



# INFORME SOBRE LA MOVILIDAD CICLISTA EN ARANJUEZ

I – Introducción

II – Lo ya aprobado y no ejecutado

III – Normativa y planificación pendientes para la Movilidad Ciclista

IV – Plan de Acción: Plan Director de la Bicicleta y actuaciones ciclistas urgentes

## I – INTRODUCCIÓN

¿Por qué la bicicleta?

- Salud
- Espacio público
- Eficacia
- Equidad
- Calentamiento global
- Economía



Desde 2018 , ahora como asociación **ARANJUEZ CONBICI**, antes como C.C. PAPERDALEAR, estamos trabajando para que la movilidad ciclista activa y sostenible forme parte de la agenda y la acción municipal de Aranjuez, como **una política institucional, respaldada consensuadamente por todos los grupos políticos y sociales**, y que permita planificar una **infraestructura ciclista básica que vertebre nuestra localidad**.

**“La necesidad no está ahí esperándote, se construye”**, esto es la **‘demanda inducida’**: si se ofrece un espacio seguro y continuo, los ciudadanos se suben a la bicicleta. Si te limitas a pintar una raya en el suelo, la gente —con toda la razón— seguirá usando el coche. **Disponer de una red ciclista completa y segura es lo que posibilita que la movilidad ciclista funcione** y aumenten sus usuarios .

**En 2026 la bicicleta sigue siendo la asignatura pendiente de la movilidad ribereña. porque en Aranjuez está casi todo por hacer en materia de infraestructura y promoción de la bicicleta.** Llevamos un retraso de más de 20 años por inacción, carencias presupuestarias y, sobre todo, por la falta de ideas y proyectos. Los escasos tramos de carriles bici ,que apenas suman 10 km, están aislados e inconexos y algunos ya desfasados por tratarse de biciaceras que colusionan con los peatones.

En los últimos 5 años se han venido aprobando por la Corporación Municipal de Aranjuez distintas propuestas para poder desarrollar y avanzar hacia la movilidad ciclista. Al día de hoy ninguna se ha ejecutado. Por lo que hay que reconocer que **aprobar propuestas no basta. Hay que proyectarlas, financiarlas y ejecutarlas.** Aranjuez se debe renovar mostrando sus carencias y las alternativas con planes y proyectos. Y tenemos que ser muy ambiciosos y poner mucho más empeño en este sentido.

**-Sí queremos resaltar lo bien hecho-** aunque escaso y excepcional, por los recién construidos tramos de **carriles bici bidireccionales en la Calle Oropéndola**, implementados con motivo de las obras de reforma de la calle.

Y, junto a la infraestructura, está también la primordial labor de **educar y sensibilizar permanentemente**, además de para la educación vial, también sobre los beneficios sociales, saludables, ambientales y económicos del transporte ciclista y peatonal. Pues el ciclismo nos pone en sintonía con la realidad tanto física como mentalmente.

El 25% de los vehículos de Aranjuez se utilizan a diario para desplazarse una media de 1.500 metros.

**Aranjuez mide 15x10 minutos en bicicleta.** La bicicleta es el medio ideal para recorrerlo, siendo hasta 5 km mas competitivo que el coche. Así que **¡sí! la bici es un vehículo ideal para transportarnos cada día en nuestro municipio** al ir a realizar todos nuestros quehaceres: a las estaciones de ferrocarril y de autobuses interurbanos, a los centros educativos, a las empresas, a los comercios, a las oficinas administrativas, centros sanitarios y asistenciales, a centros culturales, a los centros deportivos y de ocio, y a recorrer nuestro Paisaje ribereño.

Todos estos **puntos estratégicos de Aranjuez** constituyen focos de atracción **de nuestra movilidad cotidiana**, que perfectamente se pueden visitar transportándonos encima de nuestras bicicletas. **Sólo falta la infraestructura necesaria para hacerlo posible: carriles bici segregados y aparcabicis seguros.**

Como ciclistas comprometidos y responsables examinamos y fiscalizamos las **políticas públicas que influyen y afectan a nuestras vidas y conforman nuestra ciudad**. Nos movemos por los hechos, no por las opiniones, porque *“obras son amores y no buenas razones”*. Por eso vendremos **colaborando permanentemente y exigiendo proyectos y resultados** a los responsables locales al respecto.

**La bicicleta no tiene ideología**. Es muy equilibrada y **a todos nos pertenece**. Es sostenible, no consume energía, no emite gases, colabora a llevar una vida saludable. La bici nos relaciona y nos une, haciéndonos más proactivos y colaborativos, fuertes y felices. Por eso decimos que **“más bicis hacen mejores ciudades y mejores ciudadanos”**.

**La distribución del espacio público** en Aranjuez prioriza constantemente la circulación y el estacionamiento de vehículos motorizados, **sin tener en cuenta ni a los ciclistas ni a los peatones**.

Para que **la bicicleta pueda convertirse en un modo relevante de la movilidad urbana** ribereña se ha de **facilitar su uso en condiciones adversas y aplicar exenciones en la restricción de uso de espacios** hasta que nuestra ciudad, en todos sus barrios y calles consiga unos niveles de accesibilidad y seguridad ciclista aceptables (transitoriedad).

En Aranjuez tenemos una **carencia de infraestructuras ciclistas** que nos sitúan en una **posición desfasada y alejada** de las ciudades modernas y punteras..

Se habla mucho de fomentar la movilidad sostenible pero, a la hora de la verdad, los recursos y hasta las normas se dirigen a proteger el tráfico a motor y **ningunear a la movilidad activa y sostenible ciclista, que se muestra a veces como “molesta”**. Esto sólo ocurre en aquellas ciudades subdesarrolladas en materia de movilidad, y no en las ciudades más avanzadas y modernas con mayor nivel de vida, en España y en los países más desarrollados, que crean cada vez más espacios para que la gente camine o vaya en bici.

**La bicicleta ocupa un papel muy relevante en el transporte del conjunto de la Unión Europea** y se es consciente de los importantes beneficios de distinta índole que tiene su promoción. Así se manifestaron, en una **Proclamación solemne** el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea.

En 2017 hubo **160 millones de desplazamientos en bicicleta en Europa**.  
En 2030 subirán a **240 millones. Aumentaran un 50% en una década**.

Se estima que en España hay unos **35 millones de bicicletas**. Y el **93% de los españoles piensa que se debe fomentar el uso de la bicicleta**.

Por esto el fomento de la bicicleta como vehículo no contaminante y saludable es una **apuesta de futuro para la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Aranjuez**. Hay que conseguir que, dentro de la movilidad urbana, las bicicletas sean protagonistas y

den un empujón para multiplicar su presencia en las calles, junto a los peatones, los VMP y el transporte público.

**Por lo tanto, la movilidad activa, caminando o pedaleando, debe favorecerse** en primer término tal como se recoge en la **Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible** que dice textualmente:

*“Artículo 28.1 **Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.** Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, las distintas administraciones públicas velarán, dentro de sus propias competencias, por incentivar y promover los esquemas de movilidad basados en la intermodalidad y los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, así como los que reduzcan la ocupación del espacio público. En concreto, tratará de favorecerse, en el orden siguiente: a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida que transitan por las zonas peatonales en aparatos autorizados, así como la movilidad en bicicleta o ciclo.”*

## II – LO YA APROBADO Y NO EJECUTADO

- La **RED INTEGRAL CICLISTA DE ARANJUEZ**

- El **PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA DE ARANJUEZ**

- La **SENDA CICLOPEATONAL INTERURBANA ARANJUEZ-ONTÍGOLA**

-La Red Integral Ciclista de Aranjuez aprobada el 27 de Octubre de 2021, *“para impulsar la realización de un proyecto de movilidad sostenible ciclista”* **no se ha desarrollado aún.** Sigue paralizada desde 2005. Salvo los nuevos y recientes tramos de la Calle Oropéndola, que aplaudimos y promovemos.

### **14º. Proposición que presenta el Grupo Unidas Podemos para la puesta en marcha de un proyecto de Red Integral Ciclista para Aranjuez.**

Enterados los reunidos, el Pleno de la Corporación, con 15 votos a favor de los Grupos PSOE (8), Acipa (2), Vox (1), In-Par (2) y Unidas Podemos (2); 6 votos en contra del Grupo PP; y 3 abstenciones del Grupo Ciudadanos; acuerda:

1. Impulsar la realización de un Proyecto de Movilidad Sostenible, Red Ciclista de Aranjuez, tomando como base el Proyecto de Movilidad R.I.C.A. (Red Integral Ciclista de Aranjuez) desarrollado por la Asociación Cicloturista PaPedalear de Aranjuez, buscando financiarlo a través de los fondos europeos concebidos para proyectos de este tipo, comenzando por tanto los proyectos técnicos para poder solicitar dichos fondos y que no venzan los plazos.
2. Contactar con el Centro Nacional de Coordinación Eurovelo para comunicar la disposición de Aranjuez a participar de forma activa en el desarrollo y señalización del carril Toulouse-Madrid-Lisboa que discurrirá por Aranjuez.
3. Buscar la coordinación con el resto de instituciones competentes para impartir clases, charlas y talleres de formación y educación vial, recuperando el centro de educación vial de nuestra ciudad, haciendo que sea un Centro de Educación Vial PERMANENTE.

