

PROPUESTA APARCABICIS EN LA RED CERCANIAS C.DE MADRID

1. INTRODUCCIÓN

La bicicleta es un medio de transporte que se utiliza cada día en Europa con más de 100 M de desplazamientos (80 M en la UE-25), que se traducen en 100.000 M de kms. (75.000 M en la UE-25)

Alrededor de 300 M de bicis —cifra mayor que la de automóviles— circulan por toda Europa (de ellos 200 M en la UE-25), donde cada ciudadano/a hace 50 viajes y recorre 125 kms. de media al año (75 viajes y 200 kms. en la UE-25). El ratio de usuarios de la bicicleta en Europa es de 350 por cada 1000 habitantes (500 en la UE-25). La mayor parte de los viajes que se realizan en bicicleta son por motivos cotidianos: trabajo, clases, compras, visitas, prestación de servicios. La media diaria de desplazamientos en bici es de 2,5 kms. En zonas con niveles altos de uso de la bici el 50% de los desplazamientos cotidianos entre el domicilio y el trabajo se sitúan por encima de los 5 kms.

La bicicleta es también un medio muy popular y utilizado para el ocio en fines de semana y vacaciones, siendo España uno de los principales exponentes de esta realidad. En España el uso de la bicicleta para desplazamientos al trabajo es aún muy reducido y está muy por debajo de las potencialidades que tiene si tenemos en cuenta la climatología tan benigna que poseemos. Actualmente se están comenzando a poner en marcha en un número creciente de localidades actuaciones de infraestructuras para un uso seguro de este vehículo (carriles-bici, aparcamientos...).

La bicicleta y el ferrocarril son dos modos de transporte que se complementan de forma excelente en términos de movilidad, pero para ello son necesarias unas adecuadas condiciones que fomenten la intermodalidad. La bicicleta y el ferrocarril son modos claramente complementarios y en ningún caso pueden competir entre ellos. Cuando los/as usuarios/as de la bicicleta pueden acceder de manera sencilla a los trenes o a las estaciones, se está reforzando la dimensión social del transporte público, creando nuevos usuarios/as con una alternativa muy atractiva frente al automóvil, la de poder llegar puerta a puerta de manera segura y con tiempos competitivos.

Por lo tanto, sólo si la cadena intermodal de transporte está debidamente *engrasada*, el transporte público será atractivo para los/as ciclistas. Los aparcamientos para bicicletas son un eslabón esencial de esta cadena, porque ofrecen seguridad y eficacia a los/as usuarios/as, pero no sirve cualquier fórmula ni modelo ni cualquier ubicación.

2. OBJETIVOS

Este documento pretende, en la misma línea que establecen los Planes de Movilidad Ciclista al uso, apostar por este modo no motorizado de movilidad, de forma que su difusión permita que:

1. Se establezcan políticas municipales específicas para la movilidad en bicicleta
La bicicleta es un elemento transversal de las políticas de cada municipio y guardan una estrecha relación con la movilidad y sus infraestructuras, pero también con el medio ambiente, la salud, la educación, el deporte, el turismo, etc..
2. Se dé a la bicicleta un rol más determinante en la movilidad cotidiana Ofreciendo condiciones para la que la bicicleta sea una alternativa de movilidad. La nueva cultura de la movilidad establece también una nueva jerarquía en los modos de transporte, dando:
 - Protagonismo al peatón
 - Haciendo emerger modos mecanizados no motorizados (bicicletas)
 - Apoyando al transporte colectivo y mejorando su eficacia
 - Racionalizando el uso del automóvil (reduciendo el número de desplazamientos y de las velocidades que superen ciertos umbrales urbanos)
3. Se normalice el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas
Frente a ciudades de otras CCAA, la bicicleta no tiene hoy en la C. de Madrid las condiciones adecuadas para ser un medio de transporte como los demás La imagen de los ciclistas sigue estando demasiado vinculada al deporte o a los juegos de niños y niñas, ocultando su potencial en la movilidad cotidiana
4. Se contribuya a la mejora de la calidad ambiental
Los retos de la calidad del aire y del ruido en las ciudades dan una nueva relevancia pública a este medio de transporte. Ante los grandes desafíos globales como el consumo energético o el calentamiento global del planeta, la bicicleta puede contribuir a reducir la huella ecológica de las ciudades y pueblos.
5. Se favorezcan hábitos saludables
El aumento de la obesidad y de otras enfermedades vinculadas a la vida Sedentaria está replanteando los modelos de movilidad dependientes del automóvil. La bicicleta es una alternativa saludable para los desplazamientos cotidianos
6. Se propicie la recuperación y redistribución del espacio público adjudicado de facto al automóvil
La presencia excesiva de vehículos circulando o aparcados ha degradado el espacio público y su utilización. La bicicleta puede favorecer la recuperación del espacio público como espacio de convivencia menos supeditado a la movilidad y al automóvil

3. INTERMODALIDAD: bicicleta + transporte público

Los principales modos ferroviarios que operan en la C. de Madrid permiten el transporte de bicicletas, pero de forma restringida a determinados días y franjas horarias

- Las líneas de Cercanías permiten llevar bicicletas, excepto en horas punta. Los nuevos vagones tienen un espacio apto para la colocación de bicicletas, pero no hay todavía aparcamientos en las principales estaciones e intercambiadores

- El Metro permite llevar bicicletas los fines de semana y día festivos. No se permite transportar la bicicleta en los ascensores y las escaleras mecánicas. Tampoco hay un espacio señalizado preferente para colocar las bicicletas en el interior del vagón.

Por tanto, sería oportuna la implementación de aparcamientos de bicicletas en la red de estaciones e intercambiadores de Cercanías, precisamente para su uso combinado con en tren en las franjas horarias que más se utiliza el transporte público, las horas punta de los días laborables. Esta actuación goza, a priori, de un amplio consenso en general y en cada municipio a juzgar por:

- Los diferentes documentos municipales coincidentes en la necesidad de fomentar el uso de la bicicleta.
- La creciente conciencia colectiva sobre el medio ambiente y la salud.
- La posibilidad de establecer un consenso social y político en torno a la bicicleta.
- La existencia de numerosas vías ciclistas previstas y por desarrollar en los Planes General de Ordenación Urbana (PGOU).
- Los numerosos proyectos urbanísticos en marcha que están implantando carriles-bici o vías ciclistas.
- Los primeros éxitos de la implantación de políticas de la bicicleta en otras CC AA y ciudades españolas.
- La implantación de una red de vías ciclistas al no requerir de grandes inversiones ni grandes obras puede contribuir a reordenar el espacio público.

4. UBICACIÓN Y DISEÑO

Los aparcamientos de bicicletas o aparcabicis son los lugares donde se colocan las bicis cuando no están en uso o, por extensión, también al conjunto de elementos de señalización, protección y amarre que posibilita estacionar la bicicleta.

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo en el destino de los desplazamientos no sólo es una condición imprescindible del uso de la bicicleta, sino que predispone a la adquisición y empleo de dicho vehículo. El riesgo de robo o deterioro de la bicicleta disuade a utilizar la bicicleta para los desplazamientos urbanos o conduce a utilizar bicis de peor calidad, peor mantenidas y que requieren mayor esfuerzo en el pedaleo, lo que refuerza la disuasión del ciclismo.

Entre las características de los aparcabicis destacan las que vengán determinados por su calidad, que a su vez viene definida por su ubicación y su diseño. Los criterios que se deben tener en cuenta a la hora de elegir el lugar adecuado son:

- **Accesibilidad.** Los aparcamientos deben estar ubicados lo más próximo posible a los orígenes y destinos de desplazamiento. Para los aparcamientos de larga duración se recomienda que la distancia al destino no supere los 50-75m, mientras que para los de corta duración la distancia no debe ser superior a los 25-30 metros.
- **Capacidad.** Deben disponer de espacio suficiente para satisfacer la demanda prevista.
- **Seguridad.** La ubicación de los aparcamientos es preferible allí donde exista un "control ciudadano" natural, que evite el deterioro intencionado o el robo de las bicicletas. Los aparcamientos a la vista del tránsito peatonal o del personal fijo de los edificios próximos suelen ofrecer mayor seguridad.
- **Integración.** La localización de los aparcamientos debe favorecer su integración en el entorno urbano. La colocación de los aparcamientos en el espacio destinado al peatón no debe obstaculizar los desplazamientos

peatonales, con especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad.

