

EXPERIMENTA VÍAS VERDES DE ESPAÑA  
ETE-010000-2023-104

## Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde” para identificar las mejores experiencias

Mayo de 2025



Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## **ÍNDEX**

<b>LA OPORTUNIDAD DE IMPULSAR EL CICLOTURISMO A TRAVÉS DEL ACCESO POR FERROCARRIL</b> .....	2
<b>PROPUESTA 1: El Tren de la Vía Verde de Ojos Negros (Comunidad Valenciana – Aragón)</b> .....	3
<b>PROPUESTA 2: El tren de la Vía Verde de Sierra Morena y Mina Jayona (Sevilla y Badajoz)</b> .....	7
<b>PROPUESTA 3: El Tren de la Vía Verde del Aceite (Andalucía)</b> .....	10
<b>PROPUESTA 4: El tren de la Ruta de la Plata (Extremadura – Castilla y León)</b>	12
<b>PROPUESTA 5: Propuestas de las Vías Verdes de Girona y otros itinerarios en combinación con transporte público</b> .....	14
<b>PROPUESTA 5.1. Propuestas de Tren + Bicicleta entorno a las Vías Verdes de Girona y otros itinerarios ciclistas.</b> ....	14
<b>PROPUESTA 5.2. Bus + Bicicleta. BICIBUS por las Vías Verdes del Carrilet I y II</b> .....	16
<b>PROPUESTA 6. Ya en marcha para grupos “El Tren del Camino Natural Vía Verde del Eresma”</b> .....	19
<b>7. Otras potenciales propuestas</b> .....	21
<b>Anexo 1. Mapa de Vías Verdes y estaciones de ADIF</b> .....	23
<b>Anexo 2. Oferta de Bus + Bicis “Bike and You”. Agencia de Viajes Nuevo 21.</b> ....	24

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## **LA OPORTUNIDAD DE IMPULSAR EL CICLOTURISMO A TRAVÉS DEL ACCESO POR FERROCARRIL**

El crecimiento de la modalidad de cicloturismo en Europa resulta espectacular. La ECF (European Cyclist Federation) muestra mediciones con incrementos anuales muy importantes, apoyados en una nueva cultura europea con base en la sostenibilidad y en el desarrollo de redes de vías ciclistas, siendo preciso el apoyo en transporte público que lo facilite, promueva y haga avanzar hacia modelos de sostenibilidad turística de primer orden. Por su parte, los usos de las vías verdes españolas también evidencian que se trata de opciones de desarrollo turístico muy importantes para la diversificación, desestacionalización y el desarrollo turístico de nuevos territorios.

La participación española en ferias especializadas en el turismo activo, senderismo y bicicleta, tanto nacionales como internacionales, muestra el gran interés existente por parte del público, pero también las limitaciones que los cicloturistas encuentran en España para el desarrollo de este tipo de turismo en bicicleta y en la primera parte de la experiencia: el acceso en transporte público a los itinerarios. A continuación, se muestran algunas de las carencias y dificultades:

- La red de Vías Verdes, con más de 3.500 km en la actualidad, son un producto cada vez más reconocido, pero falta desarrollar o formar parte de una red integrada que haga posible la conexión entre ellas, así como en ocasiones facilitar el acceso a las mismas.
- La Red EuroVelo aún no está suficientemente desarrollada, a pesar de que España cuenta con la EV1 Atlántico, EV3 de los Peregrinos, EV8 Mediterráneo y un futuro EV16 Ruta Ibérica que pasará por Madrid.
- En todos los casos, siendo el ferrocarril el mejor y más sostenible modo de transporte y el que facilita la mejora de los puntos anteriores y la accesibilidad a recorridos cicloturistas, persiste la dificultad en el transporte de bicicletas en tren. A pesar de ello, es la modalidad que prefieren muchos viajeros/as en su experiencia de cicloturismo por vías verdes españolas.

El desarrollo de algunas acciones o proyectos piloto podría actuar como detonante para cambiar esta realidad e impulsar el interés para demostrar el potencial del cicloturismo y el acceso por ferrocarril a las vías verdes y otras rutas cicloturistas.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

A continuación, se muestran varios itinerarios y su posibilidad de análisis para la configuración de experiencias piloto de “Tren + Vía Verde”.

## PROPUESTA 1: El Tren de la Vía Verde de Ojos Negros (Comunidad Valenciana – Aragón)

La [Vía Verde de Ojos Negros](#), sobre un ferrocarril de origen minero, discurre en paralelo y a muy corta distancia de la línea en activo de ADIF Valencia-Teruel-Zaragoza, por lo que se presenta como un itinerario óptimo para el desarrollo de este proyecto piloto. Cabe mencionar que en 2024 esta vía verde ha quedado unida a la ciudad de Valencia a través de la conexión con la Vía Verde Xurra, existiendo en la actualidad un itinerario continuo que alcanza ya los 215 kilómetros, el de mayor longitud de toda España.



También hay que destacar que, aunque están pendientes de ejecutar 12 km entre Santa Eulalia y Peracense (Teruel), desde la localidad de Ojos Negros, punto de inicio del ferrocarril minero que da nombre a la vía verde más larga de España, existe un tramo de conexión (ejecutado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre trazado de ADIF) que, junto con la recuperación de parte del antiguo FC. Santander-Mediterráneo hasta la localidad de Murero como [Camino Natural-Vía Verde](#), proporciona cerca de otros 70 km de ruta continua atravesando las comarcas zaragozanas de Daroca y Jiloca.

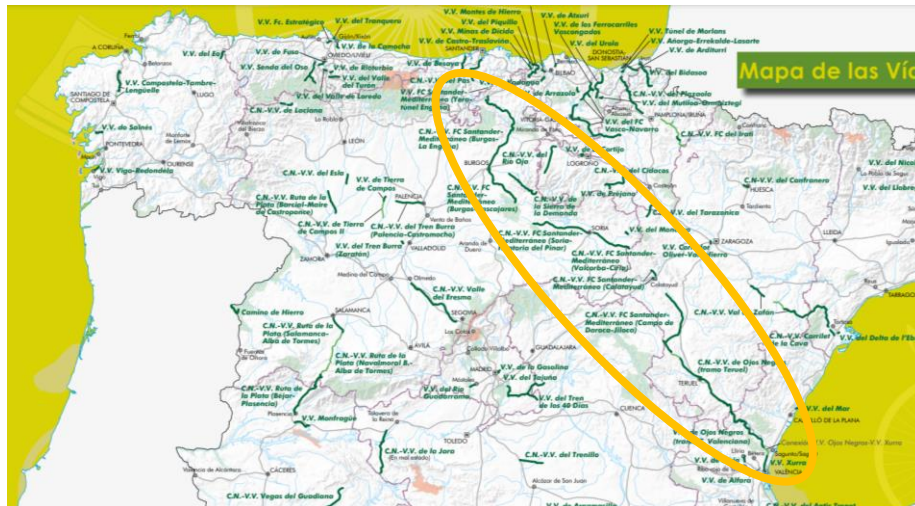
Esto significa que entre la localidad de Murero (Zaragoza) y la ciudad de Valencia se dispone ya de un **itinerario de 285 km**, siendo sin duda el más largo de España con base en vías verdes, y también uno de los más extensos de toda Europa.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

Por otra parte, y según datos de Renfe el nivel de ocupación (datos de 2023) de la línea Valencia –Teruel – Zaragoza es bastante bajo, siendo del 51% en el tramo Valencia -Teruel y del 26% en el tramo Teruel – Caminreal.



