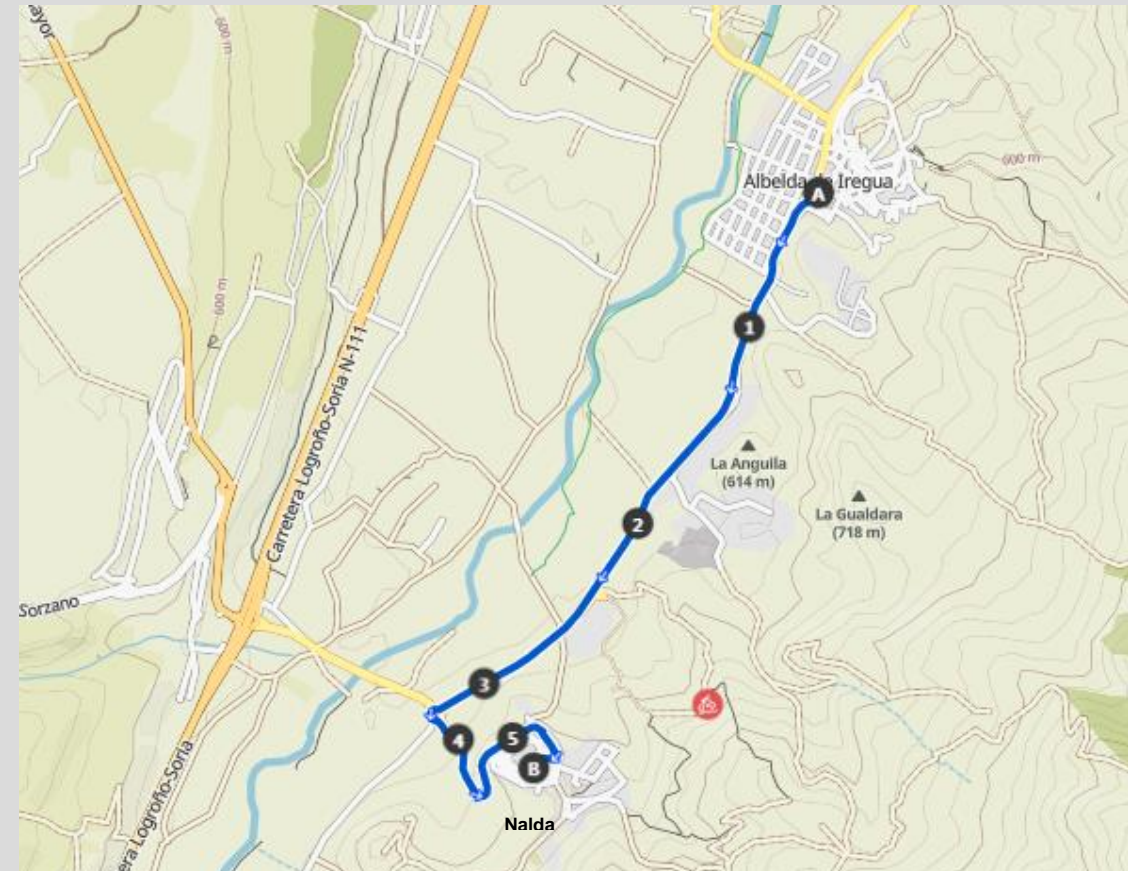
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.08 km
Ascenso acumulado	100 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	12.0 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	6.08 km

PLANO DE LA RUTA



6.7. ALBELDA DE IREGUA – NALDA

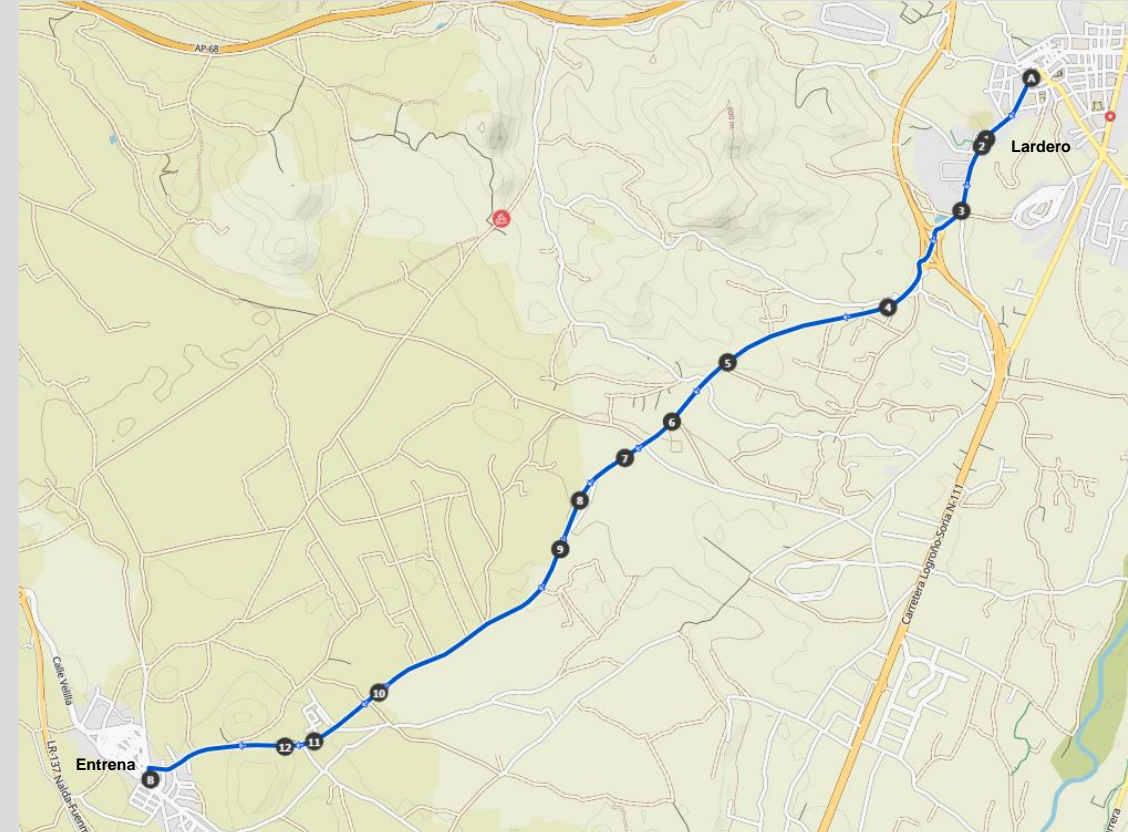
Las localidades de Albelda de Iregua (3481) y Nalda (1057) están unidas por la carretera LR-255. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera, que comunica ambos núcleos con el polígono industrial La Yasa. La ascensión a Nalda (8% de pendiente) requiere un cierto nivel físico.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.95 km
Ascenso acumulado	90 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	10.7 km/h
Tiempo de recorrido	22'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.71 km
Calle	0.24 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.8. LARDERO – ENTRENA

Las localidades de Lardero (10813) y Entrena (1545) están unidas por la carretera LR-254.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

