



Bicicletas en la ciudad: analizados 37 carriles bici y 11 servicios públicos de préstamo de bicicletas

Las ciudades dan la espalda a la bicicleta

ESCASA DOTACIÓN DE CARRILES BICI, CARENCIA DE ESTACIONAMIENTOS ADECUADOS E INSUFICIENTE CONEXIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO CONDICIONAN LA APUESTA DE LA BICICLETA COMO ALTERNATIVA DE TRANSPORTE URBANO

La bicicleta es, en nuestras ciudades, un medio de hacer deporte, no una alternativa real de transporte. Los parques, zonas verdes, y poco más, son los reductos en los que es posible pedalear sin poner en riesgo la integridad física. Pero es que además se da la paradoja de que muchos ciudadanos deben utilizar el automóvil para acercarse a esos espacios, entre otras razones porque se les prohíbe introducir su bicicleta en el autobús o en el metro. Un elemento clave es la dotación de carriles bici, en la que la escasez es la norma. Así lo ha constatado CONSUMER EROSKI en el estudio que ha realizado en 18 capitales de nuestro país. Dos de ellas no disponen de este tipo de vías, en otras tres el equipamiento es tan escaso que la proporción de habitantes por kilómetro de carril bici es superior a 50.000, y sólo en dos se halla por debajo de los 5.000 ciudadanos por kilómetro de carril bici. A ello se suman las carencias de aparcabicis y la anecdótica conexión con el transporte público. Por tanto, los datos muestran que, salvo contadas excepciones, las ciudades siguen dando la espalda a la bicicleta.

CONSUMER EROSKI ha comprobado hasta qué punto la bicicleta es un medio de transporte urbano. Por un lado, ha analizado 37 carriles bici y 11 servicios de alquiler público de préstamo de bicicletas en 18 ciudades del país: A Coruña, Alicante, Barcelona, Bilbao, Córdoba, Granada, Madrid, Málaga, Murcia, Oviedo, Pamplona, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. Por otro lado, ha remitido a los ayuntamientos un cuestionario para conocer el equipamiento con el que cuentan para favorecer el uso de la bicicleta.

Los resultados muestran que la viabilidad del uso de la bicicleta como vehículo urbano se halla aún lejos de ser real. De hecho, la valoración global no pasa de un insatisfactorio 'regular'. Por ciudades, las capitales peor equipadas para desplazarse en bicicleta son Alicante y Oviedo, que suspendieron de manera rotunda el examen con un 'muy mal'. La razón: no disponen de bicarriles ni de servicio de alquiler público de bicicletas. Murcia comparte esta nota porque tampoco cuenta con servicio de alquiler y porque su dotación de carriles bici es insuficiente. Algo similar ocurre en Málaga, Granada, Valencia y A Coruña, que suspendieron con un 'mal'. En el extremo opuesto, se encuentran Barcelona, Bilbao, ►



EL BINOMIO IDEAL: ciudad y bicicleta

Para que la bicicleta sea una alternativa real de transporte urbano, las ciudades deben adaptarse a este vehículo. He aquí algunos de los requisitos básicos:

- 1 **UNA BUENA INFRAESTRUCTURA EN CARRILES BICI.** Importa la cantidad, pero también la calidad. Deben comunicarse el mayor número posible de zonas de la ciudad (centro, barrios limítrofes y pequeñas localidades cercanas) y conservarse en un buen estado de mantenimiento. Además, estas zonas específicas para el paso de bicicletas deben estar correctamente señalizadas para garantizar la seguridad de ciclistas, peatones y conductores de vehículos.
- 2 **LOCALIZACIÓN DE APARCA-BICIS.** La ubicación de estacionamientos de bicicletas es especialmente útil a lo largo de carriles bici, frente a polideportivos/zonas deportivas, centros educativos, espacios culturales e institucionales, estaciones de autobuses o tren y, en general, en la mayor parte de los puntos neurálgicos de la ciudad.
- 3 **CONEXIÓN CON EL TRANSPORTE URBANO.** Unión de los carriles bici con paradas o estaciones de transporte público así como la posibilidad de acceder y llevar consigo la bicicleta en el interior de estos medios de transporte urbano.
- 4 **UNA MAYOR OFERTA DE ALQUILER MUNICIPAL DE BICICLETAS.** Fomento de su uso entre residentes y turistas
- 5 **CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN VIAL.** Los destinatarios deben ser tanto los propios ciclistas como los conductores de automóviles y peatones, para que entre todos sean capaces de transformar la ciudad hacia un modelo sostenible y lograr un reparto respetuoso de la calle entre todos.

