

## **PROPUESTA APARCABICIS EN LA RED CERCANIAS DE LA 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.

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. UBICACIÓN**

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 aparcabici 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.

### **3. INFORMACIÓN y SEÑALIZACIÓN**

Debe existir información en las estaciones sobre intermodalidad de bicicletas y trenes a los que ya son usuarios/as 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 aparcabici, explicando la mejor manera de asegurar las bicicletas al dispositivo que se instale.

### **4. ACCESIBILIDAD**

Tendría que haber una excelente accesibilidad a los aparcabici, 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).

### **5. 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**

## 6. PROPUESTA DE ESTACIONES (incluye 37 actuaciones)

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, Valde las fuentes, Alcobendas/S. Sebastián de los Reyes
- C 2: Alcalá Universidad
- 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, 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

<b>Estaciones propuestas</b>	<b>Plazas P bikes</b>	<b>Situación</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Alcalá de H.</b>	<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 Guadalaj. 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>
<b>La Garena</b>	<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>

## COMENTARIOS ADICIONALES

Sería interesante establecer el requisito de que toda nueva estación de RENFE Cercanías que se proyecta tenga un aparcamiento interior de bicicletas. En Terrassa por ejemplo se van a construir 2 nuevas estaciones de RENFE y en el ayuntamiento no saben nada de esta previsión de plazas para bicicletas. Sin embargo en Azuqueca de Henares se está construyendo una estación totalmente nueva y no hay previsión de lugar para las bicicletas, lo que es una ocasión perdida, sobre todo teniendo en cuenta que es una zona llena de potenciales usuarios de la bicicleta, que además se verían obligados a dejar sus bicis en los aparcamientos, debido a que a primera hora de la mañana no es posible meter la bici en los trenes para ir a Madrid. También se podría contemplar que en el pliego de condiciones para la adjudicación del bar de la estación, haya la gestión de las llaves o tarjetas de acceso al aparcamiento de bicicletas de la estación.

## 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.

### **DISTANCIA ENTRE LAS BARRAS DE APARCAMIENTO**

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).