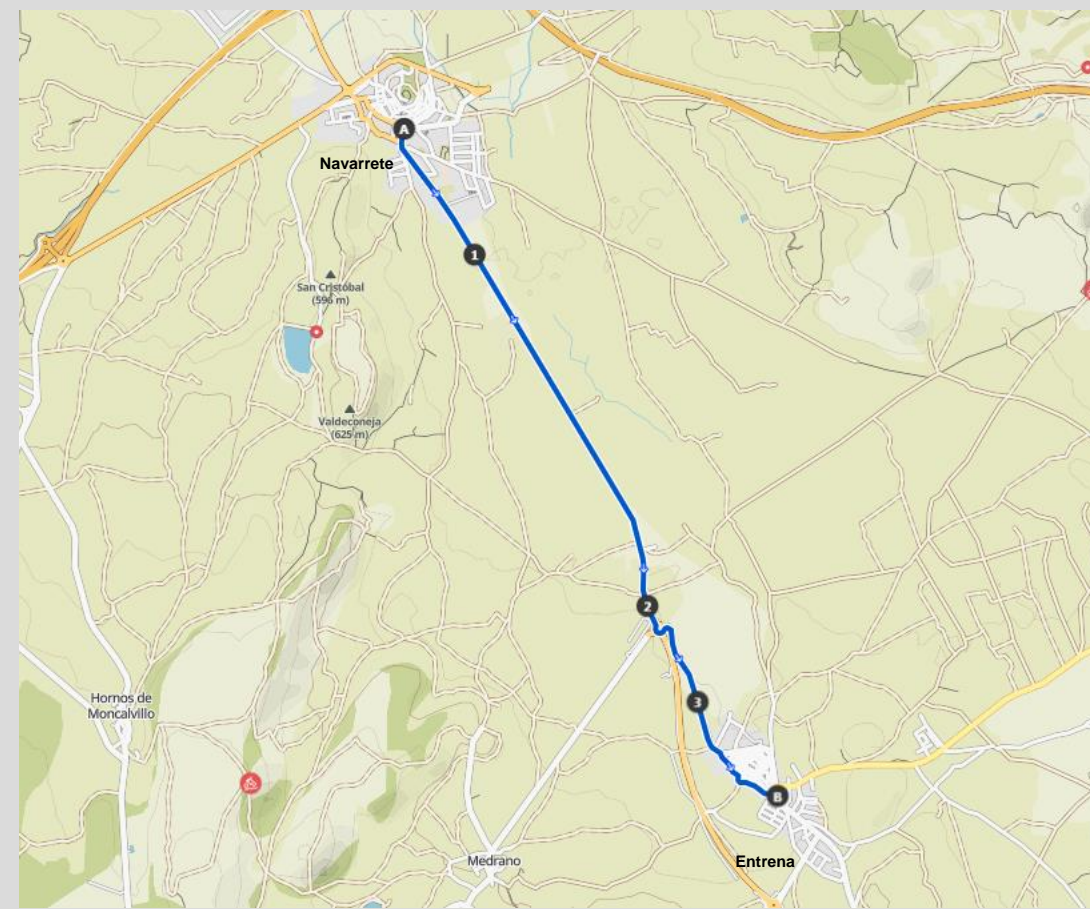
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.56 km
Ascenso acumulado	160 m
Descenso acumulado	50 m
Velocidad media estimada	11.2 km/h
Tiempo de recorrido	40'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	7.56 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.9. NAVARRETE – ENTRENA

Las localidades de Navarrete (2935) y Entrena (1545) están unidas por la carretera LR-137. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera. Como punto singular de este recorrido se puede anotar el camping de Navarrete.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.58 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	12.9 km/h
Tiempo de recorrido	26'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.95 km
Calle	0.63 km

PLANO DE LA RUTA



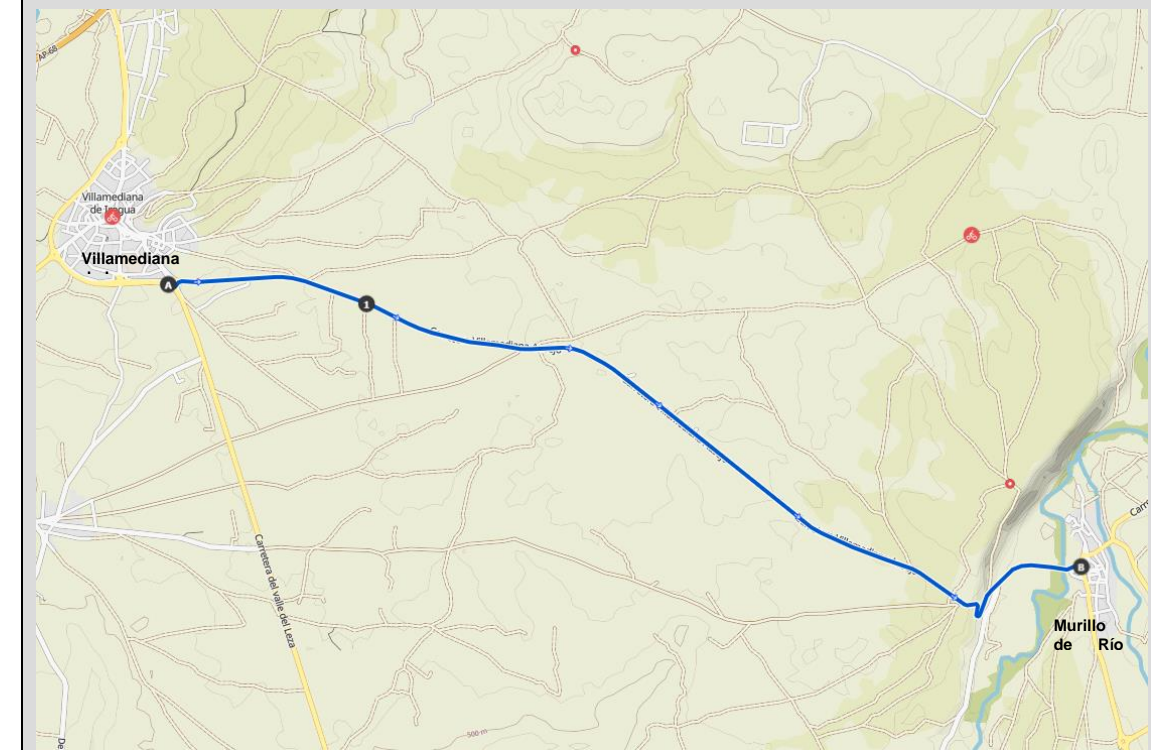
6.10. VILLAMEDIANA DE IREGUA – MURILLO DE RÍO LEZA

Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Murillo de Río Leza (1652) están unidas por la carretera LR-259.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera. Hay que tener en cuenta que la bajada (en sentido hacia Villamediana es subida) cercana a Murillo tiene una pendiente del 9%.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	8.32 km
Ascenso acumulado	50 m
Descenso acumulado	90 m
Velocidad media estimada	17.6 km/h
Tiempo de recorrido	28' (32' en sentido contrario)
TIPOS DE VÍA	
Carretera	8.32 km