# RED INTEGRAL CICLISTA ARANJUEZ

\* aprobada en Pleno Municipal de Octubre de 2021



**1** PLAN DIRECTOR  
DE LA BICICLETA



**2** RED BÁSICA  
CARRILES BICI



**3** RED SENDAS  
TEMÁTICAS EN  
EL PAISAJE



**4** CENTRO DE  
INTERPRETACIÓN  
SENDAS PAISAJE  
CULTURAL



**5** APARCABICIS  
TRANSPORTE  
INTERMODAL



**6** EDUCACIÓN VIAL  
BICIESCUELA



**7** SERVICIO  
ALQUILER  
PERIFERICO



**8** AL COLE  
EN BICI



**9** EN BICICLETA  
AL TRABAJO



**10** CONEXIONES  
INTERURBANAS



**11** CICLOTURISMO  
EUROVELO 16



**12** OFICINA DE LA  
BICICLETA

**12 OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD  
CICLISTA SOSTENIBLE**

El proyecto de **Movilidad Ciclista para Aranjuez** que proponemos desde ARANJUEZ CONBICI es un **modelo con enfoque integral**, que **acoge todo lo necesario para poder hacerla realidad**: partiendo de su planeamiento, pasando por las infraestructuras ciclistas, la educación vial, las campañas de fomento del uso de la bicicleta en todos los colectivos sociales, **y su organización, seguimiento y evaluación permanente**.

A continuación les describimos, incluso con apoyo gráfico y fotomontajes, cómo debería diseñarse y planificarse, partiendo de lo ya existente, **una completa Red Ciclista de Aranjuez**.

## 1 - PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA

### 14º. Proposición que presenta el Grupo MM-VQ para que se elabore un Plan Director de la Bicicleta.

Enterados los reunidos, el Pleno de la Corporación, con 19 votos a favor de los Grupos PP (8), PSOE (6), Coalición por Aranjuez (2), Acipa (2) y MM-VQ (1); y 4 votos en contra del Grupo Vox; acuerda:

1. Elaboración de un Plan Director de la Bicicleta que tenga en cuenta la accesibilidad, seguridad y conectividad entre barrios, centros educativos, comercios y transporte público, los principales flujos de desplazamiento entre las distintas zonas incluyendo, evidentemente, la pedanía del Cortijo de San Isidro y la conexión Ontígola, poniendo en valor los documentos ya existentes.
2. Poner en marcha una Comisión para tratar dicho Plan Director con las asociaciones afines, todos los grupos municipales y ciudadanía en general que quiera participar, donde entre otras cuestiones una vez aprobado dicho documento se fije un calendario de desarrollo para el corto, medio y largo plazo de ejecución.
3. Se dote de los medios necesarios para desarrollo de dicho plan, adoptando un compromiso de crear esta comisión en un periodo no superior a 6 meses.
4. Una vez esté confeccionado el Plan Director se añada a la Agenda Urbana ya aprobada y al PMUS que se elabore.

En Diciembre de 2025 el Pleno de la Corporación Municipal de Aranjuez ha aprobado la elaboración de un **Plan Director de la Bicicleta**. Agradecemos nuevamente a los Grupos Políticos que votaron a favor del mismo, e instamos encarecidamente al único Grupo Municipal que votó en contra, donde uno de sus Concejales ostenta la Delegación de Movilidad, a que rectifiquen su actitud actual en contra de la Movilidad Ciclista.

No vamos a permitir que frenen y acentúen aún más el enorme atraso y desfase que ya arrastramos en Aranjuez en materia ciclista. Ese mismo Grupo político apoyó

acertadamente, en el mandato anterior, la creación de la Red Ciclista de Aranjuez. Y, también, ese Grupo apoya en Talavera de la Reina, ciudad similar a la nuestra, las políticas ciclistas allí consensuadas institucionalizadas. Pues hagamos lo mismo entre todos aquí por el bien de Aranjuez.

En esa elaboración es necesario **recoger todas las actuaciones pendientes** en materia ciclista, **consensuando** un Plan Director de la Bicicleta. De esta manera **se institucionalizaría el desarrollo de la Movilidad Ciclista para Aranjuez**, de manera que, **gobierne quien gobierne**, se sacaría adelante avanzando en su desarrollo permanentemente.

**Este documento de diseño de ciudad**, es la estrategia municipal o supramunicipal **para impulsar el uso de la bicicleta** como medio de transporte seguro, eficiente y sostenible. **Traduce los objetivos del PMUS en medidas concretas para los ciclistas**. Diseña la red de carriles bici, los aparcamientos seguros, las rutas ciclistas y las campañas de fomento.

**Se ha aprobado diseñar un P.D.B. para Aranjuez**., Ahora **falta definirlo con su estructuración y planificación estratégica**.

**PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA DE ARANJUEZ**

*Aranjuez se mueve contigo*

Un plan para impulsar la bicicleta como medio de transporte cotidiano, sostenible y seguro en Aranjuez.

- MÁS CONEXIONES**  
Red de carriles bici y caminos ciclistas para unir la ciudad.
- MÁS SEGURIDAD**  
Itinerarios seguros y tranquilos para todas las personas.
- MÁS SOSTENIBILIDAD**  
Menos emisiones, más salud y mejor calidad de vida.
- PARA TODAS LAS PERSONAS**  
Una ciudad más accesible, inclusiva y amable.

**PARTICIPA TU OPINIÓN CONSTRUYE NUESTRA CIUDAD**

aranjuez.es | #AranjuezEnBici

**ARANJUEZ**  
Ayuntamiento del Real Sitio y Villa de Aranjuez

**Se suele estructurar en varias fases** que combinan el diseño de infraestructuras con medidas educativas y de promoción.

Las partes fundamentales que lo componen son:

- **Diagnóstico y Análisis:** Evalúa la situación actual de la movilidad ciclista, identificando los flujos de tráfico, los puntos negros de seguridad vial, las zonas de accidentalidad y el porcentaje de uso de la bicicleta.
- **Red de Infraestructuras y Vías Ciclistas:** Propone el diseño y trazado de una red continua de carriles bici, vías segregadas, caminos escolares y calles pacificadas donde se comparte la calzada.
- **Aparcamientos e Intermodalidad:** Define una estrategia para instalar aparcamientos seguros (tanto de corta como de larga duración) en puntos estratégicos y facilita la combinación con otros transportes públicos.
- **Sistema de Bicicleta Pública:** Detalla el diseño, despliegue y gestión de los servicios municipales de bicicletas compartidas, incluyendo la ubicación óptima de las estaciones.
- **Señalización y Seguridad Vial:** Establece los criterios de diseño, el balizamiento, la visibilidad de los itinerarios y las medidas para pacificar el tráfico de vehículos motorizados.
- **Gestión y Gobernanza:** Propone la creación de órganos de participación (como Mesas y Oficinas de la Bicicleta), protocolos de mantenimiento de las vías y campañas de educación vial.
- **Plan de Acción y Presupuesto:** Fija un calendario de ejecución por fases (corto, medio y largo plazo), la asignación de presupuestos y los indicadores para medir y evaluar el éxito del plan.

## 2 - RED BÁSICA DE CARRILES BICI

Nos falta una **Red Ciclista Básica** de carriles bici **completa: protegida, segregada, homogénea, segura, uniforme, directa, señalizada, cómoda, atractiva, conectada y eficaz**. Que cumpla la **Norma 8-80**. Esto es, que valga para ser usada desde niños hasta mayores, y por minusválidos y más mujeres, **fomentando así también la equidad** con todos nuestros ciudadanos.

Con un **Anillo Ciclista perimetral** por vías principales, que abarque y conecte los **carriles transversales** preexistentes. Y se complete con una **mall de nuevos tramos de carriles bici**, cada 500 metros, que atraviesen todos los distritos, y sin quitar espacio al peatón.



**Apenas tenemos carriles para la circulación de las bicicletas.** Los escasos que tenemos son aceras bici, no están debidamente señalizados **y no están conectados**, lo que los hace casi inservibles para su uso eficaz.

La falta de planificación y financiación ha llevado a que muchos tramos de carriles bici se quedaran a medio terminar. Es imprescindible ampliar la red de carriles bici en Aranjuez tejiendo **una red que abarque todos los puntos estratégicos de nuestra ciudad** que constituyen focos de atracción en los quehaceres cotidianos de los aranzetanos.

Priorizando centros educativos y empresariales, las estaciones de ferrocarril y de autobuses interurbanos, los centros educativos, centros comerciales y tiendas, oficinas administrativas, centros sanitarios y asistenciales, centros culturales, y centros deportivos y de ocio.