Los criterios que debe reunir un diseño de aparcabicis adecuado son:

- **Seguridad.** La posibilidad de encadenar el cuadro y al menos una rueda a la estructura del aparcamiento es una condición básica para la prevención de robos o actos de vandalismo, aunque es conveniente ofrecer también la posibilidad de encadenar la otra rueda.
- **Polivalencia.** Los sistemas de sujeción deben permitir el amarre de todo tipo de bicicletas en cuanto a tamaños y anchos de ruedas.
- **Estabilidad.** el diseño del aparcamiento debe sujetar bien la bici sin correr riesgo de deteriorar el cuadro y las ruedas. Dicha condición también debe ser garantizada en superficies inclinadas o en zonas con frecuentes vientos. La altura del aparcamiento por encima del centro de gravedad de la bici permite una mejor sujeción de la misma.
- **Protección climática.** Evita el deterioro de la bicicleta y la incomodidad del sillín en caso de lluvia. Este criterio es sobre todo muy importante para estacionamientos de larga duración.
- **Comodidad.** Sus dimensiones deben facilitar las operaciones de amarre y desamarre de una forma cómoda y rápida y sin riesgo de deterioro de las bicicletas.
- **Estética.** El diseño debe ser adecuado al entorno urbano o arquitectónico en el que se insertan, minimizando el espacio ocupado y procurando no producir excesiva intrusión visual.
- **Coste y mantenimiento.** Hay que encontrar el equilibrio entre el coste de instalación, la durabilidad y las necesidades de mantenimiento.

Hay numerosos modelos de aparcabicis en el mercado internacional, pero son los más sencillos los que se pueden recomendar a la hora de extender estas infraestructuras en la red de estaciones de Cercanías de la C. de Madrid. En particular, las distintas variantes del modelo denominado "universal", con forma de "U" invertida, verifican adecuadamente la combinación de las condiciones indicadas. Estos modelos permiten sujetar la bici sin forzar las ruedas y atar éstas y el cuadro con uno o dos cadenas o candados. Aunque requieren algo más de espacio que otros modelos, tienen la virtud de la sencillez, el coste, la polivalencia para todo tipo de ruedas y bicicletas y la robustez.

En principio, habría que señalar que los aparcabicis por norma deberían estar situados dentro del recinto de las estaciones, mucho mejor que en el viario urbano, en la lógica de que fuera la Gerencia de Cercanías de la C. de Madrid desde donde se impulsara y, en último término, se implementaran, dado que son pequeñas infraestructuras destinadas a los/as usuarios/as de los ferrocarriles de Cercanías. Cada estación es distinta, pero un lugar adecuado para la mayoría de las mismas sería ubicarlas en los andenes, en alguno de sus extremos, próximo a un punto de acceso a pie libre de obstáculos desde el exterior (existen ejemplos de buenas prácticas en Cataluña, Gijón o Mallorca). La existencia de tornos de control de paso es una medida de seguridad añadida para las bicicletas, porque sólo permite el acceso al andén de los/as viajeros/as provistos de un título de transporte. Otra opción aceptable sería instalar los aparcabicis en los vestíbulos, si éstos son suficientemente amplios y se dispone de un espacio apropiado y que no resulte molesto para el paso del resto de usuarios/as y no resulte peligroso para personas con movilidad reducida.

Para satisfacer cuestiones de seguridad y evitar situaciones indeseables, los aparcabicis deberían situarse en espacios que reunieran las siguientes condiciones:

- ~ En un lugar que esté a la vista de personas que estén ejerciendo su trabajo en lugar fijo o de los taquilleros, con trasiego frecuente
- ~ En un lugar vigilado, a la vista de cámaras de seguridad.
- ~ Evitando a ser posible lugares escondidos, aunque pudieran resultar idóneos por resultar poco molestos.
- ~ En espacios no demasiado próximos a las paredes, ni demasiado juntos entre sí, de forma que permita una adecuada maniobrabilidad. La distancia mínima a las paredes debería ser de 50 cms.
- ~ Separados físicamente de los automóviles, para evitar golpes o apropiación de los espacios para aparcamientos indebidos por parte de vehículos motorizados.
- ~ Si fuera posible en lugares techados, como se hace con los automóviles, con la diferencia de que el espacio requerido es mucho menor. (Montar sobre un sillín mojado o con una cadena que va soltando grasa líquida porque la expulsa el agua que ha caído, no es muy agradable).
- ~ Considerando la posibilidad de instalar boxes o consignas en aquellos lugares donde pueda haber una especial incidencia de aparcamientos de larga duración.

5. ACCESIBILIDAD

Para mejorar la intermodalidad bicicleta+tren, se debe intervenir desde la operadora, el Consorcio Regional de Transportes y los Ayuntamientos en aspectos como:

- las conexiones a estaciones, paradas e intercambiadores de transporte
- los aparcabicis en estaciones, intercambiadores y paradas
- la accesibilidad a vestíbulos y andenes
- la accesibilidad y el transporte en vehículos

que configuran un programa de intervención que permita la conexión a estaciones e intercambiadores de transporte público. Las redes de vías ciclistas tendrían que conectar con buena parte de los intercambiadores y estaciones más importante de la red de Cercanías, pero en ocasiones hace falta complementar la propuesta con otros tramos y con mejoras puntuales del viario en sus alrededores.

Si bien la iniciativa más consistente hasta el momento de creación de aparcabicis en puntos de intercambio modal es la realizada por el núcleo de cercanías de RENFE, quedan todavía lagunas y mejoras que realizar para dar visibilidad, comodidad y seguridad a la alternativa bici+tren. En este sentido, conveniente reservar espacios en determinadas estaciones para la implantación de lo que se podría denominar "Centros de la bicicleta", al estilo de los que existen en numerosos países europeos, destinados a ofrecer servicios de alquiler, reparaciones, venta y estacionamiento de bicicletas.

Además, se pueden desarrollar experiencias complementarias de implantación de bicicletas de préstamo con puntos de recogida en algunas de las estaciones de Cercanías que dan cobertura a las Universidades Públicas de la C. de Madrid. Una experiencia de ese tipo se está estudiando en la estación de Cercanías de Fuencarral; donde los usuarios con título de transporte pudieran recoger una bicicleta de préstamo para desplazarse a través del Anillo Verde Ciclista de Madrid a empresas próximas situadas en el área empresarial de Las Tablas (Vodafone, Tele 5, Cofares, etc.) y utilizarla durante toda la jornada laboral (de 8 a 20 h.), complementaria de la propuesta realizada en su día por la Asociación Cicloturista de Usuarios de la Bicicleta Pedalibre en relación al denominado Distrito de las Comunicaciones, la nueva sede de Telefónica en Madrid.

Una vez alcanzada la estación, los usuarios ciclistas suelen encontrar diversos obstáculos para acceder a vestíbulos y andenes, incluso en caso de que el recinto cumpla los requisitos de la legislación de accesibilidad. Los mayores cuellos de botella al respecto se localizan en las puertas y torniquetes, que a veces no son cómodos o seguros para personas que portan bicicletas, así como en los cambios de nivel a través de escaleras convencionales, escalera mecánicas y ascensores. Para cada uno de estos casos se pueden plantear mejoras para las bicicletas:

6. INFORMACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

La información debería comenzar con los Planes de Movilidad Ciclista municipales, donde deben tener cabida programas específicos de reflexión, elaboración de contenidos y extensión de la educación vial pro bici. Por lo general, lo más habitual es vincular la educación vial al conocimiento de las reglas establecidas para la ordenación del tráfico, en particular al Reglamento General de Circulación.

Sin embargo, cuando una persona se enfrenta a la convivencia en las vías y calles de la ciudad no sólo debe conocer las reglas vigentes del tráfico, sino también comprender las consecuencias de sus actos y decisiones con respecto al medio ambiente, la salud y la autonomía de los distintos grupos sociales, el paisaje urbano y el propio modelo general de desplazamientos de la ciudad. Por ello, hace falta abrir la educación vial a aspectos más generales de conocimiento del entorno urbano, de la escala y las distancias de la ciudad; a la comprensión de la circulación como un fenómeno que en buena parte de las ocasiones ha de supeditarse a la preponderancia de otras funciones urbanas como puede ser la habitabilidad; a la asimilación del derecho de los grupos vulnerables (niños, ancianos) o de personas con discapacidad a utilizar el espacio público.

Centrándonos en las estaciones, debería existir información sobre intermodalidad de bicicletas y trenes a los que ya son usuarios/as de ellas y, sobre todo, a potenciales usuarios/as. Esta información también tendría que aparecer en la web de RENFE Cercanías. La señalización debe ser específica, diferenciada y exclusiva para bicicletas, en modo alguno compartida con motos, con un pequeño texto o diagrama bajo la señal del aparcabicis, explicando la mejor manera de asegurar las bicicletas al dispositivo que se instale.

Tendría que haber una excelente accesibilidad a los aparcabicis, tanto desde el viario adyacente como desde la propia estación, sin que cause molestias a los peatones, haya bicis amarradas o no. Es fundamental la instalación de Mapas de aparcamientos para bicicletas (siguiendo el modelo alemán).

La accesibilidad a estas instalaciones, en cualquier caso, debería contemplar determinados parámetros básicos en cada uno de los municipios, aparte de los propios aparcamientos para bicicletas y la mejora de la intermodalidad que van implícitos, como son:

- Una Red Básica de Vías Ciclistas municipal o supramunicipal
- La mejora y conectividad de las vías existentes
- Apoyo a las redes de cada barrio o distrito de las vías ciclistas
- La permeabilización de barreras urbanas dispuestas en el viario tanto topográficas, como las correspondientes a grandes vías, líneas de ferrocarril, parques o polígonos cerrados
- La propia gestión del viario (carriles y calles reservadas al transporte público o colectivo, zonas y espacios peatonales, áreas de prioridad residencial,

circulación ciclista a contramano, plataformas avanzadas de espera para ciclistas, rotondas, etc.).