PLANO DE LA RUTA



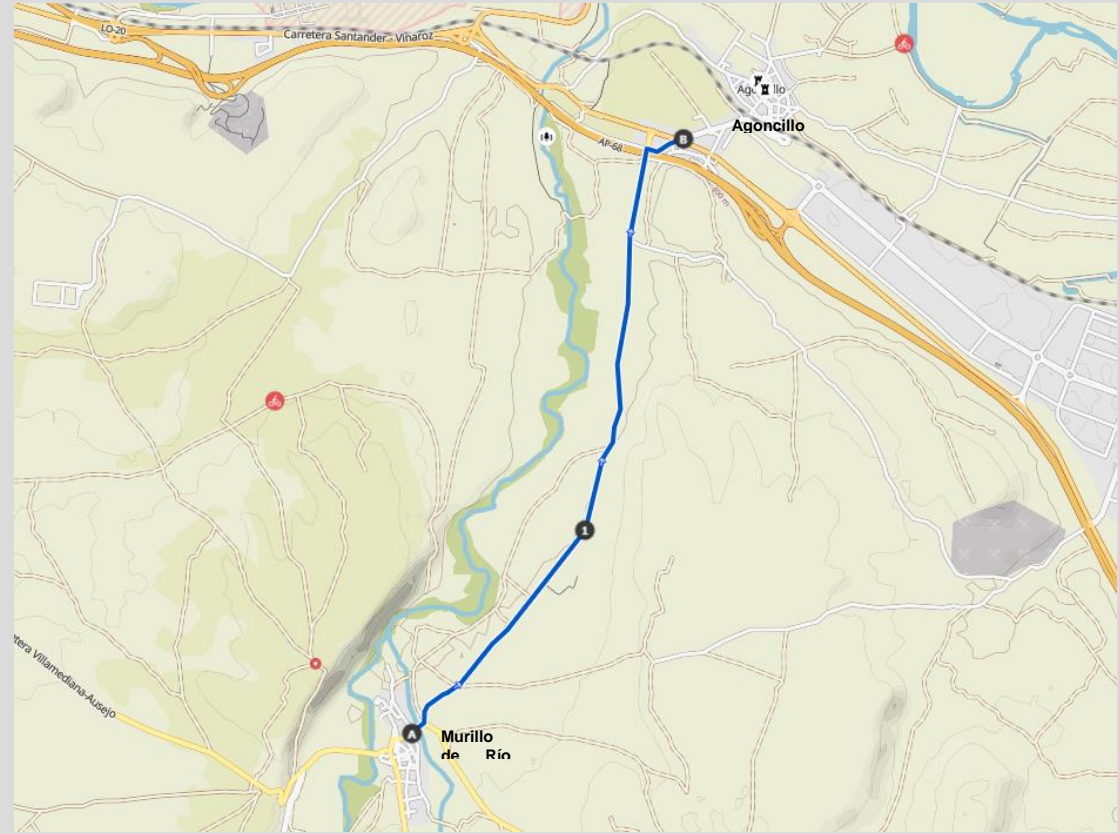
6.11. MURILLO DE RÍO LEZA – AGONCILLO

Las localidades de Murillo de Río Leza (8359) y Agoncillo (1096) están unidas por la carretera LR-261.

El interés de este itinerario tiene más sentido si se considera como una vía de comunicación con el polígono industrial de El Sequero. La ruta que se propone aprovecha el trazado de la carretera LR-261.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.33 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	40 m
Velocidad media estimada	19.0 km/h
Tiempo de recorrido	17'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	5.33 km

PLANO DE LA RUTA



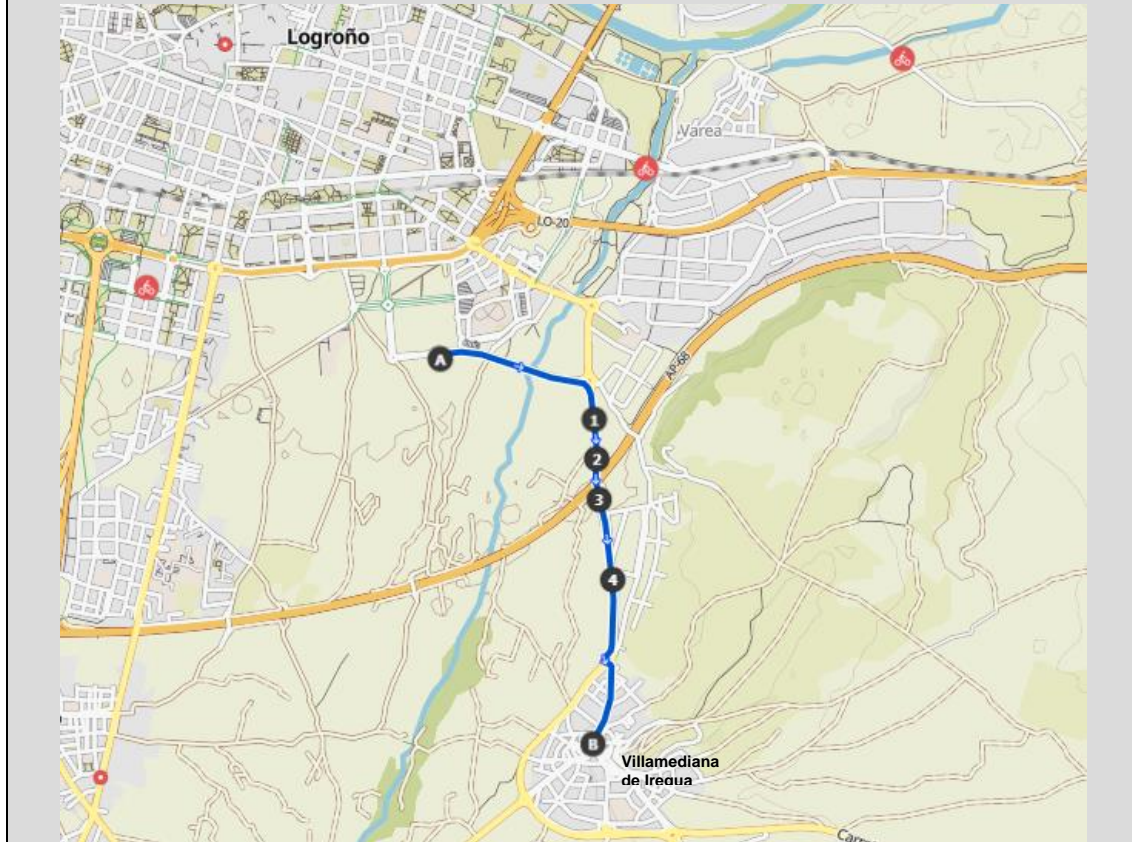
6.12. LOGROÑO - VILLAMEDIANA DE IREGUA

Las localidades de Logroño (152485) y Villamediana de Iregua (8359) están unidas por la carretera LR-250.

La ruta propuesta comienza en la rotonda del hospital San Pedro y coincide en su trazado con esta carretera hasta la rotonda de Villamediana. A partir de ahí se sigue por las calles de esta localidad.