De este modo, este proyecto piloto de tren + vía verde, no solo daría acceso a la Vía Verde de Ojos Negros, sino también al Camino Natural Vía Verde FC. Santander-Mediterráneo, que se configura como uno de los ejes de mayor longitud y con mayor futuro como itinerario supra-territorial de largo recorrido, que vertebrará buena parte de la península desde Cantabria, pasando por Castilla y León, Aragón y Comunidad Valenciana en su unión con la Vía Verde de Ojos Negros.



Como anexo a este documento se incorpora una propuesta con los detalles de la misma basada básicamente en dos acciones:

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

- **Ampliación del número de bicicletas** admitidas a bordo en los trenes de Media Distancia (unidades 599) pasando de 3 bicicletas a 8 bicicletas en dos viajes por sentido que estarían diferenciados como “El tren de la Vía Verde de Ojos Negros”.

Esta actuación, junto con algunas adaptaciones en el material, así como en la parte operativa del canal de ventas, formación de interventores, etc. se está trabajando actualmente con Renfe Operadora a través de las Direcciones de Sostenibilidad y Eficiencia Energética, con el Área de Negocio de Cercanías y otros Servicios Públicos, y con la Dirección de Prestación de servicio y experiencia del cliente como parte del proyecto “Experimenta Vías Verdes” (A.2)

- **Ampliación del Servicio de Cercanías** (línea C-5), prolongando su recorrido como OSP (Obligación de Servicio Público) desde la estación de Caudiel hasta la estación de Barracas, punto limítrofe entre las Comunidades Autónomas de la Comunidad Valenciana y Aragón, y donde muchos visitantes deciden iniciar su recorrido en bicicleta en dirección a la ciudad de Valencia (sentido descenso, óptimo para familias cicloturistas, etc.). Esta acción se tendrá que abordar con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la Consellería de Transportes de la Comunidad Valenciana.

En definitiva, y según la propia Renfe en la actualidad resulta factible la puesta en marcha de un proyecto piloto del “**Tren de la Vía Verde de Ojos Negros**” operado fundamentalmente con material de la serie 599 en los servicios entre Valencia y Zaragoza y 592 en los servicios entre Valencia y Caudiel (Cercanías) o Barraca en caso de ampliación.

Esta propuesta debe de tener en cuenta que un destino o producto cicloturista no debe pensarse solo en clave de fines de semana, sino que, de cara a la desestacionalización del turismo y pensando en el turismo senior e internacional, el “Tren de la Vía Verde de Ojos Negros” debe ser operado durante todos los días de la semana, siendo deseable un par de servicios diarios por sentido e imprescindible que se amplíe el número de bicicletas que puedan acceder a los trenes regulares en mayor número que en la actualidad.

El análisis de espacio en el material 599, habida cuenta de su ocupación, invita a pensar en espacios donde ubicar más bicicletas con seguridad.

En resumen, se propone:

- Flexibilizar las condiciones de acceso con bicicletas en dos servicios por sentido en los trenes de MD (destacar en venta on line como “Tren de la

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

Vía Verde de Ojos Negros”, tipo plaza “V”, los trayectos de IDA de las 9:48 y 12:09 y los de VUELTA de las 13:16 y 19:40).

- Flexibilizar de manera piloto el acceso con bicicletas, facilitando poder acceder con más de 3 bicicletas en dichos servicios hasta un número de 8 bicicletas.
- Ampliación de trayecto hasta Barracas (o Estación de Mora) como “Servicio de Proximidad” tras un contrato de OSP con la Consellería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana (se pone como símil la ampliación del servicio hasta la estación El Chorro-Caminito del Rey desde Málaga para el mejorar el acceso al recurso senderista “Caminito del Rey”, siendo éste un buen referente para este proyecto piloto).

Por su parte, mientras continúen las obras actuales de electrificación y mejora de la infraestructura que se están llevando a cabo por ADIF en la línea Valencia-Teruel-Zaragoza (previstas hasta noviembre de 2025<sup>1</sup>) los servicios alternativos de transporte por carretera deberán incluir igualmente aspectos de facilidad para las personas usuarias con bicicletas a bordo de los autobuses, no limitando en ningún caso el transporte de bicicletas eléctrica en bodega y facilitando su transporte.

---

<sup>1</sup> <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/avisos/plan-alternativo-carretera-zaragoza-teruel-sagunto-valencia-obras>

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## PROPUESTA 2: El tren de la Vía Verde de Sierra Morena y Mina Jayona (Sevilla y Badajoz)

Otra de las propuestas que podría tener una gran viabilidad para la mejora del acceso a través de ferrocarril sería promover el acceso en tren a la [Vía Verde de Sierra Morena de Sevilla \(Sevilla\)](#).



Hace algunos años se impulsó esta idea a través de un proyecto de I+D+i realizado desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles con la Consejería de Fomento y la Universidad de Sevilla. En colaboración con Renfe, se difundió a través de las estaciones de Cercanías del núcleo de Sevilla y otros soportes y canales el acceso en los trenes de cercanías a esta vía verde a través de la estación de Cazalla-Constantina.

Es notoria la demanda de este servicio por los cicloturistas procedentes de la ciudad y entorno de la provincia de Sevilla, pudiéndose desarrollar alguna acción de difusión y promoción tipo “**Ven en Tren a la Vía Verde y Parque Sierra Morena de Sevilla**” determinando que servicios podrían ser los del “Tren de la Vía Verde de Sierra Morena de Sevilla” y flexibilizando en los mismos el acceso de las bicicletas en dichos horarios de ida y vuelta. En la actualidad esta propuesta se trabaja desde la Asociación de Vías Verdes de Andalucía con la gerente de Prestación de Servicios de Renfe en Sevilla.

Por otro lado, cabe apuntar que en la provincia de Badajoz, pero a sólo dos estaciones ferroviarias de la estación de Cazalla – Constantina, se ubica la estación de Fuente del Arco, que da acceso al [Camino Natural Vía Verde Mina La Jayona](#), el cual tiene un extraordinario potencial turístico por sus posibilidades de vincularse con la mencionada Vía Verde de la Sierra Morena de Sevilla, pudiéndose crear un doble producto combinado de tren + vías verdes.

Ambas vías verdes tienen una longitud similar, un enorme atractivo paisajístico, arrancan en dos Monumentos Naturales espectaculares y de primera





Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

magnitud, como son el Monumento Natural Mina La Jayona y el Monumento Natural Cerro del Hierro, y comparten acceso ferroviario por una misma línea ferroviaria. El conjunto de estas dos Vías Verdes tiene, por tanto, gran interés medioambiental configurándose éste como un producto de turismo de base sostenible.



**Andalucía se mueve por las VIAS VERDES**

Recorre Andalucía a través de los 500 kms. de Vías Verdes: antiguos trazados ferroviarios recuperados para disfrutarlos caminando o en bicicleta.

[www.viasverdesandalucia.es](http://www.viasverdesandalucia.es)

Información  [www.renfe.com](http://www.renfe.com) 902.320.320

Desde 2023 las condiciones de prestación del servicio de Cercanías entre Sevilla y la Estación de Cazalla-Constantina han cambiado significativamente.