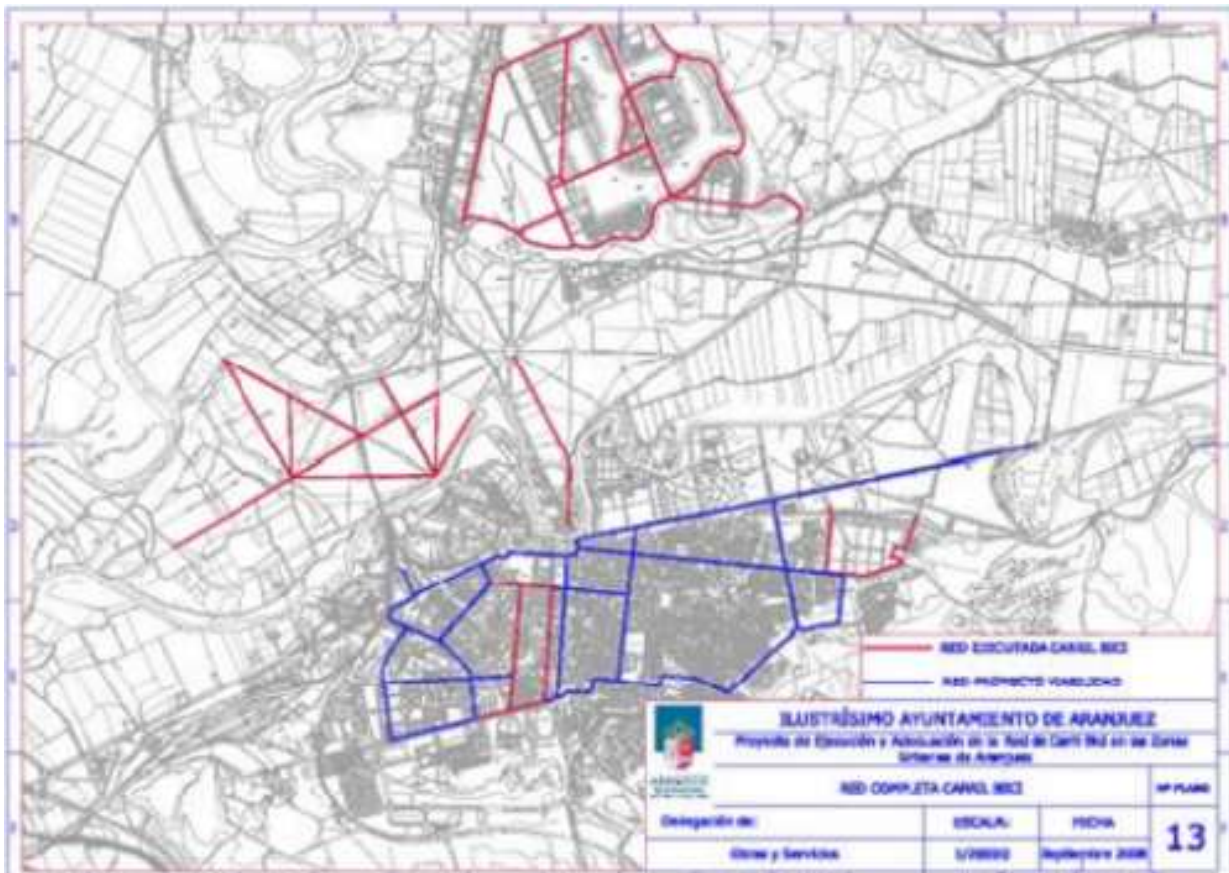
También **que conecten** con nuestra otra Red de Sendas Temáticas en el **Paisaje Cultural**, e incluso, con **las conexiones interurbanas** hacia Ontígola, el Barrio de La Montaña y el Cortijo de San Isidro.



**Modernos Carriles bici bidireccionales** : ya preexistente en el Paseo de Las Artes, y los recientemente construidos en la Calle Oropéndola. Ejemplos de **buena práctica de infraestructura ciclista hecha en Aranjuez. ¡ Así, sí !**



Malla urbana ciclista: un anillo ciclista perimetral (en amarillo) envuelve los carriles transversales existentes (en verde) y por construir (en azul)



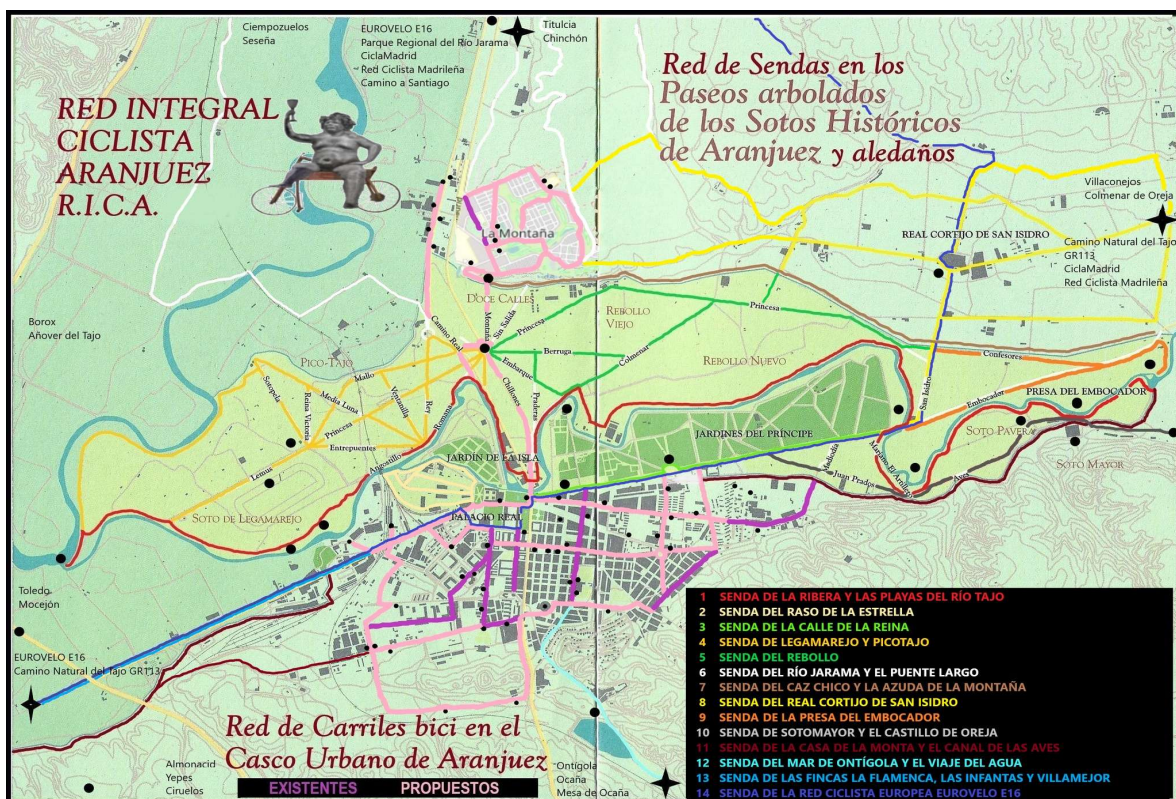
**Últimas previsiones**, a principios de esta década, para ampliar la Red actual