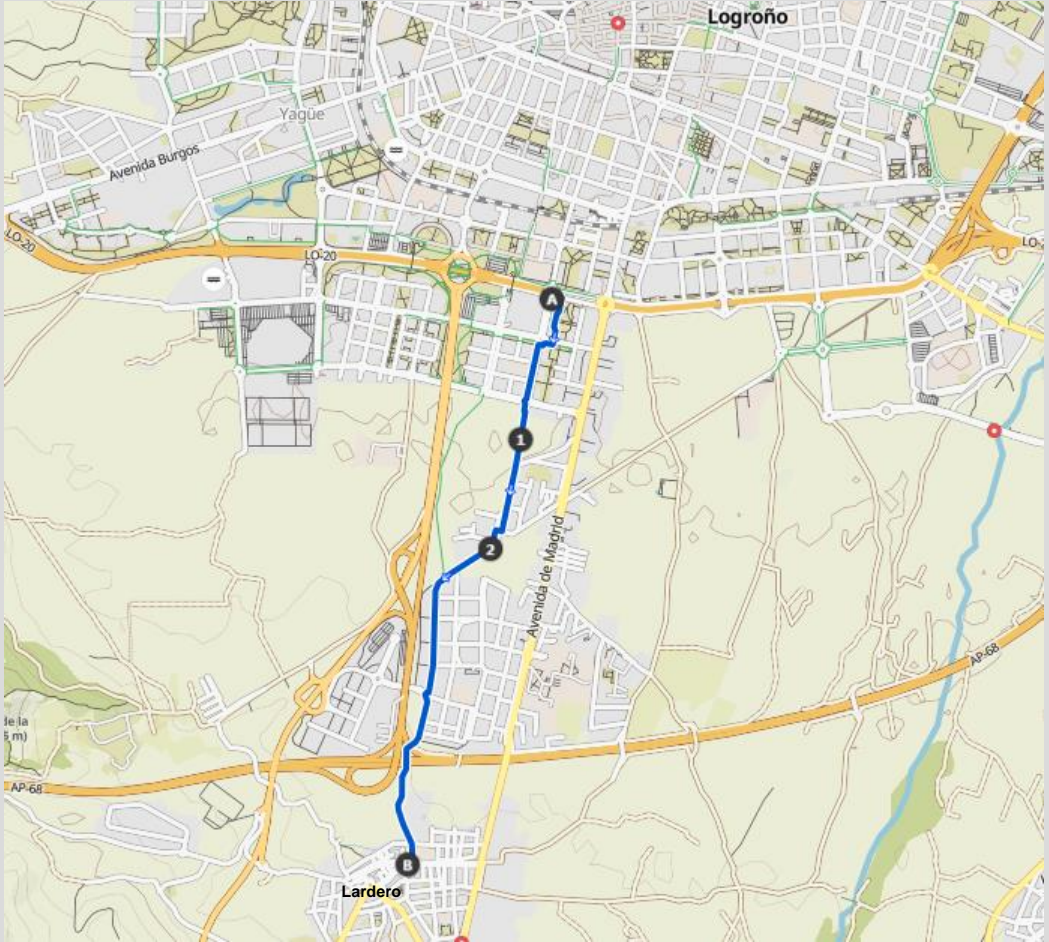
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.34 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	13.4 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.79 km
Calle	0.55 km

PLANO DE LA RUTA



6.13. LOGROÑO - LARDERO

Las localidades de Logroño (152485) y Lardero (10813) están prácticamente unidas por los entramados urbanos de ambos municipios. Son numerosas las rutas que pueden plantearse para unir ambos núcleos con un itinerario ciclista. En este caso se ha evitado la avenida de Madrid y se han utilizado otras calles urbanas menos transitadas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.31 km
Ascenso acumulado	40 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	13.6 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Calle	3.31 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.14. AGONCILLO - ARRÚBAL

Las localidades de Agoncillo (1096) y Arrúbal (516) comparten el polígono industrial de El Sequero. Se puede establecer un itinerario ciclista que comunique ambos y consiga una posible conexión con esta importante implantación de carácter industrial.

Existen varias posibilidades para definir una ruta ciclista entre ambos municipios. La que aquí se plantea discurre al norte del ferrocarril, por lo que la conexión con El Sequero se realiza a través de un paso a nivel.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.35 km
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	14.3 km/h
Tiempo de recorrido	14'
TIPOS DE VÍA	
Camino	3.35 km
PLANO DE LA RUTA	
	

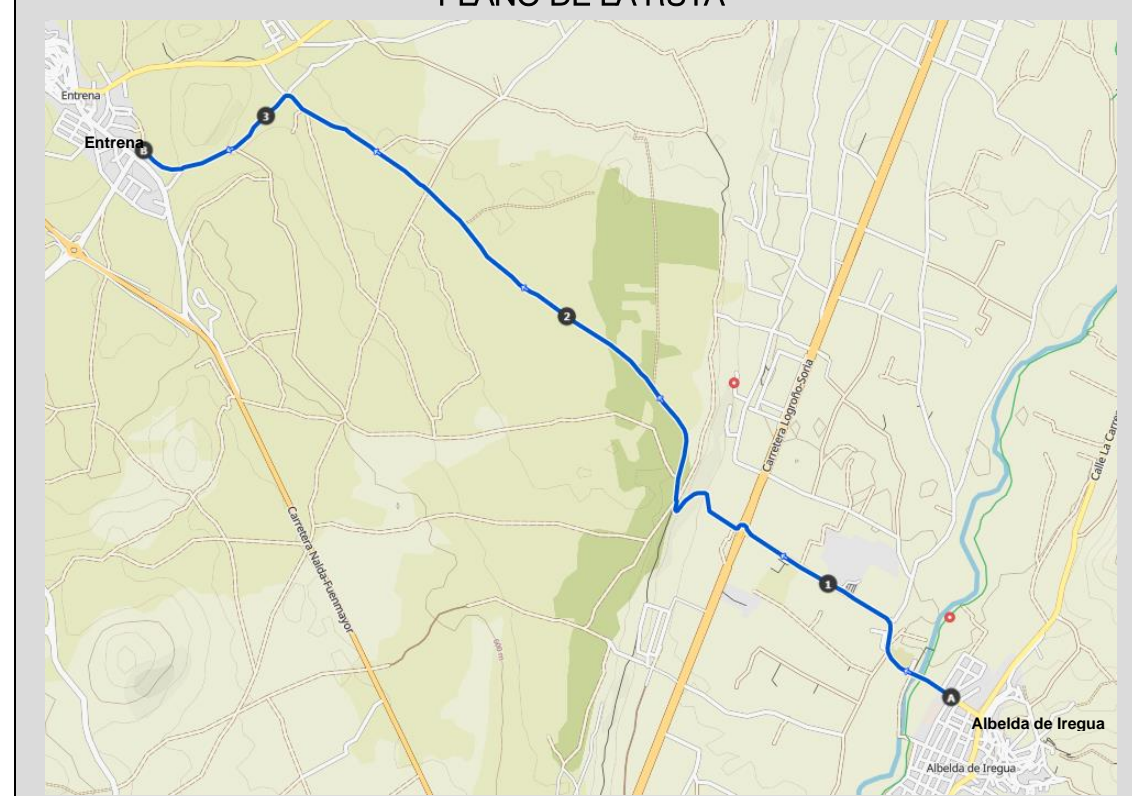
6.15. ALBELDA DE IREGUA - ENTRENA

Las localidades de Albelda de Iregua (3481) y Entrena (1545) se encuentran a ambos lados de la carretera nacional N-111 pero su conexión por carretera es incómoda para las bicicletas por el largo rodeo que se da por la LR-137.