7. MODELOS DE APARCABICIS

El modelo más estable y popular en Europa es el de U invertida. Añade además la peculiaridad de ser barato, práctico y de una muy sencilla instalación. En cada "U" se pueden emplazar dos bicicletas. Algunos están fijados al suelo mediante unos tornillos que se enroscan en unos tacos. Eso quiere decir que podrían ser desmontados con una llave. Otros están empotrados con cemento.

El modelo de U invertida puede ser usurpado por motocicletas y ciclomotores, a no ser que estén dentro de la estación o tengan dispositivos que lo eviten. Los aparcabicis que estén vigilados con cámaras, o supuestamente vigilados por cámaras, deben llevar en el propio aparcabicis una leyenda que indique esta peculiaridad, para dar más seguridad al usuario y disuadir de posibles robos. Hay algunas variantes a este modelo que, generalmente, son igual de útiles.

Los Ferrocarriles de la Generalitat (FGC) ya disponen de aparcabicis en todas sus estaciones, incluso las urbanas y subterráneas. Utilizan un modelo diseñado por un miembro de ConBici, y los ponen en los vestíbulos (Plaza España, Plaza Catalunya en Barcelona) o bien en los andenes y en los accesos de las estaciones extraurbanas. Además, todos sus trenes están preparados para llevar bicicletas.

Existe un modelo propio con forma de **C** de Cercanías en algunas estaciones de Cataluña. Son de acero inoxidable y son una variante de la U invertida. Hay buenas críticas por parte de los usuarios; una de las estaciones que cuenta con este modelo es Vilanova i la Geltrú.

Sea cual sea el modelo, lo importante es que sea siempre estable y que permita candar las partes más sensibles de la bicicleta (el cuadro y las dos ruedas). También, sea cual sea el diseño, todas las partes deben ser romas, para evitar posibles daños a personas por chocar o tropezar con ellos.

La distancia ideal entre las barras es de 80-90 centímetros cuando se pueden situar bicicletas a ambos lados del aparcabicis y de 60 centímetros cuando sólo se puede poner en un lado. Distancias menores son en la práctica bastante incómodas para ejercer la maniobra de candar y descandar la bici, o la de acceder a las alforjas, entre otras operaciones, especialmente con bicis de manillar de montaña o híbrida (los más habituales en ciudad).

8. RED DE CERCANÍAS DE LA C. DE MADRID

La Red de Cercanías de la C. de Madrid está constituida por 98 estaciones y apeaderos, que se disponen de forma radial. La Red de Cercanías en la C. de Madrid está operada por ocho líneas, que son coincidentes en parte de su recorrido y que en el caso de algunas de ellas trasciende los límites de la Comunidad de Madrid (la C 2 llega hasta Guadalajara) y en algún otro caso presenta ramales o variantes (C 3 y C 8)

- C 1: Alcalá de H. – Alcobendas/S. Sebastián de los Reyes
- C 2: Guadalajara - Chamartín
- C 3: Atocha – Aranjuez (ramal C 3 a: Pinto – S. Martín de la Vega)
- C 4: Atocha - Parla
- C 5: Móstoles-El Soto - Humanes

- C 7: Guadalajara – Colmenar Viejo
- C 8: Atocha – Villalba; ramales C 8 a: El Escorial: C 8 b: Cercedilla
- C 9: Cercedilla - Cotos
- C 10: Tres Cantos - Villalba

Para la selección de estaciones en las que se podrían instalar aparcamientos para bicicletas en esta primera propuesta se han seguido cuatro criterios:

- a. tamaño de la población atendida
al menos, debe situarse un número significativo de unidades en las estaciones de las localidades más importantes; ver muchas bicis anima a otros usuarios/as a hacer lo mismo; se han desechado las poblaciones de tamaño inferior a 10.000 habitantes por no considerarlas prioritarias en primera instancia
- b. estaciones/apeaderos con accesos segregados para la bicicleta tipo carril- bici (o en condiciones muy favorables para hacerlo)
- c. estaciones/apeaderos con condiciones idóneas para habilitar aparcamientos para bicicletas en los accesos inmediatos
- d. estaciones situadas en campus universitarios

9. PROPUESTA DE ACTUACIONES (incluye 50 estaciones)

El listado de estaciones por ejes de Cercanías seleccionadas son:

- C 1: Alcalá de H., La Garena, Torrejón de A., San Fernando de H., Coslada, Vicálvaro, Sta. Eugenia, Vallecas, El Pozo, Entrevías, Fuencarral, Valdeasfuentes, Alcobendas/S.Sebastián de los Reyes
- C 2: Alcalá Universidad, Chamartín
- C 3: Villaverde Bajo, El Casar, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos, Aranjuez
- C 4: Villaverde Alto, Las Margaritas, Getafe Central, Sector 3, Parla
- C 5: Móstoles-El Soto, Móstoles Central, Las Retamas, Alcorcón, San José de Valderas, Cuatro Vientos, Aluche, Orcasitas, Puente Alcocer, Zarzaquemada, Leganés, Parque Polvoranca, La Serna, Fuenlabrada
- C 7: Colmenar Viejo, Tres Cantos, Cantoblanco
- C 8: Las Matas, Villalba, El Escorial
- C 10: Aravaca, Pozuelo, Majadahonda, Las Rozas

El número de plazas de aparcamiento para bicicletas que se ha inventariado no pretende ser una propuesta en si misma, solo servir como referencia de las inmensas posibilidades de que dispone la Red de Cercanías en la C. de Madrid para acoger este tipo de aparcamientos. La propuesta podría comenzar instalando aparcamientos para unas 10, 20 o 30 bicicletas en cada estación, en función de sus características y previsible demanda. En cualquier caso, las actuaciones que se acometan, por pequeñas que sean, deberían tener en cuenta el potencial de acogida a más largo plazo y no realizarse de forma que entre en colisión o impida actuaciones futuras en el mismo sentido.

Sería interesante establecer el requisito de que toda nueva estación de RENFE Cercanías que se proyecte, tuviera un aparcamiento interior de bicicletas. También se podría contemplar que en el pliego de condiciones para la adjudicación del bar o cafetería de la estación, se incluya la gestión de las llaves o tarjetas de acceso al aparcamiento de bicicletas de la estación.

Mayo, 2007

Referencias bibliográficas

- * Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid. Avance enero 2007. Area de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Ayto. de Madrid
- * Propuesta de implantación de aparcamientos para bicicletas en la red de Cercanías RENFE. Coordinadora en defensa de la bicicleta ConBici, 2005
- * European Cyclists 'Federation (ECF). Documents (www.ecf.com)

LINEA C 1 (P bicis = 2.720 plazas)

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
Alcalá de H.	<p>225 en el lado este del andén sur no cubiertas</p> <p>15 en lateral del andén ppal. al oeste del edificio central cubiertas</p> <p>32 en exterior bajo pasarela en doble hilera</p>	<p>Hay amplio espacio para P en batería en el extremo este del andén sentido Guadalajara 200 m.</p> <p>En el interior de la estación, al oeste del edificio central junto al muro, 15 m.</p> <p>En el exterior, donde ya hay P bicis, espacio bajo la rampa de acceso al lado N de la estación, doble fila de 15m.</p>	<p>El P para bicis del andén podría cubrirse con un voladizo</p> <p>El P propuesto en el exterior pudiera quedar limitado a una sola fila si con las obras se amplía el vial para coches; ahora hay un aparcabicis con 7 U invertidas</p> <p>Cualquier propuesta debería tener presente el proyecto de red de carriles-bici de la ciudad</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
La Garena	<p>55 en túnel interior cubiertas</p> <p>225 en rampas acceso exterior no cubiertas</p>	<p>En el pasadizo inferior hay 50 m. cubiertos para P en batería</p> <p>En el exterior a ambos lados de la entrada dos enormes rampas de unos 100 m. de P a cada lado no cubiertos</p>	<p>Estación de reciente apertura, necesitaría carriles-bici de acceso desde zonas residenciales que llegaran hasta la estación. El P de bicis actual resulta testimonial</p> <p>El acceso al túnel se hace por rampa apta para bicis</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Torrejón de A.	<p>40 en acera exterior semicubiertas</p> <p>55 en aceras laterales no cubiertas</p> <p>110 semicubiertas en andén norte lateral oeste</p>	<p>Mejor emplazamiento para P en aceras laterales de acceso a la estación, 35 m.</p> <p>En lateral este de la entrada, junto a la cafetería, 15 m. no cubiertos</p> <p>En lateral oeste junto al muro de la rampa de la pasarela elevada de acceso al P sur de la estación, 35 m. no cubiertos</p> <p>Bajo la marquesina del lateral oeste del andén norte, 100 m.</p>	<p>Estación muy accesible, con ubicación idónea para implementar carril-bici dentro de la red municipal</p> <p>Acceso deplorable para áreas situadas al sur de la estación con paso elevado muy mal diseñado salvable por escaleras y rampas impracticables</p> <p>A ambos lados de la entrada hay una acera susceptible de ampliación adaptable para P bicis, detrayendo espacio al P de coches</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
San Fernando H.	<p>175 no cubiertas ambos laterales andén sur</p> <p>22 semicubiertas en acera exterior</p>	<p>Amplio espacio para P en batería en el interior de estación, en extremo oeste del andén sentido Madrid. 80 m.</p> <p>Más amplio espacio para P en batería en extremo este del andén sentido Alcalá, doble hilera de 40 m.</p> <p>En el exterior, al oeste de la entrada, 20 m.</p>	<p>El P bicis del lateral este del andén, podría tener acceso diferenciado desde el exterior con tornos para bicicletas</p> <p>Imprescindible implementar carril-bici desde el casco urbano que está algo alejado de la estación (entre 2 y 3 kms.)</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Coslada	<p>72 no cubiertas en lateral este</p> <p>110 no cubiertas en paseo peatonal</p>	<p>Espacio para P en batería en el acceso este, 25 m. en doble hilera, entre salida de Metro y accesos</p> <p>En acceso este, 15 m. junto muro exterior</p>	<p>Estación en un espacio muy constreñido, tendría opción a situar P bicis si se detrayera espacio al P para coches</p> <p>En los accesos al oeste, las obras de remodelación impiden ubicar un posible P bicis, pero resulta fundamental situarlo de forma que conecte con el carril bici que ya</p>