### 3 – RED DE SENDAS TEMÁTICAS EN EL PAISAJE DE ARANJUEZ

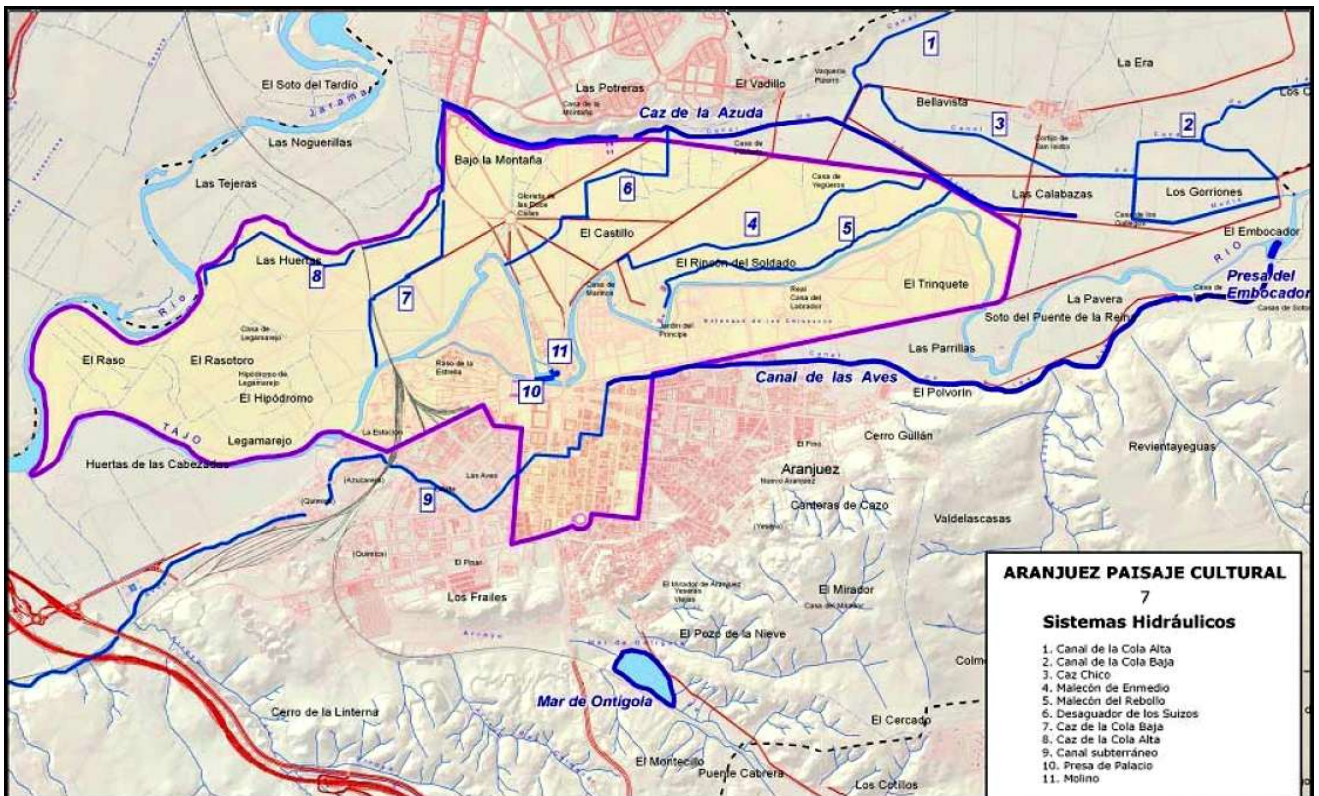


Acondicionando y señalizando los **33 km de Paseos Arbolados Históricos** (con árboles centenarios) y otros **58 km de Caminos de Servicio de los Canales de Riego de la CHT** ( Confederación Hidrográfica del Tajo), Aranjuez puede contar con otra **Red de Sendas Temáticas en su Paisaje Cultural** y aledaños.





Mapa del Paisaje Cultural de Aranjuez



Mapa de los Sistemas Hidráulicos de Aranjuez

Nosotros proponemos **14 sendas temáticas que trascurren por el Paisaje Cultural de Aranjuez y sus alrededores**, seleccionadas según la distribución natural e histórica de nuestro territorio, enmarcado por los ríos Tajo y Jarama, y conformado con sus Sistemas Hidráulicos y las Huertas Históricas.

A través de todos estos puntos de su patrimonio histórico, monumental y natural: **Edificios, Monumentos, Riberas, Vegas, Huertas, Fincas, Sotos, Paseos, Jardines, Embalses, Lagunas, Presas, Azudes, Molinos, Norias, Acueductos, Desaguadores, Canales, Caceras, Acequias...**

Tenemos un entorno muy atractivo al que debemos poner en valor para poder cuidarlo y disfrutarlo. La bici es ideal para ello. Caminarlo también.

- 1 SENDA DE LA RIBERA Y LAS PLAYAS DEL RÍO TAJO
- 2 SENDA DEL RASO DE LA ESTRELLA
- 3 SENDA DE LA CALLE DE LA REINA
- 4 SENDA DE LEGAMAREJO Y PICOTAJO
- 5 SENDA DEL REBOLLO
- 6 SENDA DEL RÍO JARAMA Y EL PUENTE LARGO
- 7 SENDA DEL CAZ CHICO Y LA AZUDA DE LA MONTAÑA
- 8 SENDA DEL REAL CORTIJO DE SAN ISIDRO
- 9 SENDA DE LA PRESA DEL EMBOCADOR
- 10 SENDA DE SOTOMAYOR Y EL CASTILLO DE OREJA
- 11 SENDA DE LA CASA DE LA MONTAÑA Y EL CANAL DE LAS AVES
- 12 SENDA DEL MAR DE ONTÍGOLA Y EL VIAJE DEL AGUA
- 13 SENDA DE LAS FINCAS LA FLAMENCA, LAS INFANTAS Y VILLAMEJOR
- 14 SENDA DE LA RED CICLISTA EUROPEA EUROVELO E16



La

“**Senda de la Ribera y las Playas del Río Tajo**” vertebrará nuestro Paisaje Cultural cruzándolo de Este a Oeste. Todas las Sendas Temáticas conectarían con ella



“**Senda de la Ribera y las Playas del Río Tajo**” como inicio y continuidad al paseo fluvial que parte desde el Puente de Barcas

Acondicionándolos, para rehabilitarlos y hacerlos transitables, podremos disponer de una **red de sendas ciclopeatonales** (a un lado los caminantes, en el otro los ciclistas) que permitan ofertar actividades muy atractivas para el deporte y el ocio, fomentando la práctica del **senderismo y del cicloturismo en Aranjuez**.



**Paseos Arbolados Históricos sin acondicionar e intransitables**



**Paseos Arbolados Históricos acondicionados y transitables.**

Modelo de senda con plataforma compactada, ejemplo de buen hacer en su recuperación y puesta en valor para disfrutarlos caminando o pedaleando.

**“Senda de La Casa de La Monta y el Canal de Las Aves” / “Senda de la Ribera y las Playas del Rio Tajo”/”Senda de Sotomayor y el Castillo de Oreja”**

Queremos aprovechar para felicitar al Instituto Madrileño de Investigaciones y Desarrollo Rural, Agrario y Alimentario (IMIDRA) por la labor que vienen realizando en la adecuación y conservación de los paseos arbolados Sotos Históricos de Aranjuez. También de los desbroces.





**“Senda del Real Cortijo de San Isidro” (fotomontaje)**



**“Senda de la Ribera y las Playas del Rio Tajo”/ “Senda de La Casa de La Monta y el Canal de Las Aves” / ”Senda de Sotomayor y el Castillo de Oreja” (fotomontajes)**



**“Senda de la Presa del Embocador”. Paseos Arbolados Históricos en la Carretera de Colmenar (fotomontaje)**



**“Senda de la Presa de El Embocador”** (fotomontaje)



**“Senda de la Ribera y las Playas del Río Tajo”** a su paso por El Castillo de 1808



**“Senda de la Ribera y las Playas del Río Tajo”** detalle de vista aérea de su recorrido por la Junta de los Ríos y la Ribera del Río Jarama



**"Senda del Rebollo". Paseo de La Princesa (fotomontaje)**



**"Senda del Rebollo". Vereda de Colmenar y ramal al Camping de Aranjuez (fotomontaje)**



**"Senda del Rebollo"**



**“Senda del Rebollo” / “Senda de la Ribera y las Playas del Rio Tajo”** (Vereda de Colmenar hacia el Camping de Aranjuez. Fotomontaje)



**“Senda de Legamarejo y Picotajo”** Calle Lemus (dirección hacia la Junta de Los Ríos)



*“Utrecht estrena una ruta en bicicleta por sus líneas de defensa del agua”*

Podemos sacar partido a nuestros **Caminos de Servicio de los Canales de Riego** de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Ya lo hacen en Europa.



**“Senda del Mar de Ontígola y El Viaje del Agua”** senda ciclopeatonal interurbana Aranjuez-Ontígola (fotomontajes)

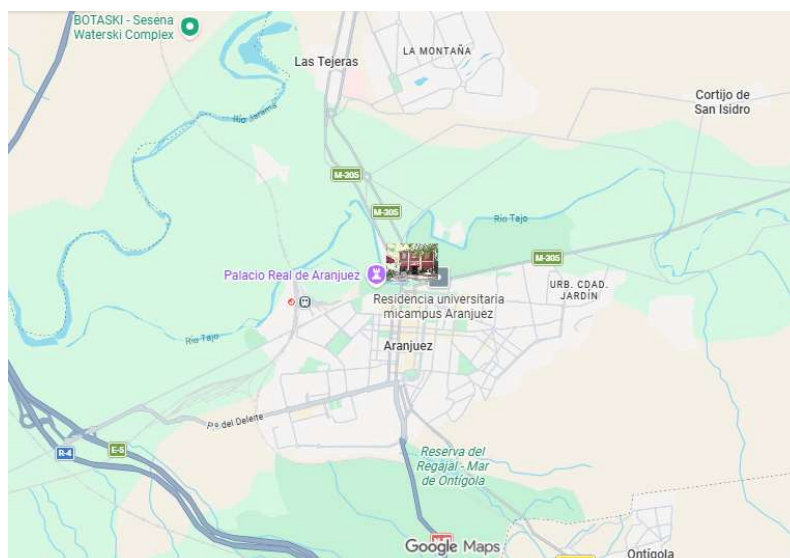
## 4 – CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL PAISAJE DE ARANJUEZ



Proponemos establecer un **Punto de Encuentro** y de **“KM 0 del Paisaje”**, que funcione como **Centro de Interpretación de Paisaje de Aranjuez y Educación Ambiental**. desde donde partir a recorrer las distintas rutas senderistas y cicloturistas por la ciudad de Aranjuez y por su Paisaje, sus carriles bici (cuando los haya) y sus sendas temáticas (cuando se habiliten y señalicen).

Esta dependencia exterior del Club de Piragüismo de Aranjuez, es el lugar idóneo para situarlo, al estar ubicado en **un punto céntrico y equidistante de las distintas rutas por Aranjuez**. Pudiéndonos situar en **10 minutos desde el centro urbano hasta cualquiera de sus sendas paisajísticas temáticas**

Existiendo **una explanada** ideal para la concentración de grupos e inicio de las rutas. En esa **casa exterior** podría alojarse este Centro. Está situado pegado al Paseo que hay junto a la Carretera M-305 (para nosotros la **“Senda del Tajo”** que vertebra el Paisaje de Aranjuez. Siendo compatible su uso compartido para este fin con la actividad del propio Club.