El itinerario comienza en Albelda y discurre por la LR-256 hasta la N-111 para, una vez cruzada ésta por el enlace, continuar por pistas pavimentadas hasta Entrena. Esta ruta consigue además la conexión de Albelda con la zona industrial de la LR-256.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.08 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	30 m
Velocidad media estimada	15.1 km/h
Tiempo de recorrido	24'
TIPOS DE VÍA	
Camino	4.51 km
Carretera	1.58 km

PLANO DE LA RUTA



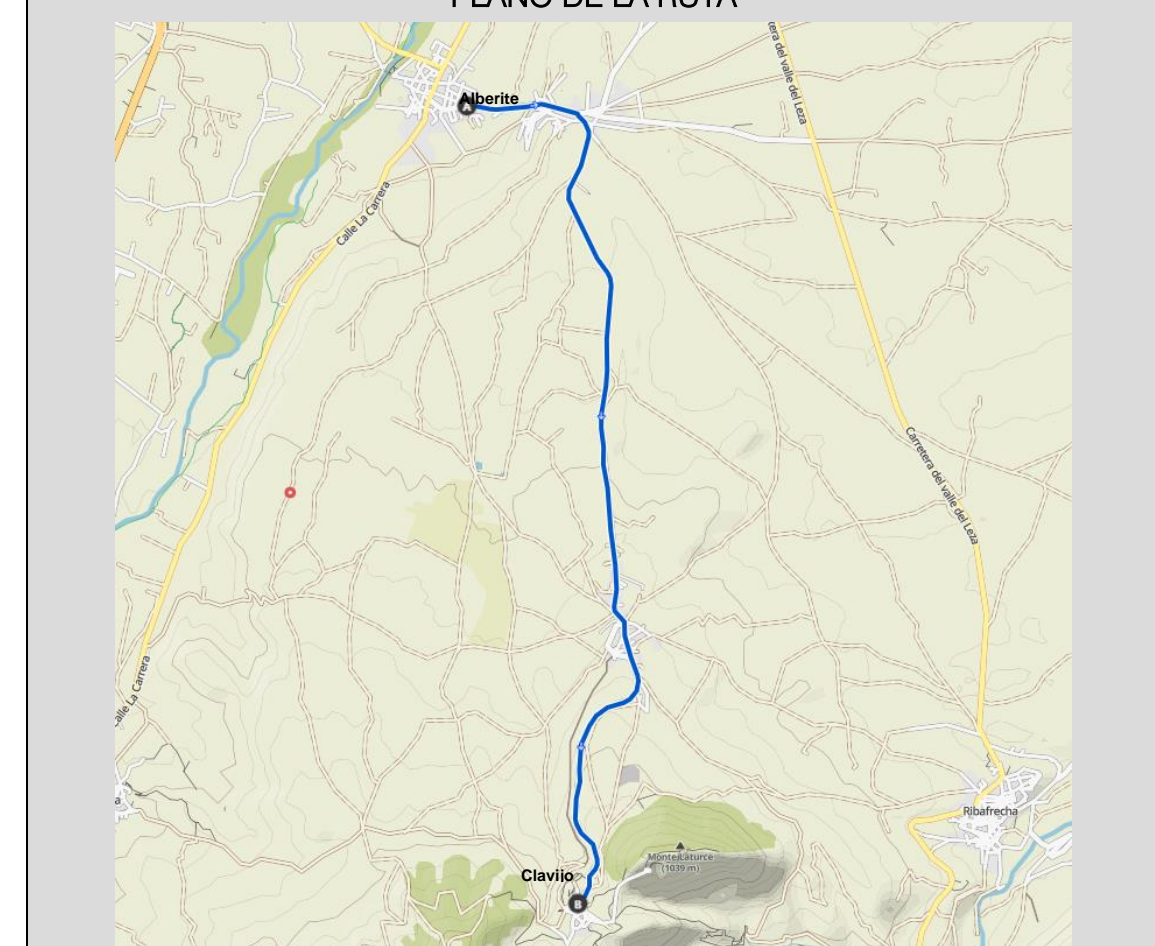
6.16. ALBERITE - CLAVIJO

La subida de Alberite (2457) a Clavijo (269) es un recorrido muy utilizado para un uso deportivo de la bicicleta, pues tiene pendientes de hasta el 11%.

Se plantea este itinerario que discurre por las carreteras LR-344 (travesía) y LR-345.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.52 km
Ascenso acumulado	420 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	8.5 km/h
Tiempo de recorrido	53'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.3 km
Carretera	7.21 km

PLANO DE LA RUTA



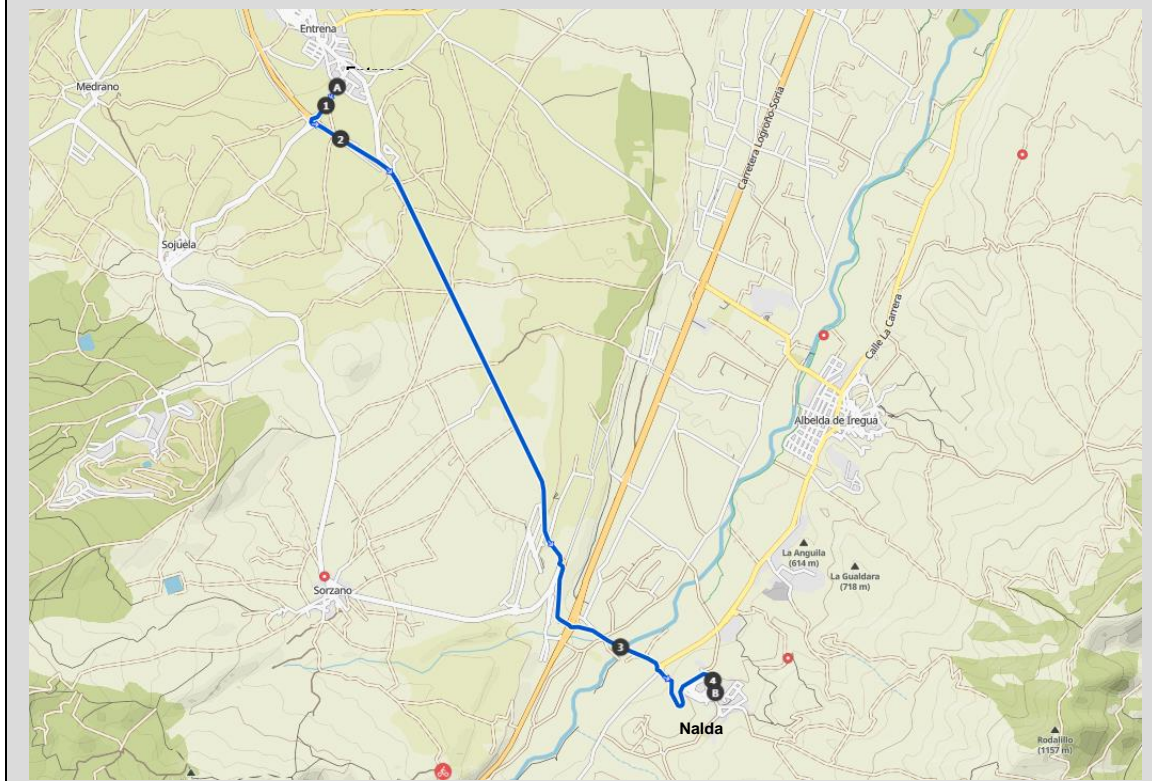
6.17. ENTRENA - NALDA

Las localidades de Entrena (1545) y Nalda (1057) están comunicadas por las carreteras LR-137, LR-255 y LR-440.