Ha aumentado el número de cancelaciones en el servicio de la línea C3 debido a falta de material o de maquinistas, lo que ha obligado al traslado de viajeros hasta las estaciones de Villanueva del Río y Minas (C1) o Los Rosales (C5), donde se trasborda a autobuses hasta los puntos de destino. Ello ha provocado que se suspenda el servicio de reserva para el transporte de bicicletas, al ser imposible asegurar su traslado en los autobuses.

La Vía Verde de la Sierra Morena de Sevilla, situada en pleno Parque Natural de igual nombre, arranca en la estación de Cazalla-Constantina, estando conectada con la ciudad de Sevilla a través de servicios de Cercanías y Media Distancia Renfe a Mérida/Madrid que también presta servicio a Fuente del Arco, donde se inicia el Camino Natural Vía Verde de Mina La Jayona. Entre ambas estaciones sólo hay dos paradas, Alanís y Guadalcanal.



**Ven en tren a la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla**

Desde Sevilla puedes ir en tren hasta la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla. Una ruta muy fácil y accesible para todos sobre un antiguo trazado ferroviario de 18 kilómetros, en pleno corazón del Parque Natural Sierra Norte de Sevilla. Disfruta de un día paseando o pedaleando junto a la Ribera del Huéznar.

Los trenes de Renfe Cercanías sólo circulan en este horario: sábados, domingos y festivos. Consulta condiciones para viajar en grupo y con bicicletas en el tel. 954 048 011.

También puedes alquilar bicicletas cerca de la estación de Cazalla-Constantina

Origen	Destino	Horario	Frecuencia
Sevilla Santa Justa	Cazalla-Constantina	08:00	1 vez por hora
Cazalla-Constantina	Sevilla Santa Justa	18:00	1 vez por hora

[www.renfe.com](http://www.renfe.com) Tel. 902.320.320

Más información: [www.viasverdesandalucia.es](http://www.viasverdesandalucia.es)

Síguenos en: 



**Cercanías de Sevilla**

Renfe Cercanías te lleva hasta la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla

**VIAS VERDES**

[www.viasverdesandalucia.es](http://www.viasverdesandalucia.es)

Información  [www.renfe.com](http://www.renfe.com) 902.320.320

Difusión realizada por Renfe de la oferta en tren de Cercanías a la Vía Verde de la Sierra Morena de Sevilla (anteriormente denominada Vía Verde Sierra Norte de Sevilla), en el marco de un proyecto I+D+i de la entonces Consejería de Fomento y Vivienda de Andalucía desarrollado por la FFE y la Universidad de Sevilla entre 2014-2015.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

En la Comunidad Autónoma de Andalucía existen otras vías verdes con un gran potencial para el desarrollo de acciones de intermodalidad con el ferrocarril. Dejando a un lado el caso del Camino Natural Vía Verde del Aceite, que constituye una de las opciones más interesantes y por ello se expone más adelante en detalle, se podrían analizar otras muchas opciones.

En la siguiente tabla se recogen las vías verdes andaluzas que cuentan con servicio ferroviario en el entorno de su recorrido. En algunos casos, la vía verde discurre sobre un antiguo ramal ferroviario –o incluso una línea de gran longitud que ha sido cerrada- que arranca su recorrido en una estación de la red ferroviaria que está operativa.

### TREN + VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA

VÍA VERDE	ESTACIONES DE FERROCARRIL	PROVINCIA
<b>Matagorda</b>	Universidad Las Aletas	Cádiz
<b>Puerto Real-San Fernando</b>	Puerto Real San Fernando	Cádiz
<b>Campaña</b>	Córdoba	Córdoba
<b>Aceite</b>	Puente Genil-Herrera / Jaén	Córdoba - Jaén
<b>Molinos del Agua</b>	San Juan del Puerto	Huelva
<b>Litoral</b>	Gibraleón	Huelva
<b>Tharsis - Odiel</b>	Gibraleón	Huelva
<b>Linares</b>	Linares-Baeza	Jaén
<b>Guadalimar</b>	Linares-Baeza	Jaén
<b>Las Lagunas</b>	Pedraera	Sevilla
<b>Itálica</b>	Camas	Sevilla
<b>Sierra Morena de Sevilla</b>	Cazalla-Constantina	Sevilla
<b>Campaña</b>	Marchena	Sevilla
<b>Guadix-Almendricos</b>	Almendricos	Región de Murcia

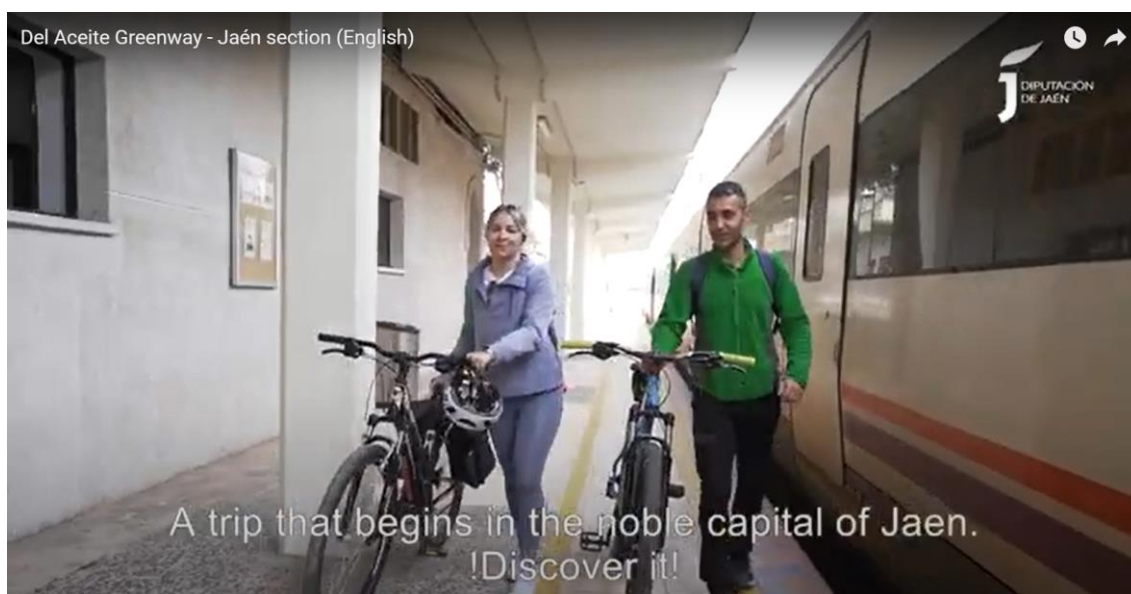
Fuente: Asociación Vías Verdes de Andalucía. 2025

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

### PROPUESTA 3: El Tren de la Vía Verde del Aceite (Andalucía)

El [Camino Natural Vía Verde del Aceite](#), una de las principales vías verdes de nuestro país, y de mayor longitud con 128 km entre Jaén y Puente Genil cuenta en ambos extremos con estaciones de ferrocarril.

Se trata de un itinerario con impresionantes viaductos metálicos de finales del siglo XIX que jalonan un recorrido que se extiende por un mar de olivos en las provincias de Jaén y Córdoba y con vistas espectaculares del Parque Natural de las Sierras Subbéticas, con pueblos y enclaves naturales que atraen muchos visitantes cada año; una vía verde que cuenta con servicios nacidos al amparo del recurso de la vía verde y que cuenta con estructuras para la gestión de colaboración supra provincial como es la Asociación Vía Verde del Aceite e incluso con una asociación de empresarios de la propia vía verde.