## 5 – APARCABICIS Y TRANSPORTE INTERMODAL

Es necesario instalar aparcabicis seguros comunitarios **diseminados por los distintos barrios** de Aranjuez, de manera que siempre **dispongamos de alguno a menos de 50 metros**. Sobre todo en los puntos estratégicos de la ciudad por ser los más concurridos.

En los centros educativos y en la empresas se debe disponer de aparcabicis suficientes para que todos los usuarios, alumnos y empleados que se trasladen en bicicleta, puedan aparcarla de manera segura y protegida de las inclemencias meteorológicas.

Y para poder realizar nuestro transporte de manera intermodal, se debe implementar un **gran aparcamiento de bicicletas dentro del recinto de la Estación de Renfe** (se dan robos de bicis frecuentemente en el exterior) bien tipo **hangar cerrado**, o bien reformando y acondicionando **una de las dependencias** vacías existentes en el interior de la Estación. Su acceso sería **gratuito**, con el Abono Transportes, y estaría **videovigilado**.

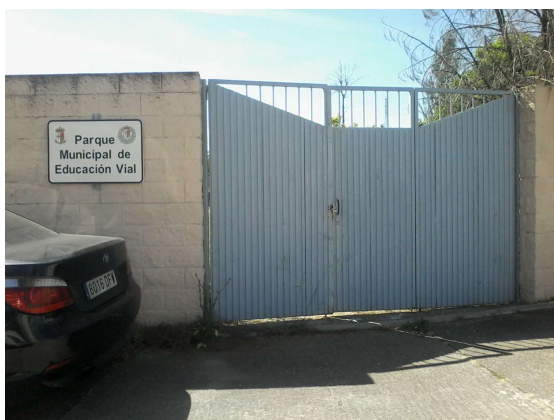
De la misma manera, se habilitaría la instalación de **otro aparcabicis grande, tipo hangar**, videovigilado y gratuito con el Abono Transportes, junto al apeadero de la **Parada de los Autobuses Interurbanos**.



## 6 – EDUCACIÓN VIAL Y BICIESCUELA:

Recuperar el **Centro de Educación Vial y Parque Infantil de Tráfico de Aranjuez**, Impartiendo entre los niños y jóvenes ribereños las **primeras nociones y prácticas de Circulación y Seguridad Vial**. Por él pasaron miles de niños de los centros educativos de Aranjuez.

Con la implantación en los colegios e institutos de la asignatura de **Educación Vial**, se debe rehabilitar o crear un nuevo **Parque Infantil de Tráfico** en el que puedan realizar **sus prácticas de circulación**, recuperando asimismo la figura del **Agente Tutor**, de la Policía Local, que colaboraba con los profesores complementando su formación.





También se implementaría, para niños y adultos, una **Bici Escuela**, dotando a cualquier persona de las habilidades prácticas y conocimientos para usar la bicicleta como medio de transporte diario. Con el **Método “Una Bici Más”**, que es la **metodología formativa estandarizada en España para enseñar a andar en bicicleta y desenvolverse con seguridad en el entorno urbano**. Desarrollada por entidades ciclistas como ConBici y respaldada por la Dirección General de Tráfico (DGT).



Construir **un nuevo y moderno parque de tráfico**, que funcione **como parque abierto**, sería la mejor opción **para las actividades de práctica continua de conducción** de los chavales. Además de para las **clases de la BiciEscuela**.

Entra en este [interesante enlace](https://www.elbalcondemateo.es/parque-infantil-traffic-reabre-instalaciones/) para conocer cómo funciona un parque infantil de tráfico abierto

<https://www.elbalcondemateo.es/parque-infantil-traffic-reabre-instalaciones/>

La formación, es esencial para todos dentro de la Movilidad Sostenible, especialmente para nuestros niños y adolescentes, los futuros conductores, que hasta los 15 años, en que alcanzan la edad de su primer permiso para circular, carecen de una instrucción teórica y habilidades prácticas esenciales para moverse con seguridad y responsabilidad por la ciudad, andando, en sus patinetes o en bicicletas. Y, lo que es más importante: aportando su buena práctica, en los desplazamientos, a una convivencia de movilidad más amable y atractiva en Aranjuez.



Los holandeses clasifican a los ciclistas en 6 Grupos

## 7 - SERVICIO PERIFÉRICO DE ALQUILER DE BICICLETAS



Si en Aranjuez, entre todos, decidimos y **apostamos fuerte por apoyar el uso de la bicicleta y adoptar las medidas que aseguren su utilización**, servicios como el de alquiler de bicis podrán recuperarse y funcionar regularmente con normalidad.

Los turistas y visitantes que vienen a Aranjuez desde la Estación de Renfe, desde el Apeadero de los Autobuses Interurbanos, quienes viven en la E.M Cortijo de San Isidro, o en el Barrio de La Montaña, incluso en Ontígola (*donde se realizan 8.000 desplazamientos diarios, y que puede firmar un convenio de colaboración con Aranjuez*), podrían disponer de bicis-lanzadera para desplazarse sin coche.



Todos ellos son **potenciales usuarios de un servicio periférico de alquiler de bicicletas.**

Que podría ir ampliándose paulatinamente a otras zonas distantes (**camping, polígonos industriales, centros comerciales, universidad...**)

## 8 – AL COLE EN BICI CON ENTORNOS ESCOLARES PROTEGIDOS

Los entornos escolares, no están adaptados para facilitar el tránsito ni a pie ni en bicicleta de los escolares, siendo un foco de concentración y colapso de vehículos en las horas de entrada y salida de los mismos.

Infancia y juventud son una de las etapas evolutivas de la persona de más vitalidad y energía, en que debenevitar **acostumbrarse a un transporte pasivo**, que les limitaría su autonomía como peatones y ciclistas. Pudiendo fomentarse desde edades tempranas una **movilidad sedentaria** pasando al patinete y al ciclomotor.

<b>01</b> Sustituir las zonas de aparcamiento del recinto escolar por áreas de juego	<b>02</b> Reservar un espacio seguro para el aparcamiento de bicicletas	<b>03</b> Revegetar los patios escolares <b>04</b> Limitar el aparcamiento y el tráfico	<b>05</b> Vigilar y hacer cumplir la normativa vial
<b>10 PROPUESTAS PARA ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS Y SALUDABLES</b>			
<b>06</b> Crear corredores de acceso libres de coches	<b>07</b> Integrar en el POUM medidas para fomentar entornos escolares seguros y saludables	<b>08</b> Incorporar en los PMUS medidas de limitación y pacificación del tráfico en los entornos escolares	<b>09</b> Promover un cambio hacia el modelo de "Ciudad 30" <b>10</b> Priorizar la proximidad como criterio básico del área escolar

*#AlColesinCoches*

75% de niños en Holanda va al cole en bici desde los 6-9 años



## 9 – EN BICICLETA AL TRABAJO

La certificación CFE se ha desarrollado con el objetivo de establecer un estándar de calidad a nivel europeo para aquellas empresas que apuestan por facilitar y motivar el uso cotidiano de la bicicleta entre sus trabajadores y trabajadoras. Como reconocimiento a su esfuerzo, estas empresas reciben el certificado "Cycle-Friendly Employer", o CFE.

<https://bikefriendlyconsulting.com/cycle-friendly-employer/>



## 10 – CONEXIONES INTERURBANAS Y OTRAS

La conexión interurbana **Senda Verde Ciclopeatonal Aranjuez-Ontígola**, aprobada por unanimidad en Diciembre de 2023, mediante moción institucional, sigue sin iniciarse al día de hoy.

Se debe iniciar también la conexión del casco urbano con la Senda del Tajo, para poder **unir físicamente la red de carriles bici urbanos con la red de sendas temáticas en el Paisaje**, a través del Puente de Barcas.

Asimismo, ha de conectarse el núcleo urbano **con el Barrio de La Montaña y la E.L.M. Cortijo de San Isidro**.

Y adaptarse enlaces **con la futura red Eurovelo Ibérica E16, con Cicla Madrid y con la Red Ciclista Interurbana Madrileña**.



## 11 – CICLOTURISMO Y RED CICLISTA EUROPEA EUROVELO IBÉRICA E16

Aranjuez es un lugar **ideal para pedalear: clima templado, llano, extenso, verde**, gracias a las Vegas de los ríos Tajo y Jarama. Y de un término municipal con **141 km de perímetro** y una **extensión de 200 kms<sup>2</sup>** (el segundo municipio más extenso después de la Capital, Madrid) y linda con 19 municipios:

Linda al **Norte**: Titulcia, Ciempozuelos, Valdemoro y Chinchón. Al **Noreste**: con Villaconejos y San Martín de la Vega. Al **Este** con Colmenar de Oreja. Al **Sureste** con Ontígola, Noblejas y Ocaña. Al **Sur** con Almonacid, Yepes, Ciruelos. Al **Suroeste** con Toledo y Mocejón. Al **Oeste** con Borox y Añover del Tajo. Y al **Noroeste** con Seseña y Villaseca de la Sagra.

El Cicloturismo está llamado a desarrollar un importante papel para poner en valor y **dar a conocer y disfrutar nuestro valioso patrimonio natural y monumental**. Ayudando a su disfrute y conservación.