Siguiendo estas carreteras se presenta este itinerario, teniendo en cuenta que el tramo de la LR-440, la subida a Nalda, está incluida en el itinerario Albelda de Iregua – Nalda.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.73 km
Ascenso acumulado	140 m
Descenso acumulado	90 m
Velocidad media estimada	14.2 km/h
Tiempo de recorrido	33'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.42 km
Carretera	7.31 km

PLANO DE LA RUTA



6.18. VILLAMEDIANA DE IREGUA - LARDERO

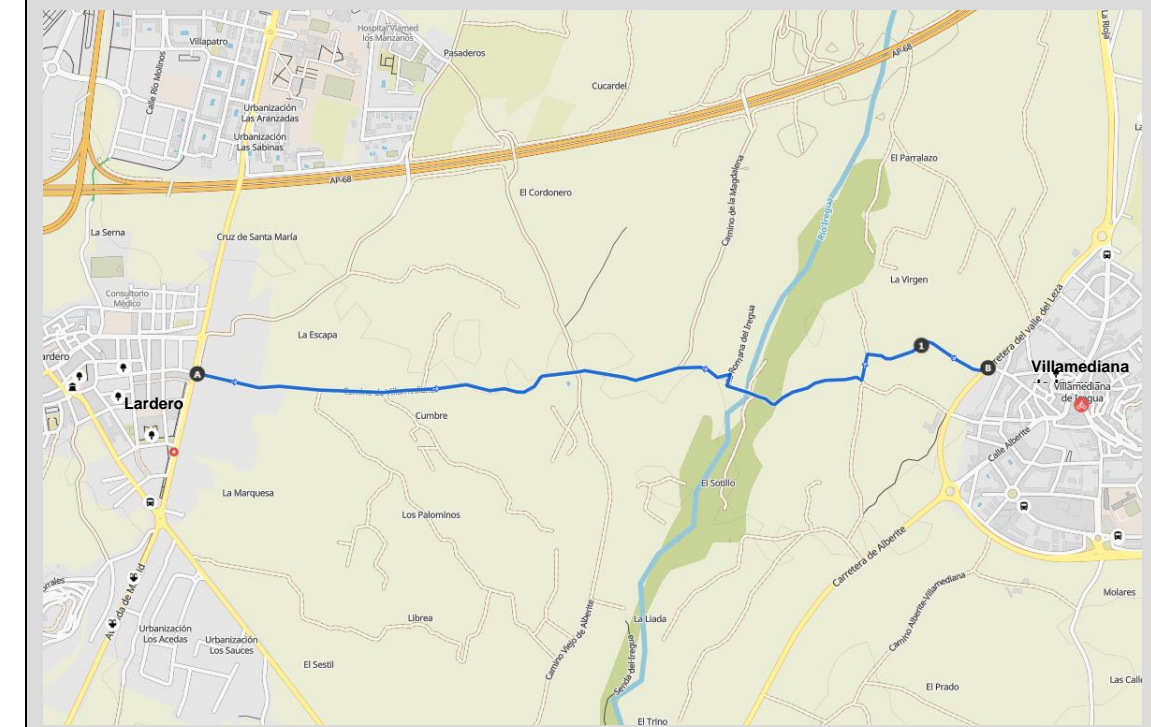
Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Lardero (10813) son las dos más importantes del área metropolitana de Logroño tras la capital. Sin embargo, a pesar de su cercanía, no están comunicadas de una forma sencilla por carretera.

De hecho, existe un importante tráfico de peatones y ciclistas a través del camino de La Ribaza y la pasarela sobre el río Iregua. Este tránsito se verá incrementado en un futuro próximo por la construcción de un paso inferior bajo la LR-250.

El itinerario que proponemos es el que discurre por este camino pavimentado.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.04 km
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	13.8 km/h
Tiempo de recorrido	13'
TIPOS DE VÍA	
Camino o pista pavimentada	3.04 km

PLANO DE LA RUTA



6.19. LOGROÑO - AGONCILLO

Las localidades de Logroño (152485) y Agoncillo (1096) son limítrofes, pero no tienen conexión por carretera autonómica. No obstante, con la reciente construcción de la conexión con la autovía de Pamplona y la futura Ronda Sur, han quedado algunos tramos de la N-232 con muy poco tráfico, por lo que pueden ser aprovechadas para insertar itinerarios ciclistas.

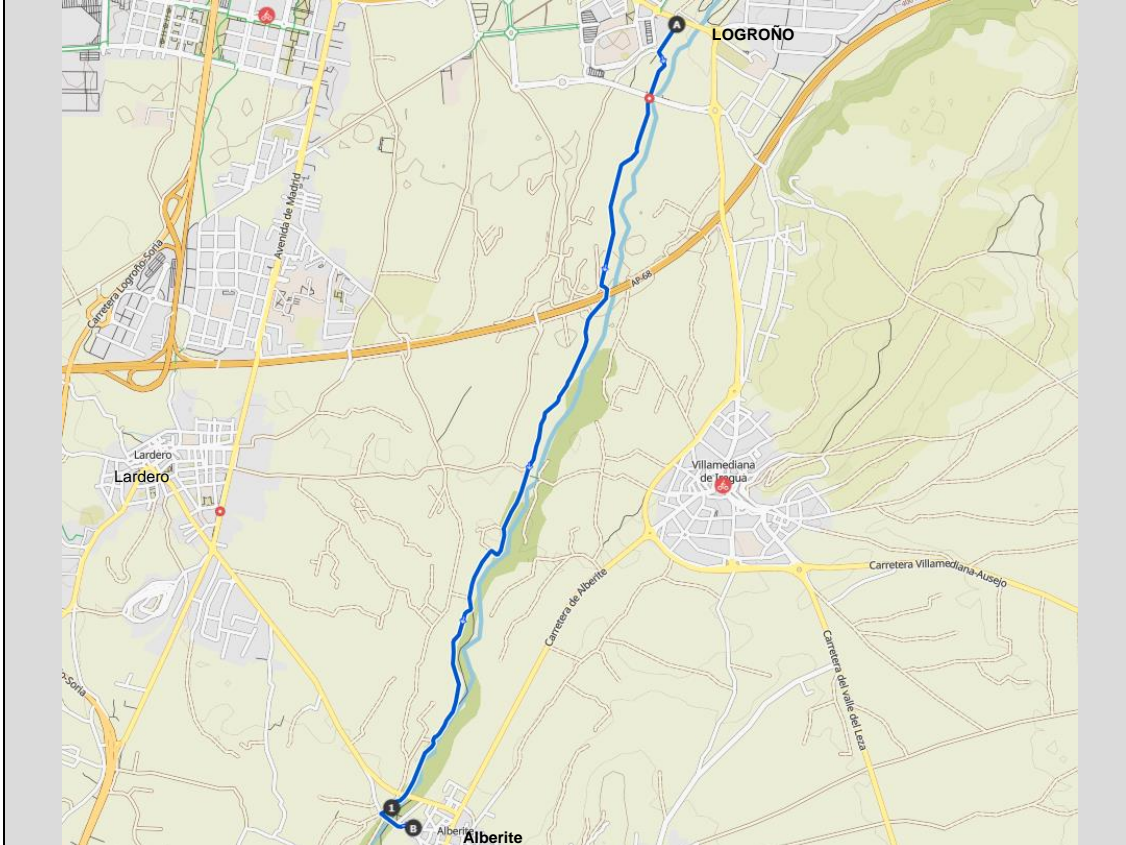
La ruta que aquí se propone utiliza las avenidas de La Paz y Zaragoza de Logroño y la N-232. Esta ruta puede tener mucho interés como conexión al Polígono Industrial de La Portalada.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	14.4 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	100 m
Velocidad media estimada	16.1 km/h
Tiempo de recorrido	54'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	11.93 km
Calle	2.51 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.20. LOGROÑO - ALBERITE

De todas las posibles conexiones entre Logroño (152485) y Alberite (2457), la más adecuada como itinerario ciclista es sin duda la Vía Romana del Iregua, una pista sin pavimentar que discurre por la orilla izquierda del río y ofrece la ruta más corta y más atractiva, convirtiéndola en la preferida tanto para uso cotidiano como recreativo.