Córdoba, San Sebastián, Sevilla y Vitoria que aprobaron con un 'bien'. Pamplona, Valladolid y Zaragoza recibieron un 'aceptable'; y Madrid y Santander no superaron el 'regular'.

Carril bici: mucho por mejorar

La dotación de bicarriles en cada ciudad es, en general, insuficiente: la media global del estudio en este apartado es, de nuevo, un 'regular'. Estas sendas conforman el equipamiento básico para desplazarse en bicicleta por la ciudad con seguridad, sin tener que arriesgarse a circular compartiendo calzada con vehículos motorizados. Sin embargo, en Oviedo y en Alicante (las dos con un 'muy mal') no disponen siquiera de un kilómetro de carril bici.

Murcia sí cuenta con carriles bici, pero sólo se han construido 4,7 kilómetros para una capital con casi 423.000 habitantes, lo que representa una proporción de un kilómetro por cada 89.970 ciudadanos. Peor es aún la ratio de Málaga, un kilómetro por cada 102.045 ciudadanos (su nota: un 'mal'). De pobre se puede calificar la dotación de A Coruña (9 kilómetros, uno por cada 27.154 habitantes) y Santander (10 kilómetros, uno por cada 18.180 ciudadanos), destinada más al disfrute de los turistas que al fomento de desplazamientos sostenibles en la ciudad. En términos relativos, las mejores redes viarias para ciclistas se hallan en Vitoria (55 kilómetros, uno por cada 4.172 habitantes) y Pamplona (41 kilómetros, uno por cada 4.754 ciudadanos). Si se tiene en cuenta exclusivamente el número de kilómetros de

• • • Análisis de las infraestructuras



A CORUÑA

Lo mejor: El único carril bici que dispone A Coruña destaca por su seguridad: se trata de una vía amplia independiente de la acera y la calzada que se encuentra muy bien señalizada.

Lo peor: Sólo cuenta con 9 kilómetros de carril bici, en los que no se encontró ni un solo aparcabici. No tiene sistema público de alquiler de bicicletas.



ALICANTE

Lo mejor: Nada positivo.

Lo peor: Una de las ciudades del análisis menos equipadas para circular en bicicleta: no cuenta con carril bici y tampoco hay un servicio de alquiler público de bicicletas.



BARCELONA

Lo mejor: Cuenta con la red más extensa de bicarriles del estudio: 128 kilómetros. A ello hay que añadir 14.000 aparcabicis distribuidos por la ciudad y un sistema de alquiler público útil y en buen estado de mantenimiento.

Lo peor: La limpieza y mantenimiento de los carriles bici. Además, en los tres carriles analizados se encontraron hasta 30 peatones obstaculizando el paso de las bicis y 8 automóviles estacionados.



carril bici, la red más extensa se localiza en Barcelona: 128 kilómetros, más del doble de los que dispone Madrid.

Los técnicos de esta revista también analizaron *in situ* 37 carriles bici (un máximo de tres por ciudad) en las 16 ciudades que disponían de ellos. La valoración final del estado de estas vías se queda en un pobre 'aceptable' condicionada en gran parte por la falta de aparcabicis (se calificó con una media global de 'mal') y por una señalización insuficiente (sólo 'aceptable'). Por el contrario, el estado de mantenimiento de las vías ciclistas era muy bueno, así como sus condiciones de seguridad.