**La bicicleta es ideal para recorrer el extenso Paisaje de Aranjuez: es sostenible, divertida y saludable**. Pudiéndonos situar en **10 minutos desde el centro urbano hasta cualquiera de sus sendas paisajísticas** temáticas. . Fomentarlo mediante la adecuación de la **Red de Sendas Paisajísticas Temáticas**. La implementación del tramo **Eurovelo Ibérica**, y el fomento del turismo con alforja en Aranjuez. Adecuando también su Albergues y hospedajes ‘bikefriendly’ para pernoctaciones de grupos ciclistas.



ARANJUEZ CONBICI formamos parte de la Coordinadora estatal CONBICI, integrada en la **Federación de Ciclistas Europeos**, y aprobamos hace unos años la creación de una nueva ruta cicloturista europea, de las que unen las capitales de nuestro Continente: la **Eurovelo Ibérica E16**. Pasará por Aranjuez, y estará finalizada a finales de 2027.

También, pensando en la **conexión con otros municipios y redes ciclistas**, proponemos la **Senda de “El Viaje del Agua” entre Aranjuez y Ontígola**, la unión con la red regional ciclista **CiclMadrid**, con la **Red Ciclista Interurbana Madrileña** y la preparación de nuestro tramo de la **red cicloturista europea Eurovelo Ibérica E16** (Francia-EspañaPortugal).

### **El Cicloturismo puede aportar mucho a Aranjuez y ser una actividad importante:**

- Favorece el desarrollo de las comarcas interiores
- Favorece la desestacionalización del turismo.
- Genera un negocio importante, siendo un segmento turístico en alza.
- Sector que gasta mucho dinero en hoteles, comidas y actividades, en los sitios que visita
- El cicloturista gasta más diariamente que un turista convencional, unos 57€ diarios y unos 439€ en cada salida.
- Por cada 1€ invertido en infraestructuras se recuperan 19€
- El sector del cicloturismo genera un impacto económico directo de más de 44.000 millones de euros anuales en Europa ¡más que los cruceros! que mueven 28.000M€

2

**ARANJUEZ. UN PEDAL SITIO EN SU PAISAJE CULTURAL PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD**

Una ciudad europea y sostenible que aspira a su capitalidad cultural. Y un lugar estupendo para pedalear. Llano, extenso y verde, gracias a las Vegas de los ríos Tajo y Jarama. Y con un término municipal de 141 kms. de perímetro, que linda con 15 municipios.

La bicicleta es el medio ideal, sostenible, divertido y saludable, para recorrer cómodamente todo el término de Aranjuez. Pudiéndonos situar en 15 minutos desde el centro hasta cualquiera de sus sendas.

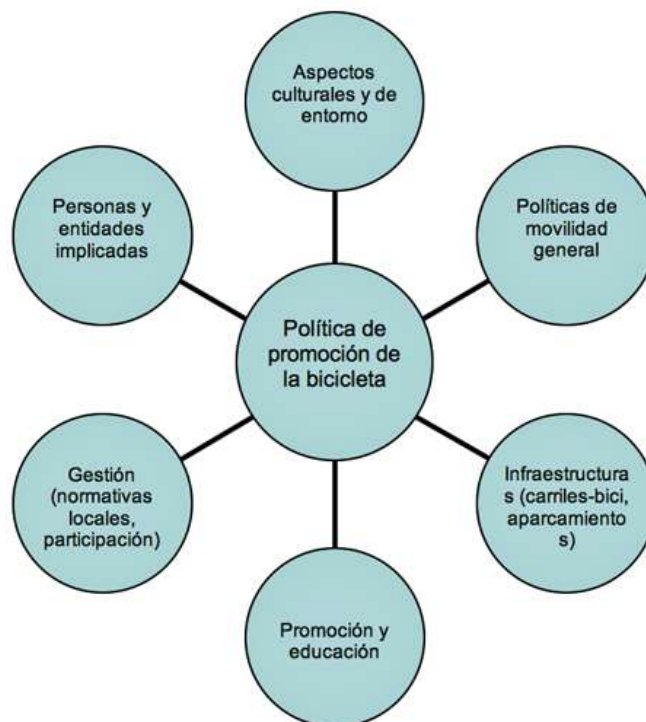
El CICLOTURISMO está llamado a desarrollar un importante papel, y más con la llegada de CiclaMadrid, la Red Ciclista Interurbana Madrileña y la red europea Eurovelo E16.





Nueva Red Eurovelo Ibérica E16 en 2027, que pasará por Aranjuez

## 12 – OFICINA DE LA BICICLETA



O

# ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

**5 PRIORIDADES**

**PROMOVER**

- La movilidad sostenible
- La vida saludable
- El ocio y el deporte en bicicleta
- El turismo en bicicleta

**10 ÁREAS TEMÁTICAS**

1. Cambio cultural
2. Estudio y planificación de la movilidad ciclista
3. Salud, bienestar y dimensión social
4. Ocio y deporte
5. Seguridad y regulación
6. Infraestructura
7. Servicios de movilidad
8. Cicloturismo
9. Visión empresarial y financiación
10. Coordinación y financiación

**efecto bicicleta**

Cuando te sumas, todo rueda.

- + movilidad
- + economía
- + turismo
- + igualdad
- + salud
- + sostenibilidad
- + FUTURO

PARTICIPAMOS TODOS, NOS BENEFICIA A TODOS.

GOBIERNO DE ESPAÑA  
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

## OTRAS INICIATIVAS...



- ➔ Formación ciclista: Una Bici +
- ➔ Convenio con Centros de Salud Madrileña, para establecer la “Receta Bicicleta”

- Incentivos para ir en bici al trabajo. Flota de bicis en la empresa.
- Certificados Friendly Employer
- Promover Albergues, Camping, Hospedajes y Establecimientos ‘Bikefriendly’ en Aranjuez
- En Bici Sin Edad y sus ‘yayacletas’
- Bicibuses escolares
- Bicipaseos históricos, paisajísticos, ornitológicos, de educación ambiental, con luna llena...
- En Bici a por basuraleza
- Picnic ribereño
- ABC Aranjuez Bici Clásica: pedaleo-picnic-baile
- Bicibaño+Picnic en la Ribera del Tajo
- Bicipaseos infantiles y juegos en bicicletas
- Biciluz en navidad, Carnaval a pedal, BiciHalloween
- Tunacleta, los ciclistas cantores
- Taller de Mecánica , reciclaje y donación de bicis
- Curso de Iniciación al Cicloturismo
- Inventario de Camino Públicos y Vías Pecuarias con sherpas en bici
- Semana de la Movilidad
- Bicycrítica
- Mediciones de calidad del aire
- Women in bike
- Bicis acuáticas
- Concurso fotos, videos y relatos de viajes ciclistas
- Charlas de seguridad y movilidad para planificar trayectos
- Jornadas Técnicas sobre los proyectos para la Red Ciclista de Aranjuez

### III – NORMATIVA Y PLANIFICACIÓN PENDIENTE PARA LA MOVILIDAD CICLISTA

#### 1) EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) decide que hay que desarrollar y potenciar la bici:

*“El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Aranjuez es un instrumento que debe servir de guía para la humanización y vertebración de la ciudad de Aranjuez, creando un sistema de movilidad más sostenible en el término municipal, contribuyendo a mejorar el medio ambiente, la salud, la seguridad ciudadana y la cohesión territorial, fomentando alternativas de desplazamiento más respetuosas con el entorno y con las personas”.*

Es un macro documento estratégico de diseño de la ciudad, que analiza la movilidad de toda la ciudad y propone reducir el uso del coche privado en favor del transporte público, los peatones y la bicicleta. Fija los objetivos generales y las políticas globales para hacer la ciudad más habitable.

En 2026 carecemos de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) actualizado. Existiendo un Estudio de Movilidad de 2005 que recoge carriles bici y alguna conexión interurbana.

Al carecer de él recientemente hemos perdido una buena ocasión que ofrecía cuantiosas ayudas a fondo perdido. Entre otras poder optar a dos convocatorias de Fondos Europeos Next Generation, destinados a mejorar la movilidad de nuestra ciudad, que sumaban 1.500 M€ para 148 municipios como el nuestro. Nos hubieran correspondido 2.700.000€, a razón de 45€ por habitante, que podríamos haber dedicado a mejorar la movilidad de nuestra ciudad completando una Red Ciclista en Aranjuez.

**2) EL PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA (PDB)** diseña por dónde irá la red de carriles bici, los aparcabicis seguros, las rutas ciclistas y las campañas de fomento. y cómo se construirán, junto a su infraestructura y campañas de fomento.

En Diciembre de 2025 el Pleno de la Corporación Municipal de Aranjuez ha aprobado la elaboración de un **Plan Director de la Bicicleta**.

Se ha aprobado diseñar un P.D.B. para Aranjuez,. Ahora falta **definir su estructuración y planificación estratégica**.

En esa elaboración es necesario recoger en **todas las actuaciones pendientes** en materia ciclista, **consensuando** un Plan Director de la Bicicleta para Aranjuez. De esta manera **se institucionalizaría el desarrollo de la Movilidad Ciclista para Aranjuez**, de manera que, **gobierne quien gobierne**, se sacaría adelante avanzando en su desarrollo permanentemente.