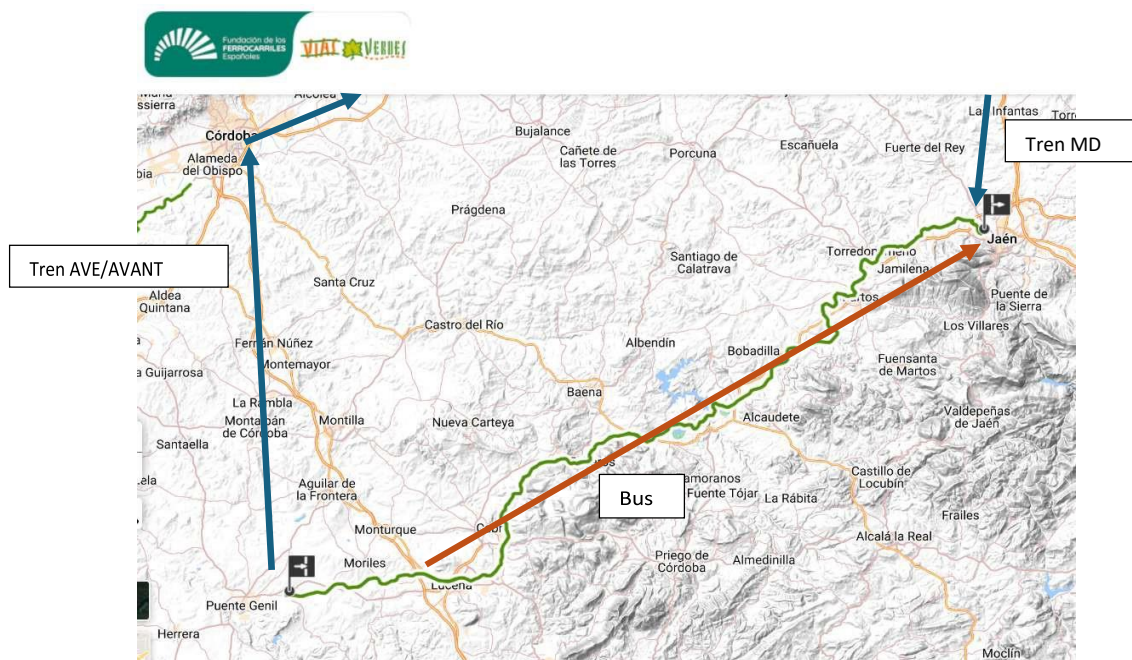
Este Camino Natural Vía Verde se inicia en Jaén, en las inmediaciones de la estación de ferrocarril de ADIF, y donde paran trenes de Media Distancia, a poco más de 4 horas desde Madrid que, como en el resto de la red, admiten hasta 3 bicicletas por tren.

Por su parte, el itinerario cicloturista finaliza en Puente Genil, en las inmediaciones igualmente de la Línea de Alta Velocidad entre Córdoba y Málaga, con 10 servicios de trenes AVANT y 7 de AVE/AVLO, que pueden admitir bicicletas en bolsa con las limitaciones habituales<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> <https://www.renfe.com/es/es/viajar/informacion-util/equipajes/bicicletas-y-patinetes>

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

Algunos viajeros finalizan su viaje en la localidad de Lucena (en el km 99 aprox.) para retornar a Jaén o a Córdoba en autobús, que con condiciones admite bicicletas en bodega.



La posibilidad de establecer un producto concreto del “Tren de la Vía Verde del Aceite” que de manera excepcional permitiera en días y horarios concretos flexibilizar el acceso con bicicletas en los trenes tanto de Media Distancia como de Alta Velocidad significaría un gran avance en los productos de intermodalidad de Tren + Vía Verde.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## **PROPUESTA 4: El tren de la Ruta de la Plata (Extremadura – Castilla y León)**

Existen otras posibilidades de ofertas de viajes cicloturistas en torno a Vías Verdes con base en la intermodalidad con el ferrocarril. Uno de ellos, que se configura como un itinerario con gran potencial es la Vía de la Plata. Este itinerario, además de la ruta senderista histórica y Camino de Santiago, es la base de varios tramos de camino natural vía verde y además el espacio donde se asienta parte de la Ruta ciclista europea Eurovelo 1.

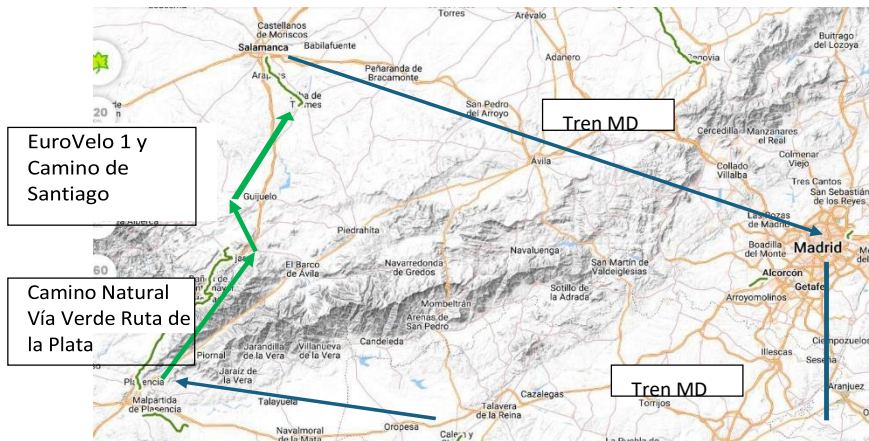
Desde Madrid, se puede sugerir un par de iniciativas, ambas basadas en servicios de Trenes de Media Distancia que admiten bicis (con limitación a 3 bicis por tren).

La primera de ellas aprovecha los servicios de Media Distancia a Plasencia y Salamanca, creando una combinación de transporte por ferrocarril y vía verde entre Madrid, Plasencia y Salamanca enormemente atractiva para la creación de producto turístico Tren + Vía Verde.

En la actualidad existen un par servicios de trenes Regional Exprés y otro Media Distancia MD que conectan a diario con este itinerario desde Madrid y servicios similares desde Sevilla, Mérida y Cáceres. Estos trenes dan acceso a una ruta que promete configurarse como uno de los recursos de gran interés cuando las obras en marcha del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación consoliden la unión de los diferentes tramos en curso entre Extremadura y la ciudad de Salamanca, en concreto, con el tramo de ampliación desde Navalmoral de Béjar hasta Alba de Tormes.

De la misma manera que lo expuesto para la propuesta de la Vía Verde de Ojos Negros, la necesidad de flexibilizar y armonizar cambios estructurales en el servicio de Media Distancia a estos destinos y de todos aquellos con servicios de Media Distancia, junto con campañas de comunicación de acceso en tren a las Vías Verdes favorecería el lanzamiento y consolidación del producto Tren + Vía Verde, mejorando con ello la reputación y la imagen “bikefriendly” de Renfe operadora.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias



Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## PROPUESTA 5: Propuestas de las Vías Verdes de Girona y otros itinerarios en combinación con transporte público

### PROPUESTA 5.1. Propuestas de Tren + Bicicleta entorno a las Vías Verdes de Girona y otros itinerarios ciclistas.

Las vías verdes y rutas ciclables de la provincia de Girona son un recurso cada vez más utilizado para fines de ocio y turismo. Una demanda recurrente es disponer de itinerarios circulares y/o medios de transporte para volver al punto de inicio con la bicicleta.