Señalización: cuestión de seguridad

La señalización de un carril bici influye en la seguridad del ciclista. Entre las mejores: Bilbao, Madrid, Pamplona, Sevilla y Vitoria, con un 'muy bien'. En el lado contrario, Murcia, con un 'muy mal'. Siete de cada diez carriles bici estudiados son de doble sentido en la mayoría de sus tramos; sin embargo, a pesar de ello, los escogidos en Valencia, Málaga y Murcia no tienen pintadas las líneas o marcas viales que separan ambos sentidos. Además, en materia de señalización tan sólo en una de cada tres vías se vio la señal que recuerda a los ciclistas la velocidad máxima permitida (las mejores fueron las rutas elegidas en A Coruña, Madrid y Murcia).

La señalización adquiere especial relevancia en los cruces. De las 390 intersecciones localizadas durante los recorridos, el 94% estaban señalizadas. Por el contrario, sólo en el 18% de los casos

se encontraron semáforos específicos para ciclistas (A Coruña, Córdoba, Madrid, San Sebastián, Valencia, Valladolid y Vitoria).

El mantenimiento de las sendas ciclistas recorridas fue catalogado como muy bueno. No obstante, los baches eran frecuentes en algunos tramos de las vías estudiadas en A Coruña, Málaga, San Sebastián, Santander, Valencia y Valladolid. Del mismo modo, al pavimento y a las marcas viales de cuatro carriles estudiados en Córdoba y Barcelona les faltaba una mano de pintura, mientras que algunos bordillos que se atravesaron en los carriles bici estudiados en Granada, San Sebastián y Zaragoza se encontraban mal rebajados.

El 37% de los carriles bici analizados se hallaban dentro de la acera o dentro de la calzada en la mayor parte del trayecto o en su totalidad, el 30% eran vías independientes y el resto respondía a un modelo mixto.

Seguridad de los ciclistas

El respeto entre los usuarios de las calles (peatones, conductores y ciclistas) es todavía una asignatura pendiente, aunque se ha constatado una concienciación creciente, y lo demuestra el 'muy bien' con el que se ha calificado este campo. Algunos reparos: se encontraron en el momento del análisis hasta 65 peatones paseando por los tres carriles de Sevilla sin mirar si había tráfico ciclista, y hasta 8 vehículos estacionados de forma ilegal en los carriles de Barcelona. También se observaron otras situaciones peligrosas: en Sevilla y Valladolid los carriles bici estudiados

ciclistas ciudad por ciudad



BILBAO

Lo mejor: Es una de las pocas ciudades cuyo sistema de alquiler público de bicicletas dispone de tandems preparados para el uso de personas con discapacidad. Además, se permite introducir la bicicleta en el metro, el tren y el tranvía.

Lo peor: Sólo cuenta con 14 kilómetros de bicarril y el servicio de alquiler público de bicicletas no funciona durante todo el año (comienza en mayo).



CÓRDOBA

Lo mejor: Pionera en desplegar un servicio de alquiler público de bicicletas automático y, además, gratuito. Destaca también el buen mantenimiento de sus carriles bici (cuenta con una red de 42 kilómetros) y sus aparcabicis.

Lo peor: La tarea pendiente de Córdoba es ampliar los puntos de recogida y entrega de bicicletas, así como mejorar la información que se ofrece al usuario.



GRANADA

Lo mejor: La señalización del carril bici, especialmente en los cruces.

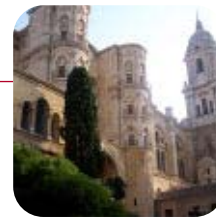
Lo peor: No cuenta con servicio de alquiler público de bicicletas y su red de bicarriles es insuficiente (siete kilómetros, uno por cada 33.743 habitantes).