**Este documento estratégico y de diseño de ciudad**. es la estrategia municipal o supramunicipal **para impulsar el uso de la bicicleta** como medio de transporte seguro, eficiente y sostenible. **Traduce los objetivos del PMUS en medidas concretas para los ciclistas**. Diseña la red de carriles bici, los aparcamientos seguros, las rutas ciclistas y las campañas de fomento.

Y sí que tenemos recién aprobada,

**3) LA ORDENANZA MUNICIPAL, sobre VMP y Bicicletas**, establece las normas de tráfico y comportamiento que los VMP y ciclistas deben cumplir al circular por ellos. Es el marco legal que materializa las normas de tráfico y convivencia para regularizar la movilidad ciclista y en VMP. Fija las normas de juego.

## IV – PLAN DE ACCIÓN: Plan Director de la Bicicleta y Actuaciones Ciclistas Urgentes

- Se pueden ir **acometiendo actuaciones puntuales prioritarias**, sin necesidad de esperar a poder abordarlas todas de una vez y en su integridad. **“Vamos haciendo lo que podemos con lo que tenemos y vamos consiguiendo...”**

### I – PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA



### II - SENDA CICLOPEATONAL INTERURBANA ARANJUEZ-ONTÍGOLA

#### 8º. Proposición conjunta que presentan los Grupos Coalición por Aranjuez y Acipa sobre la Carretera de Ontígola.

Enterados los reunidos, el Pleno de la Corporación acuerda, por unanimidad de los 22 miembros de la Corporación presentes en la sesión, aprobar:

- Realización (por parte de los Servicios Técnicos Municipales con la mayor brevedad posible) de un estudio diagnóstico del vial conocido como Carretera de Ontígola, desde la glorieta de inicio al Camino de las Cruces hasta el límite provincial con Toledo, poniendo de manifiesto todas las deficiencias que presente actualmente, poniéndolo en contexto con el volumen circulatorio actual y que establezca las actuaciones necesarias (dentro de los límites impuestos por la normativa medioambiental) para dotarle de los elementos de seguridad necesarios (pavimentación, señalización, iluminación, arcenes, canalizaciones de pluviales, etcétera)
- Proseguir, en caso de haberse iniciado, o poner en marcha, en caso contrario, los estudios pertinentes para la creación de la senda o plataforma ciclo-peatonal entre Aranjuez y Ontígola, valorando los aspectos legales, medioambientales, urbanísticos y administrativos, a fin de ser presentado ante los distintos organismos competentes para su aprobación.
- Instar a la Comunidad de Madrid y a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha a definir de manera definitiva el marco competencial sobre esta carretera, permitiendo establecer de manera clara los compromisos tanto de los Ayuntamientos de Aranjuez como de Ontígola, así como el de los autonómicos en materia de conservación y de implementación de mejoras.

El 27 de Diciembre de 2023 se aprueba una Moción Institucional para, entre otras cosas, la creación de la Senda ciclopeatonal entre Aranjuez y Ontígola.

Una **carretera sinuosa y peligrosa que carece de arcenes**, con **8.000 desplazamientos diarios** en vehículos.



**“Senda del Mar de Ontígola y El Viaje del Agua” senda ciclopeatonal interurbana Aranjuez-Ontígola (fotomontajes)**

### III - ANILLO CICLISTA DE ARANJUEZ



Malla urbana: un **Anillo Ciclista perimetral (en amarillo)** envuelve los carriles transversales existentes (en verde) y por construir (en azul)

**Falta un Anillo Ciclista perimetral que conecte y envuelva los carriles transversales existentes y los amplíe en sucesivas fases, tejiendo así una malla que abarque y se extienda por todos los barrios.** A la vez que conecte con las Sendas Paisajísticas Temáticas, ciclo peatonales (con un paseo para senderistas y el otro para cicloturistas).

Actualmente, se puede aprovechar la actuación de las obras para construir un Paseo peatonal desde Palacio a la Estación de Ferrocarril, para **acometer también el tramo del Anillo Ciclista que pasaría por delante de Palacio y hacia el Paseo de La Estación.**





El Anillo Ciclista por la zona Norte de Aranjuez, vendría por la calle del Príncipe bajando desde MAFE y calle Moreras, y se bifurcaría en la Plaza Rusiñol, sin cruzarse ni invadir las zonas peatonales. El ramal izquierdo continua rodeando Aranjuez camino de la Estación de Ferrocarril, a través de Palacio, para subir después al Deleite. El ramal derecho, cruza el Puente de Barcas por su izquierda y conecta con la Senda del Tajo y demás Sendas Paisajísticas Temáticas (fotomontaje)



**Anillo Ciclista de Aranjuez**, por la Calle Moreras, a su paso por el Colegio Apostol Santiago (fotomontaje)



Ejemplo de Anillo Ciclista implementado en Torrejón de Ardoz

#### IV - APARCABICIS EN RENFE Y APEADERO AUTOBUSES INTERURBANOS

Propuesta: instalar un aparcabicis **dentro del recinto de la Estación de Ferrocarril de Renfe**. Que sea **cubierto, seguro, automatizado, y gratuito para los usuarios del ferrocarril con título de transporte válido**. Funcionaría con un código personal de seguridad y estaría vigilado por video y por la seguridad del recinto.

Para **fomentar la intermodalidad del transporte**, proponemos **implementar un carril bici a la Estación de Renfe, partiendo del Anillo Ciclista** que recorrerá el Paseo de la Estación hacia el Paseo del Deleite.

Estando acometiendo las obras de adecuación de aparcamiento para coches en el entorno de la Estación de Renfe, creemos que es el momento para que también **suscriban un Convenio Ayuntamiento-ADIF para implementar un aparcamiento de bicicletas dentro de la Estación, no fuera**. Nosotros ya hemos contactado con los responsable de Estaciones y de Aparcamientos de Bicicletas de ADIF. Y sólo falta que el propio Ayuntamiento de Aranjuez dé también este paso y haga posible también un aparcamiento seguro para los ciclistas.



Sistema ineficaz de pequeños aparcabicis exteriores, sin cubierta ni vigilancia, que viene sufriendo robos esporádicos de bicicletas.



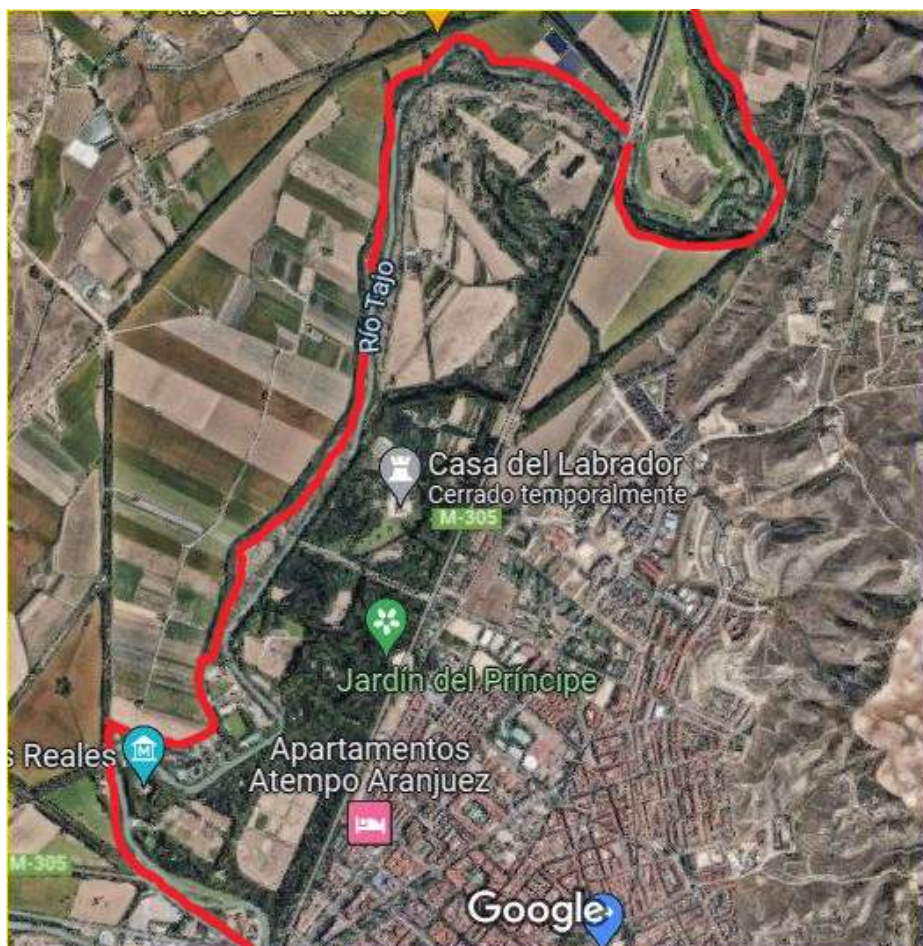
Sistemas de aparcabicicletas propuesto para la Estación de Renfe: dentro del recinto del edificio, cerrado, videovigilado, gratuito con Abono Transportes,. También se propone **otro aparcamiento cubierto, gratuito y vigilado de bicicletas para el Apeadero de las líneas de Autobuses Interurbanos**, y poder realizar así el transporte intermodal cada día.