	<p>lado oeste</p> <p>17 cubiertas en lateral exterior oeste</p> <p>111 en plaza lateral oeste descubiertas</p> <p>56 semicubiertas bajo pasarela de acceso oeste</p>	<p>En acceso oeste, espacio de 100 m. en paseo peatonal y vía ciclista</p> <p>En acceso oeste, 15 m. junto valla exterior</p> <p>En el espacio accesos oeste, 50 m. para doble hilera en la plaza de forma permeable</p> <p>En salida oeste, bajo la pasarela de acceso al casco antigua, 50 m.</p>	<p>existe</p> <p>En el acceso este necesario carril bici que conecte con Valleaguado y Ciudad 70</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto</p>
Vicálvaro	<p>22 cubiertas en vestíbulo</p> <p>95 no cubiertas en laterales este y oeste de la fachada de acceso y en lateral edificio</p> <p>11 cubiertas en lateral oeste edificio ppal</p>	<p>Espacio para P en la parte de vestíbulo inutilizado, 20 m.</p> <p>En lateral exterior oeste de la estación, 30 m. (10 cubiertos por la marquesina del andén)</p> <p>En fachada exterior oeste sobre la amplia acera, 30 m.</p> <p>En fachada exterior este sobre la acera frente al antiguo acceso a la estación, 30 m.</p>	<p>Intercambiador con Cercanías y Metro, próximo a los nuevos desarrollos de Vicálvaro y Valdebernardo</p> <p>Peor comunicación con el casco antiguo y barrios consolidados de Vicálvaro</p> <p>Se hace necesario desarrollar carril-bici desde el casco y los barrios hasta la estación</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-alto</p>
Sta. Eugenia	<p>13 cubiertas a ambos lados accesos</p> <p>39 descubiertas en andén primero</p> <p>28 descubiertas en lateral norte exterior</p>	<p>Pequeño espacio de 12 m. en el exterior a ambos lados acceso ppal</p> <p>Al final del andén primero, lateral norte hacia la A 3, 35 m.</p> <p>En lateral exterior norte detrayendo espacio al P de coches, 25 m.</p>	<p>Estación que da servicio al barrio, necesario un corto carril-bus que recorriera el barrio en sentido este-oeste por los ejes interiores entre bloques</p> <p>El espacio disponible para P bicis al final del andén central, no resulta accesible por la falta de escaleras mecánicas y ascensores</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Vallecas	<p>17 cubiertas en vestíbulo</p> <p>55 cubiertas y 28 no en andén central</p> <p>28 descubiertas en exterior lado oeste</p> <p>15 cubiertas y 15 no en acera paso inferior lado norte</p>	<p>En vestíbulo central pequeños espacios que llegan a los 15 m.</p> <p>Espacio para P al final lado sur andén central, accesible por escaleras mecánicas, 75 m.</p> <p>En zona exterior oeste junto a la isleta de la estación, 25 m.</p> <p>En acera norte paso inferior, 25 m.</p>	<p>Intercambiador con Metro, Cercanías y EMT. No demasiado espacio en el vestíbulo pero si en áreas del paso inferior</p> <p>Se necesita carril bici que conecte con el casco histórico de la Villa de Vallecas y zona peatonal del paseo Fdco. García Lorca</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto</p>
El Pozo	<p>90 cubiertas en vestíbulo sur</p> <p>23 cubiertas en andén norte</p>	<p>En acceso sur, amplio vestíbulo de acceso, 40 m. en doble hilera</p> <p>En andén norte, zona central, 20 m.</p>	<p>Estación con amplias posibilidades de instalación de P bicis en el interior del acceso sur y en el exterior del acceso norte, aparte de los andenes</p> <p>Necesario conectar la estación con carriles-bici por el norte con Madrid Sur y por el</p>

	<p>55 en exterior norte no cubiertas</p> <p>330 descubiertas en andenes norte y sur a ambos lados</p>	<p>En exterior, salida norte junto al muro, 50 m.</p> <p>Espacio para P en andenes N y S, 100 m. en lateral este y 50 m. en lateral oeste</p>	<p>sur con Entrevías</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p> <p>Es la estación que ofrece mejores posibilidades de instalar un gran plazas de P bicis, por encima de los potenciales usuarios</p>
Entrevías	<p>22 cubiertas en lateral entrada ppal</p> <p>33 cubiertas en lateral este del acceso ppal</p> <p>33 cubiertas en lateral sur del acceso ppal</p> <p>22 cubiertas bajo escaleras zona este de la estación</p> <p>110 cubiertas en andenes bajo los accesos</p>	<p>Espacio para P en lado norte entrada principal, 10 m. en doble hilera</p> <p>En todo el lateral este de la entrada bajo una enorme pérgola, 30 m.</p> <p>En el lateral sur de la isleta de accesos, 30 m.</p> <p>Bajo las escaleras mecánicas en paso zona este, 10 m. a cada lado</p> <p>Al final de los andenes N y S, lateral oeste, 50 m.</p>	<p>Estación recién remodelada, ofrece grandes posibilidades por disponer de un carril bici que discurre junto a la misma</p> <p>Alrededor de la isleta principal de accesos hay espacio para situar bicicletas en batería, excepto en el lateral norte por donde discurre el carril-bici</p> <p>Necesario situar carril bici de conexión con Entrevías y zona de Aº del Olivar</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto</p>
Fuencarral	<p>26 no cubiertas en laterales edificio central</p> <p>35 no cubiertas en plataforma acceso a andenes</p> <p>28 no cubiertas lateral norte andén oeste</p>	<p>Espacio para P a ambos lados del edificio central, 12 m. en cada lado</p> <p>En plataforma acceso a los andenes, 15 m. a a cada lado</p> <p>En extremo norte del andén oeste (sentido Madrid), 25 m. junto a la valla del recinto</p>	<p>Estación alejada del casco urbano de Fuencarral, solo accesible mediante carril-bici desde la zona urbana</p> <p>Polígono industrial en desuso y franco deterioro</p> <p>El P en el acceso a los andenes implicaría desplazar hacia los andenes los bancos situados en este espacio</p> <p>Hay un proyecto de alquiler de bicis en relación con el Polígono de Las Tablas y la reserva para bicis y transporte público de los túneles bajo las vías que dan acceso a Las Tablas</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-bajo (Para el alquiler de bicis hasta el polígono, potencial medio)</p>
Valdelasfuentes	<p>65 semicubiertas en ambos laterales de acceso principal</p> <p>45 cubiertas en vestíbulos</p> <p>14 cubiertas en andén</p>	<p>Espacio para P en exterior, 30 m. a cada lado entrada</p> <p>En vestíbulo acceso, 10 m. no vigilado</p> <p>En vestíbul. entreplantas, 30 m.</p> <p>En andén sentido Madrid, 13 m. junto escaleras</p>	<p>Existe carril-bici que pasa junto a la estación</p> <p>Existen aparcabicis en los laterales insignificantes, ocupados por motos</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto (zona de expansión y crecimiento de Alcobendas con viario ancho)</p>
Alcobendas-S. Sebastián R.	<p>110 cubiertas en vestíbulo entreplantas</p> <p>14 cubiertas en</p>	<p>P en batería en vestíbulo de entrada, 12 m. no vigilados</p> <p>P más idóneo en</p>	<p>Estación ubicada en el límite municipal de Alcobendas y S. Sebastián de los R., en una vaguada algo distante de los cascos urbanos</p>

	<p>vestíbulo acceso ppal</p> <p>7 cubiertas en andén</p>	<p>vestíbulo entreplantas, alrededor isleta sobre los andenes, 100 m.</p> <p>Pequeño espacio en andén junto a escaleras y ascensor, 6 m.</p>	<p>Imprescindible desarrollar la red de carriles-bici en las dos localidades para acceder a la estación</p> <p>Mala ubicación para P exterior, aceras insuficientes</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
--	--	--	---