MADRID

Lo mejor: Los tres trayectos de carril bici analizados por esta revista se encontraron en un estado óptimo, al igual que la calidad del servicio del alquiler público de bicis.

Lo peor: Sólo cuenta con 62 kilómetros de carril bici, ubicados a lo largo del Anillo Verde, sin tocar apenas las arterias clave de la ciudad, y el alquiler de bicicletas está dirigido en exclusiva a los turistas o personas que quieren disfrutar del parque Juan Carlos I.



MÁLAGA

Lo mejor: Buen mantenimiento y señalización de los carriles bici analizados.

Lo peor: No cuenta con servicio de alquiler de bicicletas y la red de carriles bici es insuficiente: sólo 5,5 kilómetros (uno por cada 102.045 habitantes).



MURCIA

Lo mejor: El carril bici se encontraba en buenas condiciones.

Lo peor: 4,7 kilómetros de carril bici no es suficiente para una ciudad de 422.861 habitantes. Tampoco tiene sistema de alquiler público de bicicletas.

estaban peligrosamente cerca de la fila de aparcamientos; en Granada, Madrid y Valladolid, los vehículos que circulaban junto a los ciclistas no respetaban la distancia mínima de 1,5 metros en los adelantamientos a bicicletas; en Bilbao, los usuarios de las tres vías analizadas iban a una velocidad excesiva; y en Málaga, Valladolid y Vitoria, ni siquiera utilizaban esta senda y conducían la bici por la carretera o la acera.

Aparcabicis: pocos y deteriorados

Además de carriles para transitar con seguridad, se precisan espacios para poder estacionar las bicicletas. En este apartado, sobresale Barcelona, con 14.000 aparcabicis, y, en menor medida, San Sebastián, con 590. El peor equipado es Valladolid, con sólo 66. Además, cabe destacar el caso de Córdoba, que dispone de aparcabicis subterráneos con capacidad para 200 bicicletas.

En el análisis realizado por los técnicos de esta revista, los 89 aparcabicis estudiados recibieron un inequívoco 'mal'. En buena parte de las rutas realizadas, este equipamiento brillaba por su ausencia. Son los casos de A Coruña, Pamplona, Santander y Zaragoza. En Murcia, Sevilla y Valladolid sólo se encontró uno y su estado de mantenimiento dejaba que desear. La mejor valoración corresponde a Córdoba, donde se halló un aparcabicis cada 500 metros (lo normal es que se ubiquen cada 600-1.000 metros), todos ellos en perfectas condiciones. Sin embargo, sólo Barcelona disponía de un sistema antirrobo (anclajes), un elemento relevante ante las numerosas sustracciones de estos vehículos (se estima que el 15% de los ciclistas han sufrido en alguna ocasión el robo de su bicicleta). Se halló en seis de cada diez aparcabicis localizados.

Otro de los aspectos clave que influyen en la viabilidad del uso de la bicicleta en la ciudad es la posibilidad de introducir estos vehículos en los medios de transporte público. En la mayor parte de las ciudades analizadas está prohibido hacerlo por problemas de espacio. En los autobuses, sólo se puede en San Sebastián (en algunas líneas) y Sevilla (y sólo si son plegables); y en el metro y tranvía de Bilbao, Valencia, Murcia, Madrid y Alicante también, aunque en horarios concretos. El caso de Barcelona es diferente: las paradas de metro cuentan con aparcabicis en los que se puede alquilar las bicicletas o dejarlas allí estacionadas, lo que representa otro modo de fomentar la intermodalidad en medios de transporte públicos.

Alquiler público de bicicletas

Potenciar el uso de la bicicleta en la ciudad pasa no sólo por tener una extensa y compatible red de bicirrailes, sino también por instalar un servicio público de alquiler de bicicletas disponible para todos los públicos. La pionera en nuestro país fue Córdoba (lo implantó en 2003); le siguió Vitoria (en 2004) y Madrid (en 2005). El resto lo instaló a partir de 2006. De cualquier modo, sólo 11 de las 18 ciudades analizadas contaban con uno, y de ellas habría que descartar Madrid: está pensado para el ocio (sólo puede utilizarse en el parque Juan Carlos I) y no tanto como servicio de transporte público.