Esta iniciativa busca fomentar la movilidad sostenible y ofrecer a los usuarios opciones de transporte respetuosas con el medio ambiente, promoviendo tanto el uso de la bicicleta como del transporte ferroviario.

Las propuestas presentadas permiten la creación de itinerarios circulares que facilitan la exploración de diversos paisajes naturales y culturales de Girona, conectando las vías verdes y otras rutas ciclables con las principales líneas de tren de la región. Así, los ciclistas podrán disfrutar de recorridos que se adaptan a diferentes niveles y preferencias, optimizando los desplazamientos entre puntos de interés y fomentando el turismo activo y sostenible.

#### **De Girona a Caldes de Malavella por el Carrilet II y la Ruta Termal**



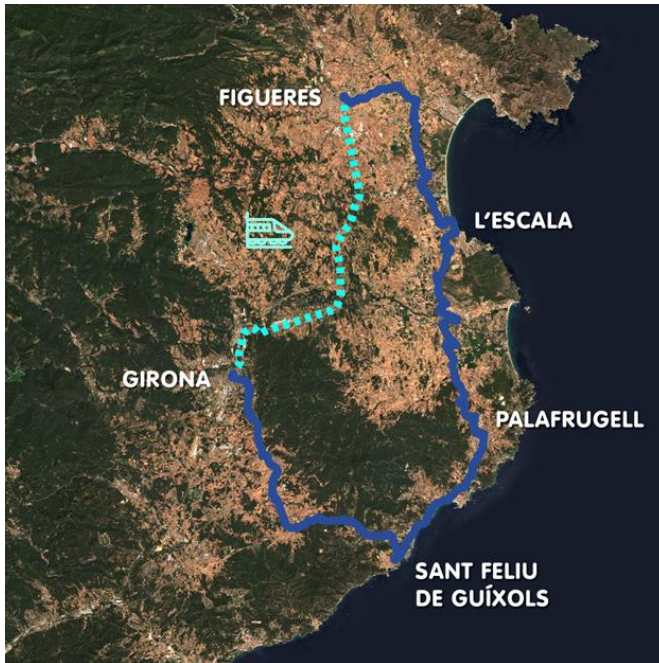
Esta propuesta propone salir desde Girona en bicicleta por la **Vía Verde del Carrilet II Girona – Sant Feliù de Guíxols** hasta Cassà de la Selva, donde se puede enlazar con la Ruta Termal hasta Caldes de Malavella. En Caldes de Malavella podría tomarse el tren de vuelta a Girona ofreciendo un total de 27 km y una opción circular.

Más Info:

[https://www.viesverdes.cat/es/rutes\\_vies\\_verdes/pedalant-entre-sureres-i-aigues-termals/](https://www.viesverdes.cat/es/rutes_vies_verdes/pedalant-entre-sureres-i-aigues-termals/)

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

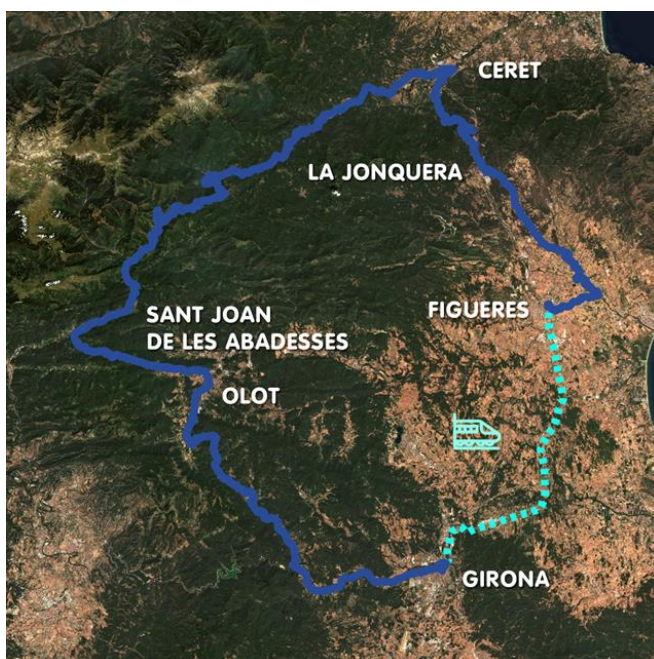
### Media Pirinexus Costa Brava + Tren Girona – Figueres



Esta ruta que incluye el recorrido por la Vía Verde del Carrilet II y el Tren Petit permite unir las ciudades de Girona y Figueres combinando el tren media distancia de Renfe (R11) con parte de la ruta Pirinexus, la Vía Verde del Tren Petit y el Carrilet Girona – Sant Feliú de Guixols (130 km) pasando por municipios de la Costa Brava con un gran interés histórico y paisajístico.

Más información: [https://www.viesverdes.cat/rutes\\_vies\\_verdes/pirinexus-intermodal-costa-brava/](https://www.viesverdes.cat/rutes_vies_verdes/pirinexus-intermodal-costa-brava/)

### Media Pirinexus Pirineos + Tren Girona – Figueres



Combinando la misma línea de tren media distancia (R11) entre Girona y Figueres, se puede recorrer la parte de la ruta Pirinexus que pasa por los Pirineos y pueblos de interior de la provincia de Girona.

Un total de **250 km** pedaleando por los paisajes más destacados de la naturaleza de la región y por el sur de Francia.



Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

### **Pirinexus Litoral (Figueres - Vilajuïga)**

La ruta Pirinexus Litoral es un eje ciclable de movilidad sostenible, que atraviesa los parajes del litoral gerundense y conecta con el Rosselló. Es un eje de intercambio modal, que combina tramos de ruta para recorrer en bicicleta y otros con transporte público (tren o bus).

Conecta con la ruta EuroVelo8 y se enlaza con Pirinexus, la gran ruta de las comarcas gerundenses. La conexión con estaciones de transporte público facilita el enlace con los destinos turísticos principales de manera sostenible.

Más información: [https://www.viesverdes.cat/rutes\\_vies\\_verdes/etapa-pirinexus-litoral/](https://www.viesverdes.cat/rutes_vies_verdes/etapa-pirinexus-litoral/)

### **PROPUESTA 5.2. Bus + Bicicleta. BICIBUS por las Vías Verdes del Carrilet I y II**

La compañía de autobuses TEISA dispone del servicio BiciBus que realiza los trayectos de Girona – Olot y Sant Feliu de Guíxols con un autobús con remolque para bicicletas de manera que los usuarios de la Vía Verde del Carrilet I (Olot – Girona) y la Vía Verde del Carrilet II (Girona – Sant Feliu de Guíxols) pueden recorrer estos itinerarios y volver al punto de inicio con su bicicleta en autobús.

La compañía Teisa dispone de dos remolques cerrados para bicicletas:

- R1891 BBW (Sañé)-> 4.583 (longitud), 2.390 (ancho) y 2.620 (alto)
- R4166 BDM (Cornellà)-> 5.835 (longitud), 2.000 (ancho) y 2.510 (alto)

Por su parte emplea dos autobuses para fines de semana y festivos, uno con capacidad para 30 personas y 20 bicicletas, y otro con 55 plazas y espacio para bicicletas prioritario en la bodega.