LINEA C 2 (P bicis = 316 plazas)

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
Alcalá Universidad	Indeterminada en función del servicio de préstamo	<p>Posibilidad de P bicis en exterior salida norte</p> <p>El acceso peatonal bajo pérgolas que conduce al campus permite un uso mixto peatonal-ciclista</p>	<p>En el acceso norte de la estación hay espacio para acoger una terminal de préstamo de bicicletas que mediante carriles comunique con facultades y dependencias del campus</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Chamartín	<p>67 no cubiertas en lateral oeste junto a salida Metro</p> <p>45 cubiertas lateral oeste frente salida Metro</p> <p>33 cubiertas bajo rampa acceso P coches</p> <p>33 cubiertas aceras hotel Chamartín</p> <p>28 cubiertas junto valla para taxis</p> <p>110 cubiertas lateral norte andén 1</p>	<p>En el lateral oeste exterior entre la Comisaría y la salida de Metro, 60 m.</p> <p>En el lateral oeste frente a salida de Metro, 40 m.</p> <p>En lateral oeste bajo rampa de acceso al P de coches, 30 m.</p> <p>En planta ppal. aceras contiguas hotel, 30 m.</p> <p>En planta ppal. acera lateral contiguo parada taxis, 25 m.</p> <p>En lado norte andén Vía 1, 100 m.</p>	<p>Intercambiador de Metro, Cercanía y EMT con mucha mayor proyección a medio plazo</p> <p>En exterior, hay un módulo de P bicis pequeño, que al estar mal ubicado, habitualmente suele haber alguna moto que impide su uso</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-bajo</p>

LINEA C 3 (P bicis = 797)

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
Villaverde Bajo	<p>33 cubiertas en vestíbulo superior</p> <p>39 cubiertas en acceso este a</p>	<p>En vestíbulo superior, pasados los tornos en zona central, 30 m.</p> <p>En acera lateral este, bajo escaleras mecánicas e</p>	<p>Estación remodelada con presencia de un carril-bici en lateral este que discurre a lo largo de la Gran Vía de Villaverde, pero no resulta operativo por no conectar con el tejido urbano</p> <p>Este carril está diseñado para ocio (fines</p>

	<p>pie de calle</p> <p>33 no cubiertas en acceso oeste a pie de calle</p>	<p>intercambiador de EMT, 35 m.</p> <p>En acera lateral oeste, junto P coches, 30 m.</p>	<p>de semana) y presenta dificultades de acceso continuo desde el barrio</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-alto</p>
El Casar	<p>22 cubiertas en vestíbulo Cercanías</p> <p>110 descubiertas exteriores</p> <p>90 semicubiertas en andén oeste + 25 descubiertas al final andén</p>	<p>P en vestíbulo de entrada, pasados los tornos, 20 m. no vigilados</p> <p>P alrededor isleta acceso intercambiador, 100 m.</p> <p>En lateral norte de andén oeste (sentido Aranjuez), 100 m. (20 m. no cubiertos)</p>	<p>Intercambiador de gran potencial, con futura terminal de L 3 de Metro, Metro Ligero a Perales del Río y desdoblamiento C 3 de Cercanías</p> <p>Necesario implementar red de carriles-bici de Getafe Norte hasta esta estación, dentro del Plan de Movilidad Sostenible de Getafe</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto a corto plazo y muy alto a medio plazo</p>
Pinto	<p>45 semicubiertas en lateral norte andén ppal</p> <p>28 no cubiertas en lateral sur andén ppal</p> <p>33 no cubiertas en exterior junto paso inferior</p>	<p>P en lateral norte andén principal, bajo alero antiguo edificio auxiliar, 40 m. vigilados</p> <p>P en lateral sur andén principal, junto andenes ramal S. Martín Vega, 25 m. vigilados</p> <p>En exterior, en laterales del paso inferior al sur de la estación, 30 m. no vigilados</p>	<p>Estación muy accesible, con ubicación idónea para implementar red de carriles-bici en el municipio</p> <p>Se puede llegar desde cualquier lugar de Pinto en unos 10-15´ máximo a la estación</p> <p>El P bicis actual está mal ubicado, ocupando un espacio que debería servir para intercambiador (parada buses urbanos)</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
Valdemoro	<p>110 no cubiertas en extremos N y S de andén ppal</p> <p>28 descubiertas exteriores</p>	<p>P en laterales N y S, de andén oeste, 50 m. a cada lado, no vigilados</p> <p>P en exterior, junto al edificio de servicios, detrás marquesina de buses urbanos, 25 m.</p>	<p>Imprescindible accesos con carril-bus desde Valdemoro, que salven la barrera de la A 4, de forma segregada</p> <p>Estación algo alejada del casco urbano, con dificultades intrínsecas por la presencia de pendientes</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-bajo</p>
Ciempozuelos	<p>22 no cubiertas en acera exterior</p> <p>9 no cubiertas exteriores en espacio lateral edif. ppal</p>	<p>P en exterior junto a la parada del bus, 20 m.</p> <p>P apto en exterior entre cafetería y edificio central, 8 m.</p>	<p>Estación de pequeño tamaño, con buenos accesos desde el pueblo con carril-bici.</p> <p>Existe aparcabicis en el exterior mejorable con barras en U invertida</p> <p>Los accesos llegando son más fáciles por estar la estación en la parte baja del pueblo, peor el regreso, sobretodo en periodo estival</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-bajo</p>
Aranjuez	<p>135 cubiertas marquesina interior</p> <p>13 descubiertas en andén interior</p> <p>22 descubiertas</p>	<p>P excelente en andén principal, bajo una gran marquesina en lateral sur, 120 m.</p> <p>P en lateral norte andén ppal, 12 m.</p> <p>P en exterior junto al P de discapacitados, 20 m.</p>	<p>Se trata de la estación donde hay más usuarios de la bici en valores absolutos y relativos de toda la red de Cercanías</p> <p>Excelentes condiciones para implementar carril-bici por el municipio: distancias razonables, ciudad monumental, paseos arbolados y sin dificultades orográficas</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>

	en acera exterior		
--	-------------------	--	--

LINEA C 4 (P bicis = 894)

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
Villaverde Alto	<p>13 no cubiertas en interior lateral oeste</p> <p>110 semicubiertas entre isletas nuevos accesos y recinto</p> <p>110 no cubiertas al final de andenes central y norte</p>	<p>En lateral oeste del edificio central dentro del recinto, 12 m.</p> <p>En lateral exterior norte, entre la isleta de acceso al intercambiador y recinto estación, 50 m.</p> <p>En lateral exterior sur, entre la isleta de acceso al intercambiador y recinto estación, 50 m.</p> <p>En lateral este andén central, 50 m.</p> <p>En lateral oeste andén primero, 50 m.</p>	<p>Estación en plena remodelación, no permite calcular bien las distancia en las zonas de obras</p> <p>Estación con futuro intercambiador para Metro y Cercanías, representa una buena opción para todo el sur de Villaverde</p> <p>El posible P bicis del acceso sur de la estación, en función del desarrollo urbano de esta área (si solo se desarrolla el Polígono de La Resina no es factible)</p> <p>Necesarios carriles-bici que enlacen con zona oeste de Villaverde, hasta Puente Alcocer</p> <p>El recinto dispone de amplios espacios inutilizados al este del acceso actual, susceptible de ser utilizado como P bicis y en menor medida tb. como P coches con accesos directos al andén norte</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Las Margaritas	<p>17 cubiertas en exterior lateral norte</p> <p>110 descubiertas exteriores</p> <p>90 semicubiertas en aceras exteriores ampliables</p>	<p>Se dispone de P en exterior, lateral norte contiguos al muro, 15 m.</p> <p>Ambos lados del acceso principal marquesina que cubre una acera ampliable, 80 m. en total</p>	<p>Estación mixta para servicio a residentes y personal docente y estudiantes de la Univ. Carlos III</p> <p>Existe espacio disponible en lateral exterior sur de la estación para ubicar una terminal de préstamo de bicis que diera servicio a Universidad</p> <p>Necesario instalar carril-bici hasta la Universidad y dentro del campus y también hacia los barrios al norte de Getafe</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-alto</p>
Getafe Central	<p>78 cubiertas en los tres vestíbulos disponibles</p> <p>110 no cubiertas en exterior de las que 11 son semicubiertas</p> <p>55 cubiertas al final andén</p>	<p>P en vestíbulo pasados los tornos de acceso a andenes, 30 m.</p> <p>En vestíbulo en pasillo de conexión entre Metro y Cercanías, 15 m. vigilados</p> <p>En vestíbulo entreplantas se dispone de 25 m. vigilados</p> <p>En vestíbulo planta calle, 30 m</p> <p>En el perímetro exterior de la isleta del intercambiador, 100 m. no vigilados</p> <p>En lateral norte de andén central, 50 m.</p>	<p>Intercambiador de gran potencial, con MetroSur y Cercanías.</p> <p>Estación muy accesible, situada en el centro, con ubicación idónea para implementar red de carriles-bici en el municipio</p> <p>Se puede acceder desde todo el casco antiguo de Getafe en tiempo razonable</p> <p>Intercambiador diseñado para transporte público compatible con accesos de carriles bici</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>