En este apartado, suspenden A Coruña, Alicante, Granada, Málaga, Murcia, Oviedo y Valencia con un 'muy mal' (Madrid se queda con un 'regular'), ya que no disponen de ningún sistema de alquiler público. En el lado contrario, se sitúan San Sebastián y Sevilla con un 'muy bien' cada una.



OVIEDO

Lo mejor: Nada positivo.

Lo peor: No tiene ni carril bici ni sistema de préstamo de bicicletas.



PAMPLONA

Lo mejor: 41 kilómetros de carril bici. Su servicio municipal de alquiler de bicicletas informa de incidencias en la ciudad (desvíos, obras, cortes de tráfico, accidentes, etc.).

Lo peor: La conexión entre los carriles bici. Además, durante los recorridos realizados se observó una evidente falta de aparcabicis.



SAN SEBASTIÁN

Lo mejor: El sistema de préstamo de bicicletas es muy bueno.

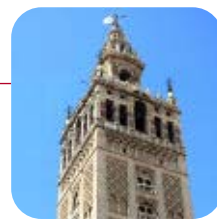
Lo peor: El estado de deterioro de algunos de los carriles bici analizados, así como los pocos kilómetros que componen la red de estas sendas específicas para ciclistas, sólo 28.



SANTANDER

Lo mejor: El mantenimiento de los carriles bici.

Lo peor: Apenas tiene 10 kilómetros de carril bici y las carencias en el sistema de préstamo municipal de bicicletas son numerosas.



SEVILLA

Lo mejor: Un buen número de puntos de entrega y recogida de las bicicletas del servicio de alquiler (160) y una buena red de carril bici (84 kilómetros).

Lo peor: La escasa limpieza de los bicirrailes analizados.



VALENCIA

Lo mejor: 70 kilómetros de carriles bici. Buena señalización de los carriles reservados para ciclistas.

Lo peor: Deterioro y suciedad en los carriles bici analizados y que no cuenta con un sistema de préstamo de bicicletas.

Esta revista analizó cinco servicios de alquiler personalizados (donde se ofrece atención individualizada y es un empleado quien proporciona la bicicleta al usuario) en Bilbao, Madrid, Santander, Valladolid y Vitoria; y otros seis automatizados (con un sistema que funciona a través de una tarjeta lectora o un código, y es el propio usuario quien coge la bicicleta) en Barcelona, Córdoba, Pamplona, San Sebastián, Sevilla y el recién inaugurado en Zaragoza. En cada ciudad, se comprobaron cuatro puntos de recogida y entrega tanto el tipo y calidad de la información que proporcionaban como el estado de la bicicleta.

De los dos sistemas, el automatizado resultó más útil y rápido para alquilar la bicicleta, sus horarios eran en general más amplios y, en ocasiones, estaba disponible todo el día de forma ininterrumpida. Sin embargo, salvo en Córdoba y Sevilla, en el resto de ciudades con este sistema (Barcelona, Pamplona, San Sebastián y Zaragoza), los técnicos de la revista se vieron obligados a realizar trámites con días o semanas de antelación antes de poder disfrutar de esta iniciativa sostenible. En la mayoría pedían un número de identificación (DNI, carné de conducir o documento de empadronamiento).