Este servicio entró en funcionamiento en 2020 y desde entonces 1.054 usuarios han utilizado el autobús Girona – Sant Feliu de Guíxols con su bicicleta, y 2.634 usuarios la línea Girona – Olot.

El servicio de autobús para bicicletas realiza el recorrido Girona – Olot y Girona – Sant Feliu de Guíxols, ofreciendo un servicio de transfer a los usuarios de la vía verde del Carrilet I y II.


El trayecto Girona – Olot se realiza dos veces el sábado y el domingo por el precio de 9,10 €, y el trayecto Sant Feliu de Guíxols – Girona una vez el sábado y una el domingo por el precio de 6,85 €. Se puede reservar el servicio de transporte de usuario y bicicleta través de la web oficial de Teisa: <https://www.teisa-bus.com/es/bici-bus>

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

En el marco del proyecto Experimenta Vías Verdes el Consorci Vies Verdes de Girona, socio de este proyecto, está trabajando en una propuesta de colaboración entre la compañía de autobuses Teisa y el Consorcio para promover la creación de experiencias intermodales y promocionar este servicio.

Alguna de las acciones que se incluyen en la propuesta de colaboración son campañas conjuntas en redes sociales, información y enlaces en ambas webs, entre otras.

Así mismo, en el marco de este proyecto se prevé que varios de los autobuses que presenten el servicio puedan ser **vinelados con imágenes de las vías verdes** de Girona, lo que tendrá un importante impacto publicitario.



**BICI-BUS**

Servei integrat dins les línies interurbans (Girona-Sant Feliu de Guíxols i Girona-Olot) que els usuaris poden utilitzar independentment de si viatgen amb bicicleta. No obstant, els passatgers que reserven amb BICI-BUS tenen prioritat sobre la resta en cas que tots els seients quedin ocupats.


Dissabtes feiners: 2 serveis directes  
Diumenges i festius: 2 serveis directes

	Girona (estació d'autobusos)	Salt - Terminal Bus	Bescanó	Anglès	La Calera de Ter	Amer	Olot
<b>07:00</b>	07:10	07:15	07:30	07:34	07:45	-	-
<b>07:45</b>	07:55	-	-	-	-	-	08:45
<b>09:15</b>	09:25	09:30	09:45	09:49	10:00	-	-
<b>10:00</b>	10:10	-	-	-	-	-	11:00
<b>11:30</b>	11:40	11:45	12:00	12:04	12:10	-	-
<b>13:15</b>	13:25	13:30	13:45	13:49	13:55	-	-
<b>17:30</b>	17:40	17:45	18:00	18:04	18:10	-	-
<b>19:00</b>	19:10	19:15	19:30	19:34	19:45	-	-
<b>20:30</b>	20:40	20:45	21:00	21:04	21:10	-	-

**9,10€**

**GIRONA - OLOT**

**2 REMOLCS (capacitat per a 20 bicicletes)**



- Busos de 30 places amb remolc
- Busos de 55 places amb espai disponible per a bicicletes a la botiga

	Salt - Terminal Bus	Girona (estació d'autobusos)	Casa de la Seta	Llugarreja	Santa Cristina d'Aro	Sant Feliu de Guíxols (estació d'autobusos)	Sant Feliu de Guíxols (estació d'autobusos)	Santa Cristina d'Aro	Llugarreja	Casa de la Seta	Girona (estació d'autobusos)	Salt - Terminal Bus
<b>06:30</b>	06:50	07:00	07:08	07:25	-	-	07:30	07:37	07:45	07:55	08:25	-
<b>08:00</b>	08:20	08:30	08:38	08:45	-	-	09:15	09:22	09:30	09:40	10:10	-
<b>09:15</b>	09:35	09:45	09:53	10:10	-	-	10:15	10:22	10:30	10:40	11:10	-
<b>10:15</b>	10:35	10:45	10:53	11:10	-	-	11:15	11:22	11:30	11:40	12:10	-
<b>11:15</b>	11:35	11:45	11:53	12:10	-	-	12:15	12:22	12:30	12:40	13:10	-
<b>12:15</b>	12:35	12:45	12:53	13:10	-	-	13:15	13:22	13:30	13:40	14:10	-
<b>13:15</b>	13:35	13:45	13:53	14:10	-	-	14:15	14:22	14:30	14:40	15:10	-
<b>14:15</b>	-	-	-	15:10	-	-	15:15	-	-	-	16:15	16:25
<b>15:15</b>	15:35	15:45	15:53	16:10	-	-	16:15	16:22	16:30	16:40	17:10	-
<b>17:15</b>	17:35	17:45	17:53	18:10	-	-	18:15	18:22	18:30	18:40	19:10	-
<b>19:15</b>	19:35	19:45	19:53	20:10	-	-	20:15	20:22	20:30	20:40	21:10	-
<b>20:15</b>	20:35	20:45	20:53	21:10	-	-	21:15	21:22	21:30	21:40	22:10	-

**POLÍTICA DE DEVOLUCIONS**

- 100% (48h abans del viatge)
- 50% (entre 48h i 24h)
- No es retorna (24h abans del servei)

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

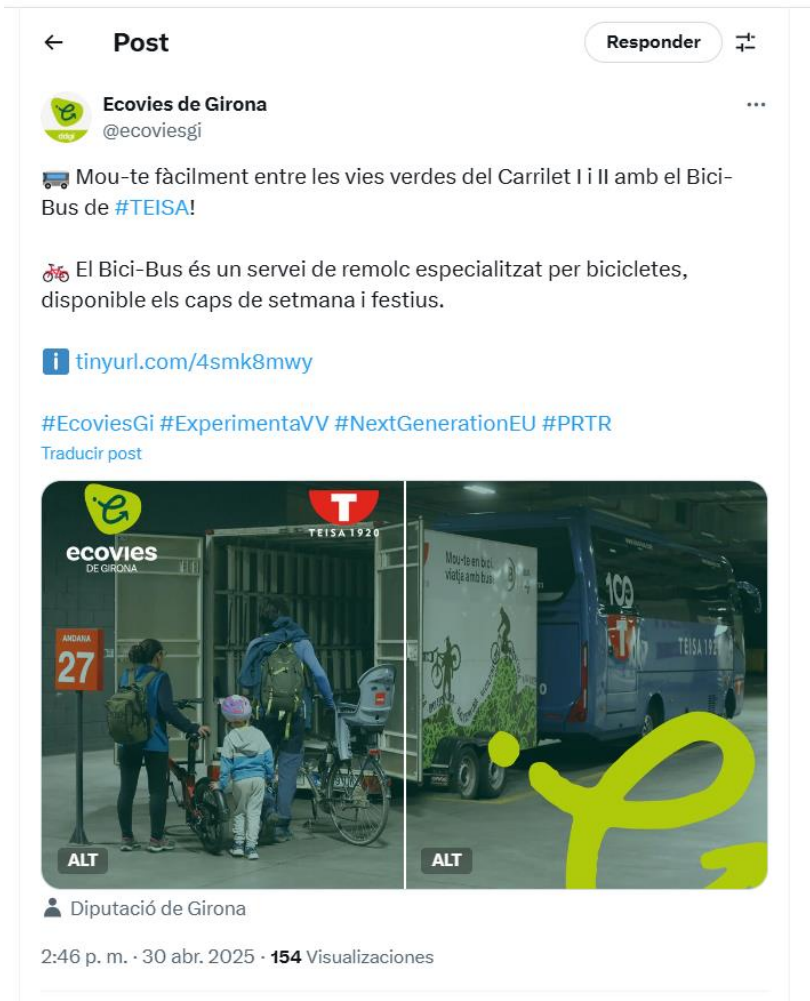


Imagen del primer [post](#) de la campaña en redes sociales. 30/04/2025.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## PROPUESTA 6. Ya en marcha para grupos “El Tren del Camino Natural Vía Verde del Eresma”

Existen tres rutas por parajes únicos en la provincia a las que es posible dar comienzo en tren. Para ello, Renfe<sup>3</sup> ha puesto una nueva oferta para grupos que conecta el tren con el turismo activo en entornos naturales de Segovia.