## V – SENDA DE LA RIBERA Y LAS PLAYAS DEL RÍO TAJO

Dentro de la Red de Sendas en el Paisaje, es necesario **habilitar un paso y conexión, en la orilla Norte del río Tajo, con las Huertas Históricas de Legamarejo y Picotajo, que permita acceder andando o en bici. Evitando el peligroso cruce que supone hacerlo pasando por las 12 Calles por la calle de Las Nogueras y atravesando la Carretera de Madrid M-305**



La **Senda de la Ribera y las Playas del Río Tajo** vertebrará nuestro Paisaje Cultural cruzándolo de Este a Oeste. Todas las Sendas Temáticas conectarían con ella





**la Senda del Tajo, a lo largo de la M-305, permitiría acceder de manera segura hacia la Calle Romana, camino de Legamarejo y Picotajo (fotomontaje)**



## VI - CAMPAÑA DE FOMENTO “AL TRABAJO EN BICI”



La **Ley de Movilidad Sostenible** obliga a las empresas con más de **200 empleados** por centro de trabajo (o más de 100 por turno) a implementar **Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST)**. En ellos, se exige impulsar la movilidad activa, priorizando el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Para acompañar esta transición, el Ministerio de Transportes impulsa específicamente la campaña **"En bici al trabajo"**, buscando que el uso de la bicicleta en los desplazamientos diarios se convierta en una alternativa real, saludable y sostenible. <https://www.transportes.gob.es/movilidad-sostenible/estrategias/efecto-bicicleta/campana-en-bici-al-trabajo>

El **efecto bicicleta** es una reacción en cadena a la que se suma Alba cuando facilita a sus empleados ir al trabajo en bici. Su empresa gana en modernidad y respeto por medio ambiente, y los trabajadores en tiempo y felicidad. Los atascos y la falta de aparcamiento ya no son un problema, porque ir al trabajo en bici no cuesta trabajo.

La bicicleta en la empresa es movilidad, salud, medioambiente, economía y nuevas oportunidades.

**efecto bicicleta**  
Cuando te sumas, todo rueda.



Descubre cómo tu empresa puede sumarse al efecto bicicleta en <https://esmovilidad.mitma.es/EB>  
Estrategia Estatal por la Bicicleta

# ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

## BUENAS PRÁCTICAS DE EMPRESA



**1** Posicionar la movilidad activa y el transporte público dentro de los Planes de Transporte Sostenible al Trabajo.



**2** Horarios de trabajo conciliadores y flexibles, facilitando el movimiento en bicicleta según las circunstancias personales.



**efecto  
bicicleta**

Cuando te sumas,  
todo rueda.

**3** Disponer espacios donde estacionar la bicicleta de manera segura, y poder realizar un mantenimiento básico.



**4** Habilitar vestuarios y duchas, para animar a quien viva más lejos.



**6** Definir aplicaciones o sistemas de "caminos en bici al trabajo", de modo que se organicen rutas para llegar en bici de manera conjunta.



**5** Adquirir bicis para préstamo a empleados, o facilitar el uso de sistemas de bicis compartidas de ámbito municipal.



**7** Lanzar campañas de comunicación para animar a su personal a utilizar la bici en la movilidad cotidiana.



**8** Facilitar la realización de actividades formativas sobre movilidad sostenible.



**10** Establecer criterios para priorizar a los proveedores que utilicen ciclogística en sus repartos de paquetería.

**9** Sumarse a plataformas profesionales sobre movilidad sostenible, creando una imagen de marca corporativa más amigable con la bicicleta.



**11** Dentro de las campañas de promoción y acuerdos con externos para ofrecer descuentos a los empleados, primar aquellas empresas o iniciativas de cicloturismo o de movilidad activa.



**12** Ofrecer incentivos o beneficios a quienes adopten la movilidad activa en sus desplazamientos laborales en detrimento del vehículo privado a motor.



**13** Organizar actividades de networking fuera del horario laboral para realizar rutas en bicicleta.



**14** Certificarse como "entidad amiga de la bicicleta", por ejemplo con los Certificados "Bike Territory" de la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC) o "Cycle-Friendly Employer" de la European Cyclist Federation (ECF).



**15** ¡Sumarse al Efecto Bicicleta!  
<https://esmovilidad.mitma.es/EB>



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



es.movilidad

Concluimos resaltando y describiendo **las fortalezas** y las debilidades para poder usar la bici.



## **FORTALEZAS**

- **Hacer una ciudad totalmente ciclable incita a todo tipo de personas a sumarse a la bicicleta haciéndoles sentir seguros, si se diseña una infraestructura segura e interconectada, que asegure la facilidad a la hora de moverse en bici.**
- **Recuperar el uso de espacios públicos para las personas. Cuantos más ciclistas haya, se aumenta la percepción del ciclista y se incrementa la seguridad vial al habituarse a verlos en la calle constantemente.**
- **Al circular por carriles segregados, sin tener que mezclarse con los vehículos motorizados, se permite a ciclistas de todas las edades y niveles hacer de la bicicleta su modo de viaje diario.**
- **Cambia el modo de moverse por la ciudad, al apostar por la movilidad activa, sostenible y saludable. Con más educación, más salud física y psíquica, dentro de unas Zonas de Bajas Emisiones.**
- **Con unos aparcamientos seguros, públicos y privados, destinados a fomentar la intermodalidad en el transporte, con vistas a interconectarse. Y cobertizos públicos seguros, en las calles residenciales.**
- **Contando con la colaboración de la Policía Local, de empresas de transporte público, asociaciones de ciclistas y asociaciones de comerciantes, para poder tener entre todos un enfoque conjunto.**
- **Existe una competencia por el uso del espacio público, donde hay que dar a los peatones y ciclistas más privilegios.**
- **La educación vial hay que incluirla en los colegios, y mejorar la educación ciclista, garantizando que todos los niños aprenden a moverse en bicicleta, y a hacer el mantenimiento básico. Todos, al acabar la Primaria, reciban un Permiso para viajar en bicicleta. Y en Secundaria pueden moverse de manera autónoma y segura por la ciudad.**

● **Ejemplo de buen gobierno, a seguir. Les citamos el caso cercano de Talavera de la Reina, que cambió de gobierno municipal, pasando de uno del PSOE al actual de PP-VOX. El Equipo entrante ha continuado con la extensión de los carriles bici por la ciudad, y de la adecuación de sendas naturales ciclistas por la Ribera del río Tajo. También continúan con una magnífica labor desarrollada con los escolares talaveranos para que utilicen la bicicleta desde pequeños. Admirable el trabajo que allí hacen. No hay formulas mágicas, simplemente trabajar unidos por una misma causa. Han institucionalizado la política de la bicicleta en su municipio. Gobiernen quien gobierne siguen avanzando en su promoción y desarrollo.**

También existen otras razones o 'debilidades' que influyen para que el uso cotidiano de la bici sea aún minoritario.



#### DEBILIDADES

- Existen prejuicios hacia la bicicleta que afectan a su uso mayoritario: *“vehículo de pobres” “peligroso” “exige gran condición física”...*
- Existen impedimentos por carencia o infraestructura incompleta: carriles bici que de repente desaparecen, robos de bicicletas, aparcabicis inseguros.
- Falta de decisión y compromiso de las autoridades, por visión corta, obsoleta y fracasada.
- Falta de planeamiento de ciudad sostenible.
- Falta de protección y puesta en valor de nuestro patrimonio urbano, paisajístico y ambiental.
- Falta de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) estando desfasado el Estudio de Movilidad de 2005.
- Aunque aprobado, falta definir y desarrollar una Plan Director de la Bicicleta.

- Hay que preparar proyectos, financiarlos y cumplir los plazos según ese P.D.B. Si los SS.TT. Municipales andan saturados, recurrir a recursos técnicos externos para elaborarlos.
- No dejar perderse ayudas y subvenciones de cualquier Administración, por carecer de lo apuntado anteriormente.
- Existe temor en los responsables políticos a perder apoyo electoral por si los automovilistas reaccionan en contra de las infraestructuras ciclistas y la promoción de la bicicleta.



- ➔ Hay que hacerlo con sosiego pero con determinación, avanzando y modificando la cultura vial.
- ➔ Se pueden ir acometiendo actuaciones puntuales sin necesidad de esperar a poder abordarlas todas de una vez y en su integridad.
- ➔ Porque *“somos lo que hacemos, no lo que decimos”*, y por eso pedimos que se ejecute la Red Ciclista de Aranjuez, lo mejor que podamos con los medios que tengamos y que vayamos consiguiendo.

Y lo haremos entre todxs.

¡ Salud y Pedal !



**ARANJUEZ CONBICI**

Día Mundial de la Bicicleta  
Aranjuez, 3 de junio de 2026

- mail: [aranjuez@conbici.org](mailto:aranjuez@conbici.org)
- web: [aranjuezconbici.es](http://aranjuezconbici.es)
- facebook: [Aranjuez ConBici / PAPERDALEAR](#)