Por el contrario, en todas las ciudades con sistema personalizado (Bilbao, Madrid, Santander, Valladolid y Vitoria), pudo alquilarse la bicicleta el mismo día y no se necesitaron trámites previos. Bastó con acudir a los puntos de recogida y dar el número del DNI, pasaporte o carné de conducir. En estos casos, para volver a alquilar el vehículo era necesario esperar un cuarto de hora o media hora, salvo en Santander, donde era posible utilizarla cuantas veces se quisiera a lo largo del



• • • La bicicleta como medio de transporte alternativo en las ciudades

CIUDADES	Carriles bici ¹	Sistema de alquiler público de bicicletas ²
A Coruña	Mal	No tiene
Alicante	No tiene	No tiene
Barcelona	Bien	Bien
Bilbao	Bien	Bien
Córdoba	Bien	Bien
Granada	Regular	No tiene
Madrid	Regular	Regular
Málaga	Mal	No tiene
Murcia	Muy Mal	No tiene
Oviedo	No tiene	No tiene
Pamplona	Aceptable	Bien
San Sebastián	Bien	Muy Bien
Santander	Mal	Aceptable
Sevilla	Bien	Muy Bien
Valencia	Regular	No tiene
Valladolid	Regular	Bien
Vitoria	Bien	Bien
Zaragoza	Regular	Aceptable
Media	Regular	Regular

(1) **Carriles bici:** CONSUMER EROSKI comprobó la dotación de carriles bici de la ciudad y estableció si la red era suficiente en función de la población de la ciudad. Aquellos núcleos urbanos que disponían de ellos se sometieron además a un estudio sobre la señalización (si el carril se identificaba fácilmente, si había señales de velocidad máxima, si las marcas viales estaban bien dibujadas, y si los cruces estaban bien señalizados), el estado de mantenimiento del firme (si estaba sucio, tenía baches o algún otro tipo de problema) y del itinerario (si había muchas pendientes, cambios de rasante o curvas peligrosas). Además, se tomó en consideración si se trataba de un carril seguro (que los peatones o vehículos privados no invadiesen el carril, o que los propios ciclistas llevasen elementos reflectantes para ser visibles). En materia de aparcabicis, se comprobó si durante el recorrido había suficientes y si se encontraban limpios y en correcto estado. (2) **Sistema de alquiler público de bicicletas:** en este apartado, se ha tenido en cuenta, en primer lugar, si existe o no este servicio y si éste es personalizado o automático. Además, se calificó el servicio en conjunto, es decir, los horarios de funcionamiento, el precio, el número de bicicletas disponibles y el número de puntos de entrega. Asimismo, aquellas ciudades que disponían del alquiler se sometieron a un análisis del tipo de información que ofrecían y si esta era completa (normas, sanciones, horarios, tarifas, derechos y obligaciones, entre otros datos). Además, se comprobó el estado en el que se encontraba la bicicleta alquilada (si disponía de los elementos de seguridad necesarios: luces, elementos reflectantes, frenos, etc.).



VALLADOLID



VITORIA



ZARAGOZA

Lo mejor: 49 kilómetros de carriles bici. El funcionamiento del servicio de alquiler de bicicletas.

Lo peor: Algunas bicicletas del sistema municipal de alquiler no estaban limpias.

Lo mejor: La amplia red de carril bici, con más de 50 kilómetros. El servicio de alquiler de bicicletas cuenta con unidades adaptadas para personas con discapacidades.

Lo peor: Las bicicletas del servicio municipal de alquiler sólo pueden ser usadas 4 horas como máximo. Falta de carteles informativos en algunos puntos de recogida y entrega de las bicicletas alquiladas.

Lo mejor: La red de carriles bici está compuesta por 75 kilómetros de sendas específicas para los ciclistas.

Lo peor: Pocos aparcabicis y un estado de mantenimiento mejorable de los carriles bici.