La propuesta está especialmente **pensada para grupos a partir de 10 personas de senderistas o de cicloturismo, ya que se permite el transporte de bicicletas a bordo** siempre que se indique en el momento de la reserva.

Parajes únicos como el [Camino Natural Vía Verde del Valle del Eresma](#), la Cañada Real Soriana Occidental o el Palacio de Riofrío son los protagonistas de la iniciativa.

### HORARIOS

Nº TREN	Circula	MADRID- CHAMARTÍN	CERCEDILLA	TABLADA	SAN RAFAEL	EL ESPINAR	LOS ANGELES DE SAN RAFAEL	OTERO- HERREROS	LAS NAVAS DE RIOFRÍO- LA LOSA	SEGOVIA
17127	LMXJV--	11:16	12:30	12:36	12:42	12:46	12:52	12:55	13:03	13:12
17123	----SD	8:45	9:50	9:56	10:02	10:06	10:12	10:15	10:23	10:32
17130	----SD	20:34	19:24	*	19:12	19:09	19:03	19:00	18:52	18:43
17126	LMXJV--	16:35	15:24	15:17	15:11	15:08	15:02	14:59	14:51	14:42

### Ruta con llegada en tren al Camino Natural Vía Verde Valle del Eresma (Estación de Segovia)

Esta vía verde recupera para el viajero el trazado del ferrocarril que discurría entre Segovia y Medina del Campo. El itinerario rehabilitado discurre entre Segovia y Olmedo. Son 73 kilómetros en total que pueden dividirse en etapas. El inicio de la Vía Verde está situado en las proximidades de la estación de Segovia y desde allí se pueden realizar

<sup>3</sup> <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/noroeste/renfe-propone-escapadas-en-tren-para-disfrutar-de-tres-rutas-naturales-por-segovia>

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

algunas etapas y volver desde Segovia o, en el caso de que se complete la ruta, regresar a Madrid desde Medina del Campo.



### Descuentos para niños y adultos

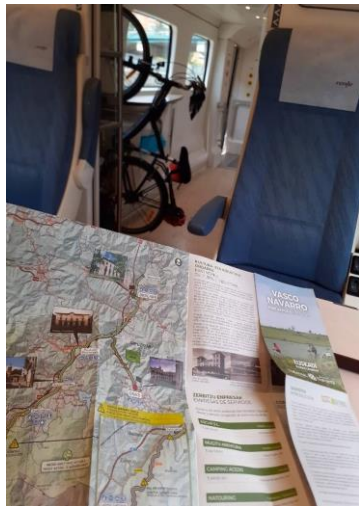
La oferta consiste en un descuento del 40% en el precio sobre la tarifa comercial para adultos, y de un 50% en el caso de menores de 14 años.

Sin embargo, los descuentos no solo son aplicables en los trenes propuestos para esta promoción, sino también en cualquier trayecto entre Madrid Chamartín y las estaciones de Tablada, San Rafael, El Espinar, Los Ángeles de San Rafael, Otero-Herreros, Las Navas de Riofrío y Segovia, y viceversa. También se pueden aplicar para cualquier trayecto entre Cercedilla y Segovia en ambos sentidos.

Esta oferta comercial estará disponible desde abril hasta el 31 de diciembre. A través de [grupos@renfe.es](mailto:grupos@renfe.es) / telf. 912320320

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## 7. Otras potenciales propuestas



Estos, son algunos ejemplos de actividades cicloturistas que se pueden realizar combinando desplazamientos en tren con bicicleta y servicios de bus y bicicleta como los que se prestan en las Vías Verdes de Girona, atendiendo sobre todo a que puedan llegar a ser itinerarios de duración superior a los 3-5 días y que puedan dar lugar a que las personas usuarias se desplacen desde lugares lejanos atraídos por la flexibilidad del acceso a bordo de los trenes (y buses) con las bicicletas, seguridad que precisan los visitantes cuando preparan un viaje en bicicleta.

Además de estos, y los que se señalaban para Andalucía y para Girona, existen otras muchas opciones de gran interés como pueden ser los servicios que darían acceso al [Camino Natural Vía Verde FC. Santander Mediterráneo](#) (a través de la estación de Burgos), y que como se ha mencionado ofrecería enormes posibilidades en combinación con el Ten de la Vía Verde de Ojos Negros.

Otra opción viable sería el acceso en tren al [Camino Natural Vía Verde FC. Vasco Navarro](#) (a través de la estación de Vitoria-Gasteiz y otras estaciones). Mención especial merece también el acceso en tren al [Camino Natural Vía Verde Val de Zafán](#) (Teruel – Tarragona) a través de las estaciones de Puebla de Híjar y Tortosa en ambos extremos del recorrido cicloturista, al igual que el acceso al [Camino Natural Vía Verde del Plazaola](#) a través tanto de Pamplona como de Donostia/San Sebastián y otras estaciones de cercanías del área de la capital guipuzcoana, por nombrar solo algunas.



Tal y como puede verse en el mapa anexo de vías verdes y estaciones de ADIF, existen muchas más posibles combinaciones de Tren + Vía Verde. No obstante, este documento solo pretende poner el foco en un número reducido y concreto que permita desarrollar y consolidar como proyectos pilotos al menos dos productos tal y

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

como marca el proyecto “Experimenta Vías Verdes”, marco donde se inserta.

De la misma manera, también se han elegido opciones que puedan ser respaldadas por los socios que forman parte de este proyecto y que tengan la suficiente entidad a nivel turístico, con empresas, y servicios turísticos que aporten facilidades a la experiencia completa del viaje (alojamientos, transporte y alquiler de bicicletas, restauración, etc.).

Se trata de facilitar una nueva oferta de cicloturismo y tren, que deberá estar acompañada en cualquier caso con nuevas soluciones incluyendo la flexibilidad en la norma y protocolos para determinados servicios, formación a interventores y diferenciación de la oferta a través de nuevas plazas (de manera similar a las plaza “H” para personas de movilidad reducida) vinculadas directamente a la compra de plazas para el cliente con bicicleta, plazas que podrían ser las plazas “V” (aludiendo a las “vías”), como sugerencia.