Sector 3	<p>50 no cubiertas en ambos laterales del exterior</p> <p>20 cubiertas en pasadizo subterráneo</p>	<p>En lateral exterior sur hay P de bicis ampliable, 15 m.</p> <p>En lateral exterior norte, acera ancha con espacio de unos 30 m.</p> <p>En pasadizo inferior accesible por rampa espacio para P en batería, 18 m.</p>	<p>Existe un carril-bici que discurre por buena parte del Sector 3 y llega hasta la A 42</p> <p>Necesario prolongar este carril hasta la estación unos 500 m.</p> <p>Situación idónea para mejorar los accesos para bicicletas</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto</p>
Parla	<p>54 no cubiertas frente a la entrada</p> <p>33 no cubiertas en lateral norte accesos</p> <p>44 cubiertas al final del andén central</p>	<p>En accesos estación alrededor isleta, 24 m.</p> <p>En espacio público frente a la entrada, 25 m.</p> <p>En lateral norte de la isleta de accesos en zona peatonal, 25-30 m.</p> <p>Al final de andén central, más allá de la publicidad estática, 40 m.</p>	<p>Al estar la estación en el centro de Parla resulta accesible en bici desde cualquier punto de la ciudad, con una buena red de carriles-bici en no más de 15´</p> <p>Habría que mejorar los accesos a la estación con carriles-bici paralelos a la plataforma del tranvía o incluso sobre la plataforma podrían convivir</p> <p>La zona norte de los accesos a la estación se encuentran en obras, por lo que resulta difícil cuantificar el espacio para P</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>

LINEA C 5 (P bicis = 4.005)

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
Móstoles-El Soto	120 no cubiertas junto al muro sur	En accesos sur, muro lateral con más de 100 m.	Estación que necesita remodelación en sus accesos sur de forma que resultaran más asequibles Los accesos sur desde Móstoles son incómodos con túneles estrechos y mal diseñados que disuaden de su uso Imprescindible carril-bici desde las áreas urbanas del oeste de Móstoles hasta la estación dentro de la mejora general de los accesos que son penosos Nº de usuarios potenciales: medio
Móstoles Central	45 no cubiertas en explanada exterior accesos sur 17 no cubiertas en el exterior sur lado oeste 31 no cubiertas en exterior norte laterales este y oeste 31 cubiertas en vestíbulo norte laterales este y oeste 67 no cubiertas en laterales andén norte	En amplio espacio urbano accesos sur, doble hilera permeable, 40 m. En accesos sur, lateral oeste junto al paso subterráneo, 15 m. P bicis exterior en salida norte, en la acera ancha del lateral oeste, 20 m y en la del este, 8 m. En amplio vestíbulo salida norte, entre los tornos t las escaleras de acceso al andén, en total 28 m. En los finales del andén norte, a cada lado, 30 m.	Intercambiador Metro-Cercanías situado en el centro de Móstoles con accesos fáciles desde el casco urbano y resto de zonas urbanas Fundamental disponer de carriles-bici hasta la estación por los dos accesos norte y sur, en una actuación general de red urbana ciclista El P bicis en explanada sur debería ser discontinuo de forma que permita hacer permeable el acceso peatonal y no actuara como barrera Nº de usuarios potenciales: muy alto
Las Retamas	17 cubiertas en el vestíbulo acceso 33 no cubiertas en escalera exterior salida sur 50 no cubiertas en exterior salida norte	P en vestíbulo entre cristalera al exterior y tornos de acceso, 15 m. En salida sur por escalinatas, en los descansos laterales, 30 m. En salida norte lateral oeste en la acera, 20 m. En salida norte por tramos lateral este acceso ppal, 25 m.	Estación de nueva generación con amplitud de espacios, sobre todo en el exterior Necesario contemplar carril-bici conexión sur hacia Prado de Sto. Domingo y nuevos desarrollos de Alcorcón Sur Conexión norte con carril-bici a áreas urbanas y Universidad Rey Juan Carlos Nº de usuarios potenciales: medio
Alcorcón	39 cubiertas en centro andén norte 44 cubiertas laterales exterior sur	En zona central andén salida norte, 35 m. En salida sur, a ambos lados entrada bajo voladizo, 40 m. En paso inferior vías,	Existe un carril-bici en mal estado y desuso que llega hasta el intercambiador de MetroSur y Cercanías Estación con amplio nº de plazas cubiertas para P bicis que requiere dotar de una red de carriles municipales que conecten con los intercambiadores

	<p>28 cubiertas en paso inferior</p> <p>220 no cubiertas en acera exterior norte</p> <p>83 no cubiertas en andenes N y S</p>	<p>espacio para 25 m.</p> <p>En acera ancha salida norte, lateral oeste, 200 m</p> <p>En lateral este de andenes norte 50 m. y sur 25 m.</p>	<p>Viarío con suficiente amplitud para implementar red de carriles-bici</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
San José de Valderas	<p>16 cubiertas en lado oeste intercambiador salida norte</p> <p>44 no cubiertas en salida sur laterales este y oeste</p> <p>17 no cubiertas en salida norte acera al este</p>	<p>En zona intercambiador salida norte, 15 m.</p> <p>En salida sur, en laterales este y oeste hay espacio para P bicis en doble hilera de 10x10 m. este y 10 m. al oeste</p> <p>En salida norte, acera lateral este espacio para P bicis, 15 m.</p>	<p>No hay carril-bici en esta zona de Alcorcón, para conectar con Parque Lisboa y Parque Ondarreta</p> <p>El trazado del carril bici mejor desde Parque Lisboa por paso inferior al acceso norte y desde San José de Valderas al acceso sur</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-alto</p>
Cuatro Vientos	<p>61 cubiertas en interior de los vestíbulos</p> <p>110 descubiertas en lateral andenes</p>	<p>En vestíbulo comunicación intermodal, 40 m.</p> <p>En el lateral este de andenes, en cada uno, 50 m.</p>	<p>Pequeño intercambiador con Metro (L 10) y Cercanías. Permitirá dar servicio al área oeste de la Operación Campamento y a los desarrollos del aeródromo</p> <p>Necesario establecer carriles-bici que permitan conectar con el intercambiador, más fácil por cuanto está pendiente de redefinir el urbanismo del barrio</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio-alto, cuando se finalice la remodelación del barrio (ahora solo da servicio a la Colonia "Dehesa del Príncipe" al norte de la A5 y es muy bajo)</p>
Aluche	<p>135 no cubiertas en explanada este</p> <p>100 cubiertas bajo vías del Metro</p> <p>34 no cubiertas en pasillo lateral oeste</p> <p>17 cubiertas en pasillo intercambiador</p>	<p>En espacio urbano de salida al Bº Aluche, 60 m. en doble hilera</p> <p>Zona cubierta bajo vías del Metro, 15 m. apta para P bicis con 6 filas</p> <p>En pasillo sin uso encima túnel, 15 m. en doble hilera</p> <p>En pasillo inferior de conexión entre Metro y Cercanías, 15 m. vigilados</p>	<p>Intercambiador de enorme potencialidad: Metro, Cercanías y EMT que da servicio al suroeste de Madrid.</p> <p>Muy accesible, con carriles-bici desde zona Gral. Fanjul, Aluche y Campamento</p> <p>Grandes explanadas en salidas este y oeste; la este permite P bicis discontinuos, con permeabilidad para acceso peatonal evitando actuar como barrera; la oeste se suele utilizar como mercadillo ocasional de temporada</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
Orcasitas	<p>110 no cubiertas en acera salida este</p> <p>22 no cubiertas en salida este junto valla exterior</p>	<p>En salida este, sobre acera ancha 50 m. en doble hilera</p> <p>En salida este, zona mal ajardinada 20 m.</p>	<p>Estación con escaso mantenimiento y muy deteriorado el mobiliario</p> <p>Estación con amplios espacios disponibles en los accesos desde la Meseta de Orcasitas, si se urbaniza y se prolonga el carril-bici que enlaza con el barrio</p> <p>En la salida este, mejores accesos a Orcasur y también necesario carril-bici</p>