**ALICANTE Y OVIEDO NO TIENEN
CARRILES BICI, MIENTRAS QUE
EN VITORIA Y PAMPLONA HAY
UN KILÓMETRO POR CADA
5.000 HABITANTES**

día. En Barcelona, Córdoba y Zaragoza sólo permitían tener la bicicleta dos horas como máximo, hasta cuatro en Pamplona y San Sebastián y todo el día en Sevilla

El precio también tuvo su protagonismo en el examen de CONSUMER EROSKI. En Bilbao, Córdoba, Madrid, Santander, Valladolid y Vitoria, el servicio era gratuito. En el resto implicaba un coste, ya sea en forma de fianza, cuota anual o preinscripción: fueron los casos de Barcelona, Pamplona, San Sebastián, Sevilla y Zaragoza (en la capital catalana y en la aragonesa son 24 euros, 12 en San Sebastián y 10 en Sevilla). En la capital hispalense, además, exigen 150 euros en concepto de fianza ante posibles desperfectos o deterioros causados a la bicicleta. Además de los gastos citados, en San Sebastián, Sevilla, Pamplona y Zaragoza, el servicio incluye un cobro que varía en función del tiempo que se usa la bicicleta. Por ejemplo, es habitual que la primera o media hora sea gratis y, a partir de entonces, cada hora se cobre de 50 céntimos a 3 euros.

● ● ● Carriles bici ciudad por ciudad (vistos por CONSUMER EROSKI)

CIUDADES	Dotación de carriles bici en la ciudad ¹	Señalización carriles para bicicletas ²	Mantenimiento de los carriles bici ³	Seguridad de los ciclistas ⁴	Número de aparcabicis totales según Ayuntamiento ⁵	Estado de los aparcabicis ubicados junto a las vías analizadas ⁶	Nota Media
A Coruña	9 Km (1 Km por cada 27.154 habitantes)	Bien	Muy Bien	Excelente	-	Muy Mal	Mal
Alicante	No tiene	No hay	No hay	No hay	-	No hay	Muy Mal
Barcelona	128 Km (1 Km por cada 12.462 habitantes)	Regular	Muy Bien	Muy Bien	14.000	Aceptable	Bien
Bilbao	14 Km (1 Km por cada 25.226 habitantes)	Muy Bien	Excelente	Bien	101	Muy Bien	Bien
Córdoba	42 Km (1 Km por cada 7.705 habitantes)	Regular	Muy Bien	Muy Bien	149	Excelente	Bien
Granada	7 Km (1 Km por cada 33.744 habitantes)	Bien	Bien	Muy Bien	-	Aceptable	Regular
Madrid	62 Km (1 Km por cada 50.524 habitantes)	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	-	Bien	Regular
Málaga	5,5 Km (1 Km por cada 102.045 habitantes)	Bien	Muy Bien	Muy bien	-	Mal	Mal
Murcia	4,7 Km (1 Km por cada 89.970 habitantes)	Muy Mal	Excelente	Excelente	-	Muy Mal	Muy Mal
Oviedo	No tiene	No hay	No hay	No hay	-	No hay	Muy Mal
Pamplona	41 Km (1 Km por cada 4.754 habitantes)	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	220	Muy Mal	Aceptable
San Sebastián	28 Km (1 Km por cada 6.539 habitantes)	Regular	Muy Bien	Excelente	590	Regular	Bien
Santander	10 Km (1 Km por cada 18.180 habitantes)	Bien	Excelente	Muy Bien	-	Muy Mal	Mal
Sevilla	84 Km (1 Km por cada 8.323 habitantes)	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	119	Muy Mal	Bien
Valencia	70 Km (1 Km por cada 11.395 habitantes)	Mal	Muy Bien	Regular	-	Aceptable	Regular
Valladolid	49 Km (1 Km por cada 6.460 habitantes)	Bien	Muy Bien	Bien	66	Muy Mal	Regular
Vitoria	55 Km (1 Km por cada 4.172 habitantes)	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	167	Mal	Bien
Zaragoza	75 Km (1 Km por cada 8.725 habitantes)	Mal	Muy Bien	Excelente	50	Muy Mal	Regular
Media	-	Aceptable	Muy Bien	Muy bien	Regular	Mal	Regular