Otra alternativa sería la conjunción de los trayectos Logroño-Villamediana y Villamediana-Alberite, que ya están tratados en otras fichas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.87 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	13.5 km/h
Tiempo de recorrido	26'
TIPOS DE VÍA	
Camino sin pavimentar	5.87 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.21. LOGROÑO - FUENMAYOR

No existe carretera autonómica que comunique Logroño (152485) y Fuenmayor (3143). Descartando el trayecto que sigue la red de carreteras del Estado por su largo recorrido, la ruta más adecuada como itinerario ciclista es el Camino Viejo de Fuenmayor, que parte del barrio logroñés de Valdegastea.

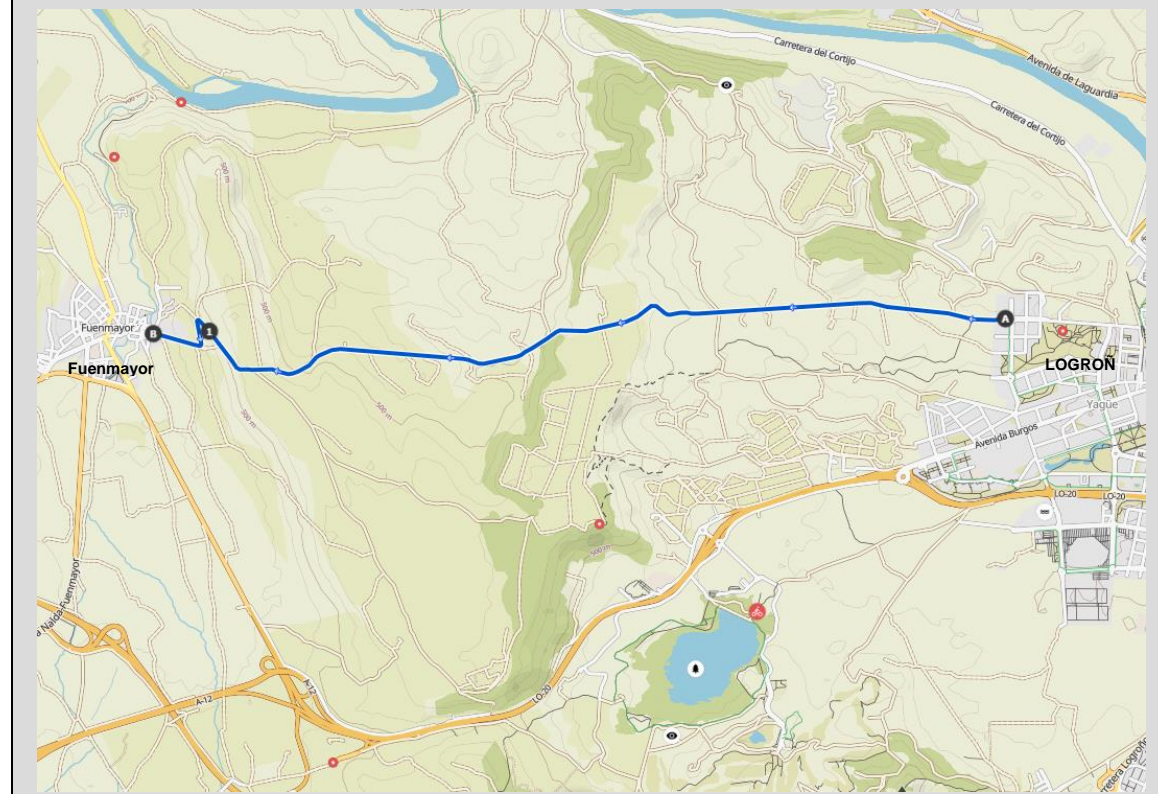
Otras opciones son posibles, como el paso por el barrio de El Cortijo, aunque tienen recorridos más largos y están más dirigidos al uso recreativo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.30 km
Ascenso acumulado	180 m
Descenso acumulado	180 m
Velocidad media estimada	13.2 km/h
Tiempo de recorrido	33'

TIPOS DE VÍA

Camino pavimentado	7.30 km
--------------------	---------

PLANO DE LA RUTA



6.22. LOGROÑO - OYÓN

Entre Logroño (152485) y la ciudad alavesa de Oyón (3368) hay un interés recíproco para implantar un itinerario ciclista. Las dos opciones son por carretera (carretera de Viana y calle Logroño) o por el denominado Camino de Oyón, que parte del barrio logroñés de El Campillo.

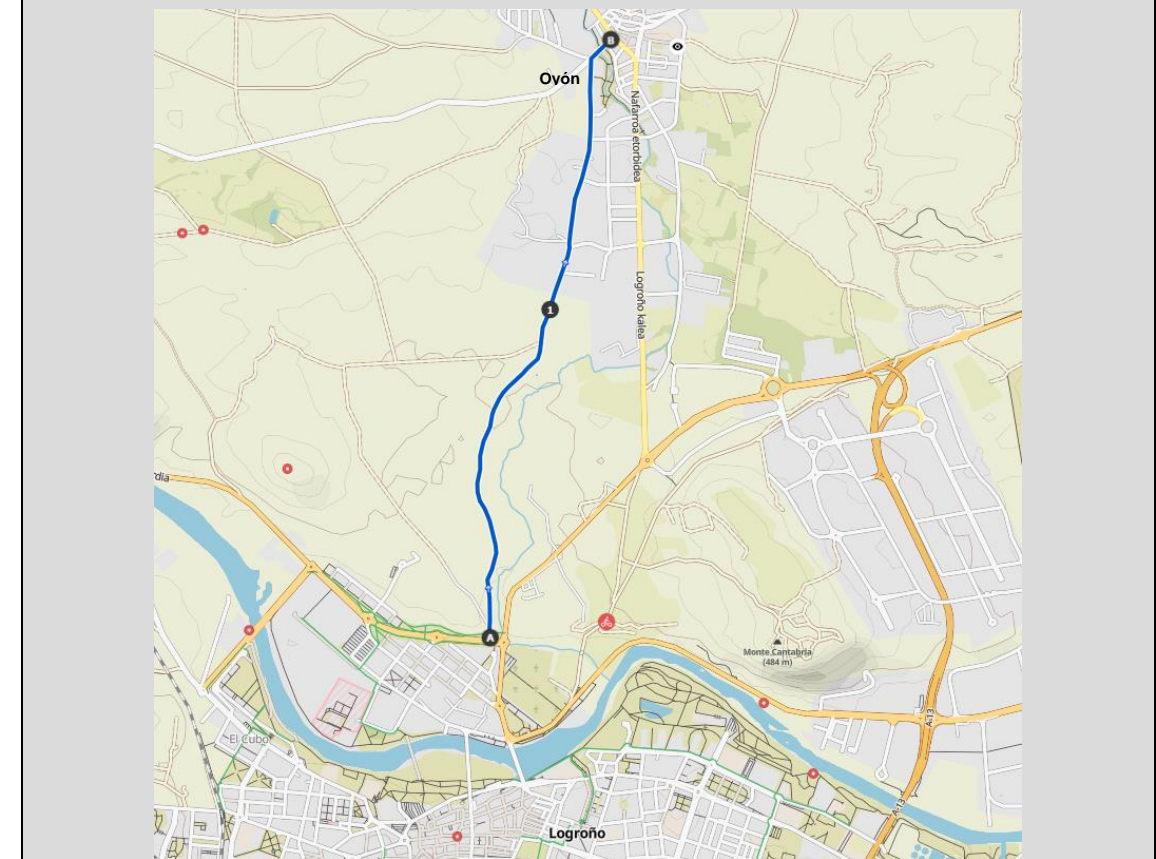
En este documento nos inclinamos por este último, constituido por un camino pavimentado que permite acceder al núcleo urbano de Oyón y a su Polígono Industrial.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.49 km
Ascenso acumulado	50 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	12.0 km/h
Tiempo de recorrido	17'