	<p>132 no cubiertas en exterior oeste</p> <p>45 no cubiertas en recovecos del andén oeste</p>	<p>En salida oeste, junto valla exterior, 50 m. en doble hilera Entre P disuasorio y accesos oeste, 20 m.</p> <p>En andén oeste, dos espacios de 20 m. cada al norte y sur de los accesos</p>	<p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Puente Alcocer	<p>9 cubiertas en vestíbulo frontal</p> <p>58 no cubiertas en laterales exteriores de isleta estación</p>	<p>En el pequeño vestíbulo pasados los tornos, 8 m.</p> <p>En laterales exteriores hay cierto espacio, al oeste 12 m., al norte 20 m. y al este 20 m.</p> <p>En pasadizo inferior accesible por rampa espacio para P en batería, 18 m.</p>	<p>Estación con escaso espacio disponible en el interior y exterior</p> <p>Necesarios carriles-bici que enlacen con el oeste de Villaverde hasta la estación de Villaverde Alto y por el este con Ciudad de los Angeles,</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Villaverde Alto	<p>13 no cubiertas en interior lateral oeste</p> <p>110 semicubiertas entre isletas nuevos accesos y recinto</p> <p>110 no cubiertas al final de andenes central y norte</p>	<p>En lateral oeste del edificio central dentro del recinto, 12 m.</p> <p>En lateral exterior norte, entre la isleta de acceso al intercambiador y recinto estación, 50 m.</p> <p>En lateral exterior sur, entre la isleta de acceso al intercambiador y recinto estación, 50 m.</p> <p>En lateral este andén central, 50 m.</p> <p>En lateral oeste andén primero, 50 m.</p>	<p>Estación en plena remodelación, no permite calcular bien las distancia en las zonas de obras</p> <p>Estación con futuro intercambiador para Metro y Cercanías, representa una buena opción para todo el sur de Villaverde</p> <p>El posible P bicis del acceso sur de la estación, en función del desarrollo urbano de esta área (si solo se desarrolla el Polígono de La Resina no es factible)</p> <p>Necesarios carriles-bici que enlacen con zona oeste de Villaverde, hasta Puente Alcocer</p> <p>El recinto dispone de amplios espacios inutilizados al este del acceso actual, susceptible de ser utilizado como P bicis y en menor medida tb. como P coches con accesos directos al andén norte</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Zarzaquemada	<p>44 cubiertas en salida sur</p> <p>13 cubiertas en salida norte</p> <p>55 cubiertas en paso inferior peatonal</p> <p>222 no cubiertas en los laterales de los dos andenes</p>	<p>En salida sur, bajo marquesina y escaleras mecánicas, dos espacios de 10x5 m. para doble hilera, 40 m. total</p> <p>En salida norte, bajo escaleras mecánicas, un espacio de 6x5 m. para doble hilera, 12 m. total</p> <p>Túnel paso inferior entre columnada, uno de los laterales, 50 m.</p> <p>En laterales este y oeste de ambos andenes, 200 m. en total</p>	<p>Accesos desde Leganés Este por el sur y Zarzaquemada por el norte, necesitan carril-bici</p> <p>La implantación de carriles-bici resulta asequible al estar dotado el viario de amplitud con espacios suficientes</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio acceso norte, alto acceso sur</p>
Leganés	<p>33 cubiertas en zonas vestíbulo inferior</p>	<p>En un lateral vestíbulo inferior y junto a barandas encima vías MetroSur, 30 m.</p>	<p>Estación situada en el centro de Leganés, intercambiador Metro-Cercanías, con excelente situación para acceso de carriles-bici por ambos lados desde el</p>

	<p>17 cubiertas en vestíbulo salida este</p> <p>39 no cubiertas salida oeste</p> <p>55 no cubiertas exterior este lateral norte</p> <p>110 cubiertas en zona central andén ppal.</p> <p>110 no cubiertas en lateral norte de los andenes</p>	<p>En vestíbulo salida este planta calle, 15 m.</p> <p>En salida este (Avda. del Cobre y Bº San Nicasio) junto a valla recinto, 35 m.</p> <p>En exterior salida este, lateral norte, 50 m.</p> <p>En zona central andén separado de las vías, 100 m.</p> <p>En lateral norte de ambos andenes, 50 m. en cada</p>	<p>casco urbano y resto de zonas urbanas</p> <p>Fundamental disponer de carriles-bici hasta la estación por los dos accesos este y oeste, en una actuación general de red urbana ciclista</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
Parque Polvoranca	<p>28 cubiertas en el vestíbulo acceso oeste</p> <p>67 no cubiertas en exterior salida oeste</p> <p>222 no cubiertas en explanada exterior oeste</p> <p>110 no cubiertas en lateral sur de los andenes</p>	<p>P en vestíbulo salida oeste junto cristaleras, 25 m.</p> <p>En exterior salida oeste P en batería, 60 m.</p> <p>En exterior salida oeste amplia explanada para P en doble hilera discontinua, 200 m.</p> <p>En lateral sur de ambos andenes, 50 m. en cada</p>	<p>Estación de nueva generación con amplitud de espacios, sobre todo en el exterior</p> <p>Necesario conectar carril-bici (pasa a 100 m.) con la estación y la zona urbana de Parque Polvoranca; tb. hacia el este para los nuevos desarrollos urbanos</p> <p>El P bicis en explanada sur debería ser discontinuo de forma que permita hacer permeable el acceso peatonal y no actuara como barrera</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio a corto plazo (ahora bajo)</p>
La Serna	<p>13 cubiertas en salida oeste</p> <p>18 no cubiertas en salida lateral este</p> <p>110 no cubiertas en salida oeste valla exterior</p> <p>39 no cubiertas en salida este rotonda P coches</p> <p>110 no cubiertas en lateral sur de los andenes</p>	<p>En exterior salida oeste pequeño espacio en forme de L, 12 m.</p> <p>En exterior salida este a ambos lados accesos, 16 m.</p> <p>En exterior salida oeste junto a la valla, 100 m.</p> <p>En exterior salida este en rotonda interna viario del P de coches, 35 m.</p> <p>En lateral sur de ambos andenes, 50 m. en cada</p>	<p>En el lateral este de la estación, habría que ampliar la rotonda para habilitarse el P de bicis en detrimento de plazas del P de coches</p> <p>Estación que da servicio a Fuenlabrada Norte, necesitaría carril-bici de conexión por ambos accesos en el contexto de la red de carriles-bici municipal</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>

Fuenlabrada	<p>22 cubiertas en vestíbulo acceso oeste</p> <p>13 cubiertas en vestíbulo acceso este</p> <p>56 no cubiertas en acera salida oeste</p> <p>167 no cubiertas alrededor isleta accesos salida este</p> <p>44 cubiertas en lateral sur andenes centrales</p>	<p>En el vestíbulo acceso lateral oeste, 20 m.</p> <p>En vestíbulo junto a barandas encima vías MetroSur, 12 m.</p> <p>En acera salida oeste hay espacio en lado norte con zona más ancha, 20 m.</p> <p>En acera salida oeste espacio en lado sur entre acceso principal y ascensores, 30 m.</p> <p>Alrededor isleta salida este (Pº de la Estación) en amplias aceras ajardinadas, 150 m.</p> <p>En lateral andenes centrales, al sur de ascensores, 20 m. en cada uno</p>	<p>Estación situada en el centro de Fuenlabrada, con buena situación para que lleguen carriles-bici por ambos lados</p> <p>Mayor potencialidad de conexión por el oeste al dar acceso a buena parte de las áreas residenciales de Fuenlabrada</p> <p>Necesaria red municipal de carriles-bici que intercomunique la ciudad con los intercambiadores y centros esenciales de movilidad</p> <p>Nº de usuarios potenciales: alto</p>
Humanes	<p>110 no cubiertas en explanada exterior</p> <p>110 no cubiertas en laterales andén</p>	<p>En accesos por el este explanada con suficiente espacio para 100 m.</p> <p>En los extremos del único andén en servicio a cada lado, 50 m.</p>	<p>Estación pendiente de finalizar sus instalaciones</p> <p>El P bicis exterior se podría cubrir con una marquesina sencilla cuando se ejecute la remodelación de este espacio</p> <p>Nº de usuarios potenciales: bajo</p>

LINEAS C 7, C 8 & C 10 (P bicis = 941)

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
Colmenar Viejo	<p>18 no cubiertas ambos lados salida norte</p> <p>67 no cubiertas en andén lateral oeste</p>	<p>Espacios a ambos lados edificio central, 16 m.</p> <p>Final andén antiguo, en lateral oeste, no utilizable para Cercanías, espacio para hilera doble, 30 m.</p>	<p>Estación situada en zona algo alejada del casco antiguo del pueblo, con accesos incómodos solo practicables desde zonas urbanas de la parte alta</p> <p>Están pendientes de ejecutar los nuevos accesos, que podrían incorporar carril-bici desde el casco urbano y urbanizaciones al oeste de Colmenar</p> <p>Nº potenciales usuarios: bajo</p>
Tres Cantos	<p>33 semicubiertas en el exterior zona urbana</p> <p>55 no cubiertas en andén este lateral sur</p> <p>12 no cubiertas en escalinatas exteriores</p>	<p>En lateral exterior espacio junto al muro, 30 m.</p> <p>En andén este junto a la valla exterior, 50 m.</p> <p>En descansos escaleras exteriores, 10 m.</p>	<p>El actual P de bicis situado en espacio urbano del acceso a la estación, mejor utilizarlo como P para motos, reservando los espacios cubiertos y mas protegidos para P bicis</p> <p>En el recinto interior de la estación se puede habilitar un acceso desde la calle para paso y P de bicis en el lateral sur</p> <p>Hay posibilidad de colocar P bicis dentro de la misma estación, en el amplio espacio inutilizado en la parte superior del vestíbulo de entrada, subiendo escaleras</p> <p>Imprescindible carril bici que comunique</p>