(1) **Dotación de carriles bici:** Este apartado es el que más peso ha tenido en la calificación global de cada ciudad. (2) **Señalización:** se ha observado la señalización de los carriles bici analizados en cada ciudad (máximo 3): si comparten espacio con aceras y calzadas o si tienen un recorrido independiente. Asimismo, se ha comprobado si cuentan con la perceptiva señalización, marcas viales, pavimento de diferente color y textura... (3) **Mantenimiento:** el estudio analizó el estado de mantenimiento de estas vías y se puso especial atención a si el firme se encontraba en correctas condiciones, a si no había baches o socavones, a si la pintura era legible, a si el pavimento era resbaladizo, a si los bordillos que los delimitaban o cruzaban estaban perfectamente conservados y rebajados, a si había curvas pronunciadas, pendientes, cambios de rasante... (4) **Seguridad de los ciclistas:** en este apartado se analizó si existían situaciones de peligro para los usuarios de bicicleta ocasionados por vehículos estacionados o circulando por el carril bici, peatones que cruzan estas sendas sin mirar, coches que hacen adelantamientos indebidos a bicicletas, ciclistas que no llevan el casco o que van a un excesiva velocidad... (5) **Número de aparcabicis en cada ciudad:** Se indicó el número total de aparcabicis en cada ciudad, según la información que cada Ayuntamiento ofreció a esta revista. (6) **Aparcabicis:** se comprobó que las rutas analizadas durante los recorridos de los carriles bici contaban con un buen número de aparcamientos para bicicletas y que estuvieran bien distribuidos a lo largo del carril bici. Además, se observó detenidamente el estado de mantenimiento de esos lugares de estacionamiento: si estaban en perfectas condiciones o si, por el contrario, estaban rotos, sucios, oxidados, con las bicicletas tiradas en el suelo...

Los puntos de recogida y las horas de uso son aspectos importantes. Así, Barcelona cuenta con 400 puntos de recogida y el servicio de alquiler durante todo el día. Falla, por el contrario, Madrid, donde sólo hay dos estaciones de alquiler y el vehículo puede usarse una hora como máximo.

Las once ciudades con alquiler de bicicletas deben mejorar mucho en la adecuación de sus sistemas a las necesidades de personas con alguna discapacidad. Y es que, según la información ofrecida por los ayuntamientos, tan sólo Vitoria y Bilbao disponen de bicicletas adaptadas a este tipo de personas. La capital alavesa cuenta con 5 triciclos y 5 tándems, y en la capital vizcaína se ofrecen 2 tándems. Madrid también incluye en su dotación de bicis algunos tándems útiles para que circulen dos personas.

Pese a su limitación como sistema de alquiler dirigido al ocio, en Madrid se facilitaban toda clase de datos (lo que explica su buena nota en este apartado, un 'excelente'): horarios, normas de uso, explicación del sistema, obligaciones de circulación y de seguridad del ciclista, posibles sanciones, y talla y edad mínimas para poder participar. Además, se entregaba, junto con la bici-

cleta, un casco y elementos reflectantes portátiles para garantizar la seguridad de los ciclistas.

El recién inaugurado servicio de Zaragoza debe mejorar mucho en información al usuario (obtuvo en este apartado un 'mal'), algo que también sucede en Bilbao y Santander. Los de Barcelona, Córdoba (donde ni siquiera explican el funcionamiento del sistema de alquiler de bicicletas) y Pamplona son los más pobres en información (se quedan entre el 'regular' y el 'aceptable'). Por el contrario, San Sebastián y Madrid ('excelente') fueron los que mejor valoración lograron en este aspecto, seguidos de Sevilla y Valladolid (con un 'muy bien'). Otra de las carencias generalizadas: la mención de un teléfono para asistencia o emergencias.

El estado de las bicicletas en Bilbao, Pamplona y Sevilla era excelente. También era bueno el de Vitoria, Barcelona, Córdoba, Zaragoza y San Sebastián. Las que se encontraban en peores condiciones eran las instaladas en Santander, Madrid y Valladolid: elementos rotos, sin luz delantera, frenos desgastados, y alguna cesta rota. ◀