TIPOS DE VÍA

Camino pavimentado	3.49 km
--------------------	---------

PLANO DE LA RUTA



7.1. EZCARAY – ZORRAQUÍN - VALGAÑÓN

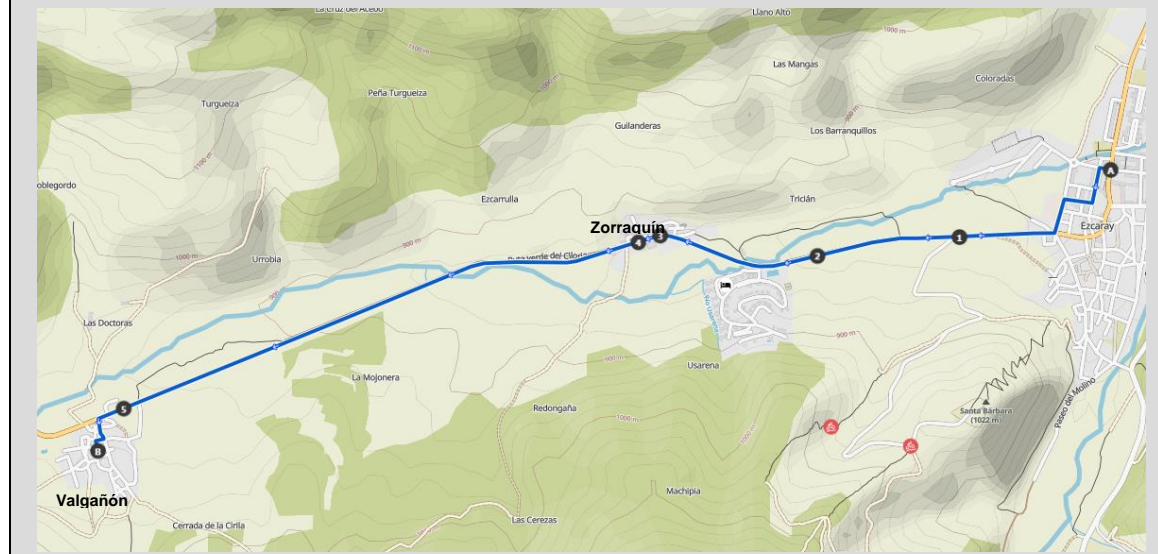
Las localidades de Ezcaray (2045), Zorraquín (90) y Valgañón (130) están muy cercanas y tienen un importante tránsito de usuarios de bicicleta con sentido recreativo.

La ruta propuesta sigue la carretera LR-111, si bien en algunos tramos encontramos la Ruta Verde del Ciloría, una pista sin pavimentar con trazado paralelo y uso exclusivo de bicicletas y paseantes.

Este itinerario serviría también para el complejo residencial de la Urbanización Usarena,

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.01 km
Ascenso acumulado	130 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	9.9 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.66 km
Carretera	4.35 km

PLANO DE LA RUTA

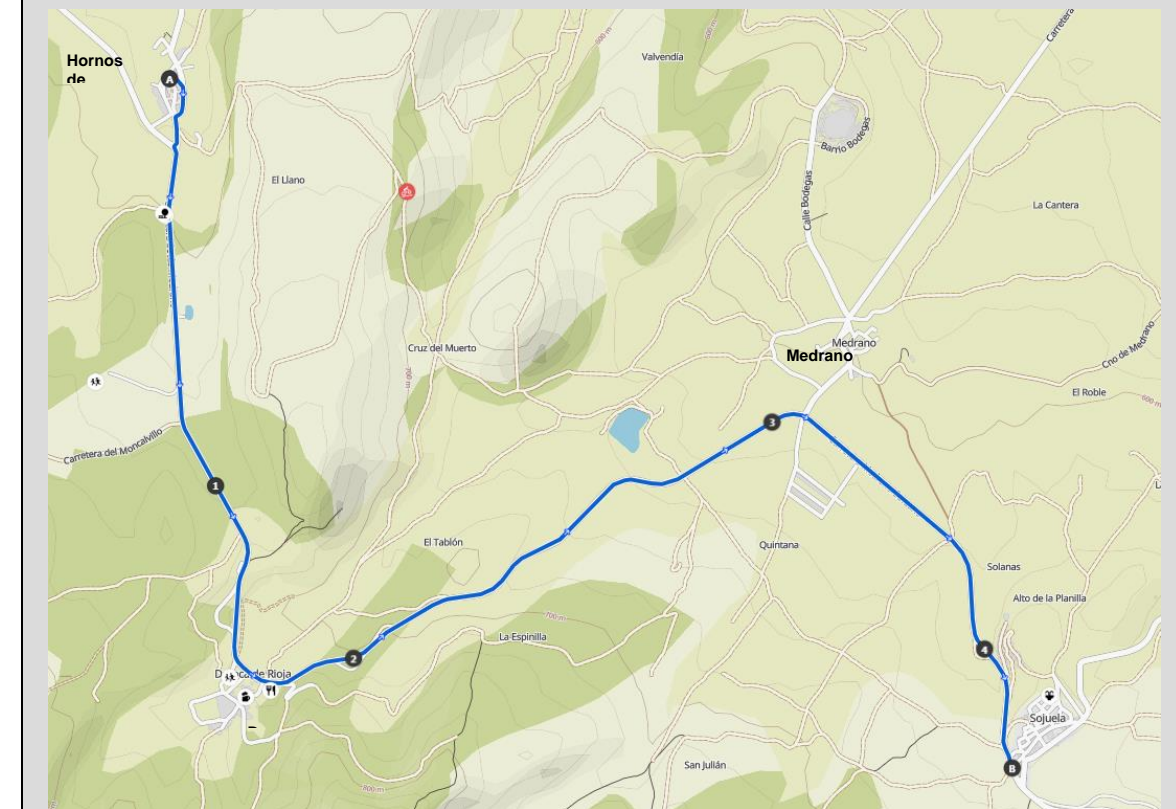


7.2. HORNOS DE MONCALVILLO – DAROCA – MEDRANO – SOJUELA

Son cuatro localidades situadas al pie de la Sierra de Moncalvillo que suman unos 800 habitantes. Están unidos por la carretera LR-341 y por ella se propone este itinerario muy dirigido al usuario recreativo en general, aunque también tiene muchos recorridos secundarios dirigidos tanto a usuario deportivo de montaña como de carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.47 km
Ascenso acumulado	110 m
Descenso acumulado	130 m
Velocidad media estimada	12.9 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.20 km
Carretera	6.27 km

PLANO DE LA RUTA



7.3. VALLE DE OCÓN – SIERRA LA HEZ

El Valle de Ocón se encuentra al pie de Sierra La Hez, declarada Reserva Mundial de la Biosfera. Nos encontramos en un paisaje donde se enclavan pequeñas localidades que mantienen un gran atractivo. Se plantea aquí un circuito circular con inicio y final en La Villa de Ocón. Es un recorrido que discurre mayormente por caminos sin pavimentar, existiendo diversos recorridos a través de éstos y de sendas secundarias.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	21.00 km
Ascenso acumulado	660 m
Descenso acumulado	660 m
Velocidad media estimada	8.2 km/h
Tiempo de recorrido	2h 34'
TIPOS DE VÍA	
Caminos y pistas sin pavimentar	12.31 km
Caminos y pistas pavimentadas	2.61 km
Carretera	6.08 km
PLANO DE LA RUTA	