			<p>con áreas residenciales y de servicios por corredores internos que ahora son peatonales</p> <p>Nº potenciales usuarios: muy alto</p>
Aravaca	<p>27 no cubiertas en exterior sur junto muro acristalado</p> <p>13 no cubiertas en aceras acceso inferior</p> <p>167 no cubiertas en ambos lateral andén sur</p>	<p>En exterior salida sur, espacio para doble hilera de 12 m.</p> <p>En acceso inferior por túnel un espacio a cada lado sobre aceras, 12 m.</p> <p>En andén sur, lateral este, 100 m. y en lateral oeste, 50 m.</p>	<p>Estación mejorada y pendiente de terminar accesos del tren ligero Ciudad Jardín-Aravaca en su lateral oeste</p> <p>Resultaría sencillo extender hasta la estación la red de carril bici con que dispone el distrito y llega a buena parte de urbanizaciones (Rosa Luxemburgo, Somosaguas, etc.</p> <p>Accesos a andén sur desde la calle accesible y desde el norte por escaleras mecánicas</p> <p>Nº potenciales usuarios: alto</p>
Pozuelo	<p>22 cubiertas en andén sur lateral este</p> <p>33 no cubiertas en aceras salida sur</p> <p>17 no cubiertas en lateral este salida sur</p> <p>6 no cubiertas lateral oeste salida sur</p>	<p>Mejor emplazamiento, en andén sur lateral este vigilado, 20 m.</p> <p>Entrada sur en aceras ocupadas ahora por bancos, 30 m.</p> <p>En lateral este exterior salida sur junto a la valla, 15 m.</p> <p>En lateral oeste exterior, entre cafetería y edificio central, 5 m.</p>	<p>Estación con espacios mínimos a ambos lados y viario estrecho de acceso</p> <p>Imprescindible carril-bici que permita acceder a la estación desde el casco urbano y urbanizaciones</p> <p>Accesos zona norte a estación muy complicados por falta de espacio y accesos sin ascensores ni escaleras mecánicas</p> <p>Nº potenciales usuarios: medio-alto</p>
Majadahonda	<p>20 cubiertas acceso norte dentro del P coches</p> <p>44 no cubiertas en acera exterior salida sur</p> <p>11 no cubiertas en lateral oeste salida sur</p>	<p>En acceso norte, dentro del P coches, tres espacios junto al paso de peatones, 18 m.</p> <p>Entre P coches salida sur, acera ancha doble hilera de bicis, 20 m.</p> <p>Exterior sur, lateral oeste del edificio estación, 10 m.</p>	<p>Los accesos de la estación están diseñados para acceder solo en coche, no hay accesos pensados para peatones y ciclistas (incluso el acceso peatonal por el lateral norte tiene que atravesar el P de coches)</p> <p>Accesos sur muy incómodos para peatones y bicis, solo viable con un buen carril bici para el que se dispone de espacio</p> <p>Urbanismo no compacto, salvo en casco urbano que está algo alejado, que dispone de viario ancho para implementar una buena red de carriles-bici</p> <p>Nº potenciales usuarios: medio-bajo</p>
Las Rozas	<p>17 semi cubiertas bajo pasarela A 5</p> <p>16 no cubiertas en rampa acceso este</p> <p>110 no cubiertas en andenes lado sur</p> <p>13 no cubiertas en</p>	<p>Bajo la actual pasarela de accesos a Las Rozas, 15 m.</p> <p>En rampa de acceso por el este, en ambos laterales, 14 m.</p> <p>En el final de andenes lateral sur, 100 m.</p> <p>Al final andén oeste en lateral norte en doble hilera, 12 m.</p> <p>Otra opción, reservar espacios muertos para bicis dentro del P coches</p>	<p>Estación que dispone de escaso espacio para ubicar aparcamientos al estar constreñida entre la A 5 y las vías, y por el lado este el viario está muy próximo</p> <p>Los accesos peatonales a la estación desde el casco urbano de Las Rozas resultan incómodos e inapropiados; la pasarela de acceso sobre la A 5, debería sustituirse por otra subterránea y asequible a personas con movilidad reducida, con ascensores y escaleras mecánicas</p> <p>Este acceso debería incluir accesos para bicicletas que conecte con la red de carriles-bici de Las Rozas</p> <p>Nº potenciales usuarios: medio-alto (con</p>

	andén oeste lado norte		las mejoras en la pasarela de acceso) Tal como está: bajo
Las Matas	13 cubiertas en túnel andenes 13 cubiertas en vestíbulo salida 6 cubiertas en isleta accesos oeste	Bajo túnel de accesos a andenes dos espacios, 12 m. En accesos este en el vestíbulo, 12 m. Entre las escaleras laterales de la isleta de acceso por el oeste, 5 m	Mejores accesos para carril-bici por accesos este desde Las Matas y Los Peñascales, con trama urbana que discurra por la zona urbana con escasas pendientes La zona más alejada de las urbanizaciones de Torrelozones Este tendrían dificultades para acceder por las pendientes Nº potenciales usuarios: medio-alto
Galapagar			Estación pendiente de reubicación, unos 700 m. más al norte. La distancia a Galapagar es grande, solo salvable con una plataforma reservada para carril-bici cuando se acometan los nuevos accesos desde el pueblo que podrían dotarse también de una plataforma para tranvía Nº potenciales usuarios: bajo
Villalba	17 cubiertas en exterior norte 90 no cubiertas en doble hilera 11 no cubiertas en salida sur	En el exterior, lateral norte de la estación, bajo marquesina, 15 m. En espacio urbano explanada norte junto estación, 40 m. en doble hilera En salida sur estación espacio muy precario, 10 m.	Condiciones idóneas para P bici en explanada de la estación con carril-bici desde Collado Villalba y Villalba Las distancias hasta cualquier zona de Villalba son escasas y aptas para salvar en bicicleta; desde Collado la distancia no es tan asequible Nº potenciales usuarios: medio-alto
El Escorial	18 cubiertas salida este 28 no cubiertas en andén oeste 33 no cubiertas en exterior oeste estación 11 no cubiertas en lateral sur andén oeste	En la salida de El Escorial dos espacios en los accesos al vestíbulo, 16 m. En lateral norte andén ppal junto al paso subterráneo, 25 m. En acera exterior lado oeste contiguo al edificio antiguo, 30 m. En andén oeste lateral sur entre dependencias antigua estación, 10 m.	Estación remodelada recientemente; con accesos desde San Lorenzo de El Escorial y El Escorial Hay un carril bici que une las dos localidades, que tendría que disponer de ramales hasta la estación para facilitar los accesos en bici Mayor potencial de uso desde El Escorial por distancia y pendientes Nº potenciales usuarios: medio

UNIVERSIDADES

Estaciones propuestas	Plazas aparcabicis	Situación	Comentarios
-----------------------	--------------------	-----------	-------------

Cantoblanco (Autónoma)	20 cubiertas en planta alta vestíbulo	<p>En vestíbulo entreplantas, 18 m.</p> <p>En lados norte y sur del exterior hay espacios de la Universidad para habilitar áreas de P bicis</p> <p>En exterior, lateral sur espacio de RENFE para zona préstamo</p>	<p>En los alrededores de la estación se dispone de espacios suficientes para ubicar un servicio de préstamo de bicis que permitan acceder a las distintas facultades y dependencias</p> <p>El campus dispone de suficiente espacio para determinar una red estructural de carriles de acceso a las dependencias</p> <p>Nº de usuarios potenciales: muy alto</p>
Las Margaritas (Carlos III)	<p>17 cubiertas en exterior lateral norte</p> <p>110 no cubiertas exteriores</p> <p>90 semicubiertas en aceras exteriores ampliables</p>	<p>Se dispone de P en exterior, lateral norte contiguos al muro, 15 m.</p> <p>Ambos lados del acceso principal marquesina que cubre una acera ampliable, 80 m. en total</p>	<p>Estación mixta para servicio a residentes y personal docente y estudiantes de la Univ. Carlos III</p> <p>Existe espacio disponible en lateral exterior sur de la estación para ubicar una terminal de préstamo de bicis que diera servicio a Universidad</p> <p>Necesario instalar carril-bici hasta la Universidad y dentro del campus</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Univ Alcalá	Indeterminada en función del servicio de préstamo	<p>Posibilidad de P bicis en exterior salida norte</p> <p>El acceso peatonal bajo pérgolas que conduce al campus permite un uso mixto peatonal-ciclista</p>	<p>En el acceso norte de la estación hay espacio para acoger una terminal de préstamo de bicicletas que mediante carriles comunique con facultades y dependencias del campus</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>
Las Retamas (Rey Juan Carlos)	<p>17 cubiertas en el vestíbulo acceso</p> <p>50 no cubiertas en exterior salida norte</p>	<p>P en vestíbulo entre cristalera al exterior y tornos de acceso, 15 m.</p> <p>En salida norte lateral oeste en la acera, 20 m.</p> <p>En salida norte por tramos lateral este acceso ppal, 25 m.</p>	<p>Estación de nueva generación con amplitud de espacios, sobre todo en el exterior</p> <p>Conexión norte con carril-bici que permita acceder al campus próximo</p> <p>Opción de situar sistema de préstamo de bicis para acceso al campus</p> <p>Nº de usuarios potenciales: medio</p>