En definitiva, un tándem de sostenibilidad sobre el que seguir avanzando para que el modo preferido de los y las viajeras/as en bicicleta sea parte de una opción de **turismo activo con base en la sostenibilidad** de todo el ciclo del viaje y de la Experiencia Vías Verdes.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

## **ANEXOS**

### **Anexo 1. Mapa de Vías Verdes y estaciones de ADIF**

Con los datos disponibles de la red ferroviaria de ADIF y de FCG (Ferrocarrils de la Generalitat) en activo, además de la base de datos de Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se ha generado un mapa en Google Maps con el que se puede comprobar la interconexión entre líneas de ferrocarril en activo y Vías Verdes.

Según estos datos, se tienen:

- 11.672,7 km de líneas FC en activo<sup>4</sup>
- 1.448 estaciones de viajeros en activo<sup>5</sup>
- 684 estaciones a una distancia de 10 km de una Vía Verde
- 3.586 km VV acondicionadas o en obras

[Mapa](#)

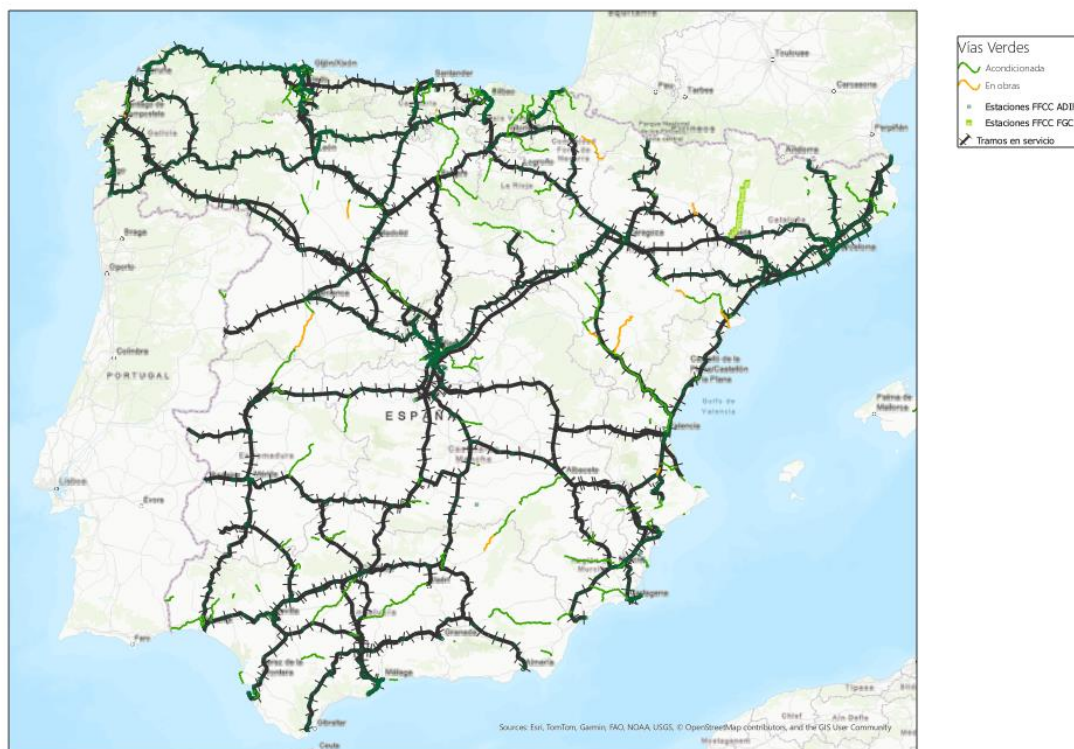
---

<sup>4</sup> Declaración de Red 2025 ADIF

<sup>5</sup> Declaración de Red 2025 ADIF



Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias



## Anexo 2. Oferta de Bus + Bicis “Bike and You”. Agencia de Viajes Nuevo 21.

### BUS + REMOLQUE PARA BICICLETAS

El transporte de bicicletas a bordo de autobuses es una de las opciones más interesantes para impulsar la accesibilidad mediante vehículos colectivos a las vías verdes más rurales. Existen ya algunas experiencias en este sentido que podrían ser replicadas en otros lugares para dar acceso a las vías verdes y a otros itinerarios no motorizados.

La agencia de viajes VIAJES DOC2001 S.L. presta un servicio denominado “Bike&you” destinado al transporte de pasajeros y bicicletas. Es un servicio que comenzaron a comercializar en 2013 en colaboración con la compañía de Autocares CID en la provincia de Sevilla y su área de influencia. Los clientes suelen ser grupos deportivos, ayuntamientos, clubes y asociaciones que contratan el servicio en exclusiva para sus salidas en bicicleta.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias



El servicio ofrece un autobús de 55 plazas y un remolque en el que acomodan hasta 36 bicicletas. El sistema de anclaje del remolque está diseñado para bicicletas de montaña con ancho de rueda de todo tipo. En alguna ocasión se han transportado bicicletas de carretera adaptando los anclajes con elementos como bridas y pulpos de sujeción. Las bicicletas se colocan fácilmente y suele ser el chófer con ayuda de los interesados quien se encarga de la colocación y descarga de las mismas.



## Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde” para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

Usando el portaequipaje del autobús se pueden transportar hasta 50 bicicletas, utilizando para estas 14 bicicletas adicionales mantas y pulpos de sujeción para evitar posibles daños estéticos.



Eventualmente, en el caso de que el cliente así lo requiera, se añade un servicio de monitor a cargo de personal cualificado con conocimiento de la ruta y conocimientos mecánicos de bicicletas.

No se trata de un servicio de alquiler de bicicletas. El viajero debe aportar su propia bicicleta.

El operativo de reserva es sencillo: a través del teléfono y/o correo electrónico que aparece en la web [www.bikeandyou.es](http://www.bikeandyou.es) el colectivo pide la reserva del servicio y, en el caso de que la fecha esté disponible, se envía un presupuesto.

Una vez aceptado este presupuesto, se le asigna la fecha al colectivo y se registra en el calendario de la web. El pago del servicio se realiza solo unos cuantos días antes de la fecha señalada, para poder cancelar sin gastos en el caso de que las condiciones meteorológicas impidieran la salida.



Este servicio se presta en la ciudad de Sevilla y su área metropolitana como origen del mismo. El coste del servicio se ve afectado por el gasto en combustible y por las horas de trabajo del chófer. Ello significa que los servicios que implican un desplazamiento lejos del origen o que duren muchas horas, suponen el correspondiente incremento del coste al público.

Análisis de viabilidad y selección de productos “Tren + Vía Verde”  
para identificar las dos mejores prácticas / experiencias

*Algunos ejemplos de PVP de los servicios prestados:*

*Ejemplo 1.- Trayectos cargados para algunas Vías Verdes:*

- *Camino Natural Vía Verde de la Sierra: Sevilla / Olvera / / Puerto Serrano / Sevilla con 12 horas máximo de servicio*
- *Vía Verde de Sierra Morena: Sevilla / Cerro del Hierro / Área Recreativa Isla Margarita / Sevilla con 12 horas máximo de servicio*  
*PRECIO, IVA INCLUIDO: 1.100,00 €*

*Ejemplo 2.- Trayecto cargado desde/hasta Sevilla hasta/desde:*

- *Riotinto*
- *El Pedroso*
- *El Rocío*
- *Sanlúcar de Barrameda*  
*PRECIO, IVA INCLUIDO: 700,00 €*

Gerencia de Vías Verdes

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Mayo 2025