

11 Programación.

11.1 Fases de la ejecución de la red ciclista.

El compromiso político del ayuntamiento de San Fernando de Henares con la promoción de la bicicleta se particulariza en la ejecución de 5 kilómetros de vías ciclistas adicionales a las existentes en un periodo de dos años. La red contaría por tanto, tras ese periodo de construcción, con una extensión casi triple a los 2,8 kilómetros de vías actuales.

Para la selección de los tramos incluidos en esta primera fase se han aplicado los siguientes criterios:

- Completar los tramos existentes, conectándolos entre sí y con generadores importantes de desplazamiento.
- Configurar un esquema suficientemente completo de relaciones, con un par de ejes norte-sur y otros dos este-oeste, de manera que se cubra la mayor parte de los barrios.
- Conectar con las vías ciclistas existentes o proyectadas en Coslada.
- Conectar el núcleo urbano con el Parque Regional del Sureste y el polideportivo municipal.

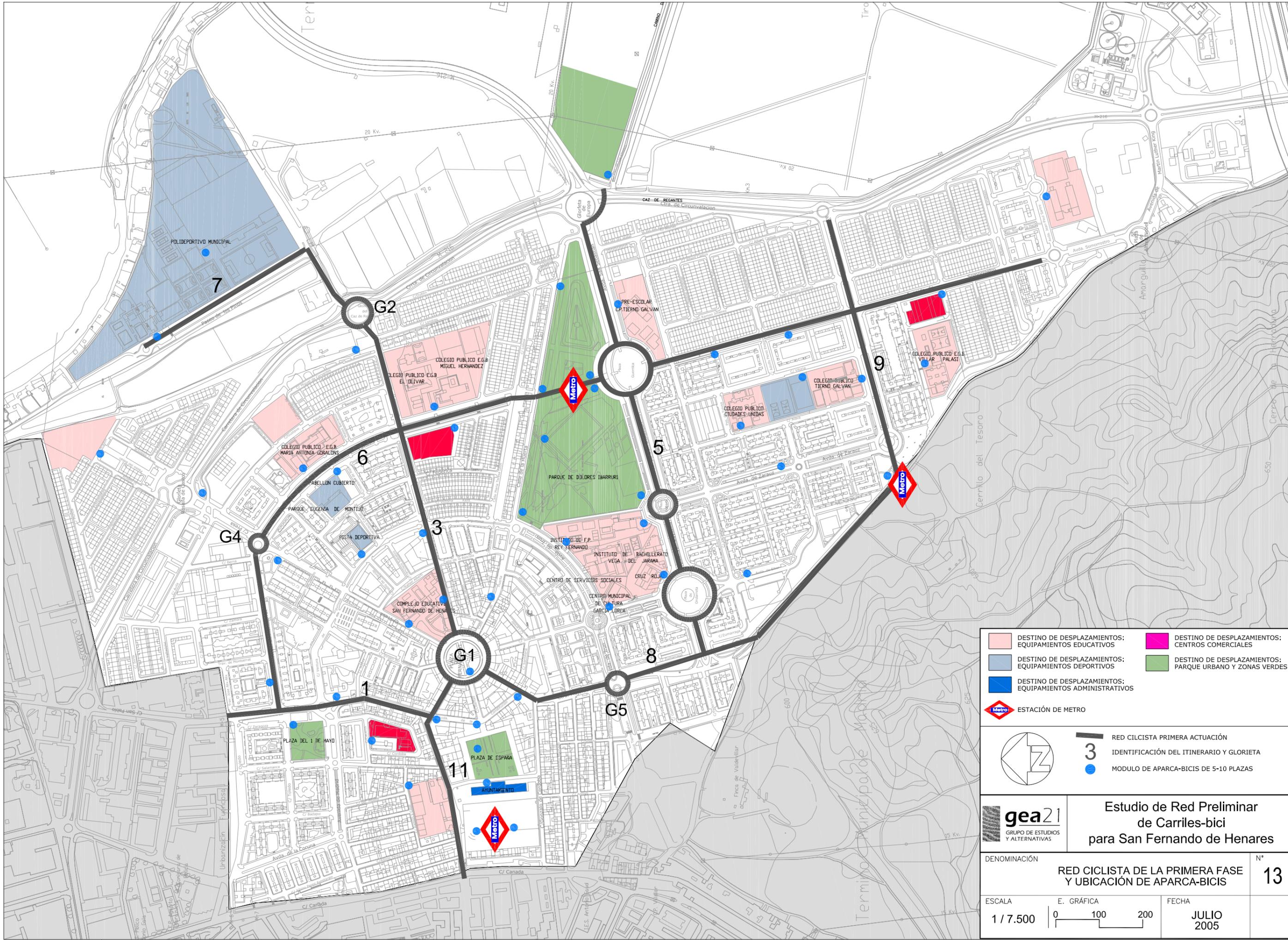
Al margen de esos criterios generales, se ha considerado también como factor a considerar la complejidad de la solución adoptada, en el entendimiento de que algunas alternativas de diseño se adoptan con mayor facilidad una vez que la cultura de la bicicleta se ha extendido suficientemente.

En las páginas siguientes se incluye un plano con la red prioritaria y una tabla con los tramos y longitudes incluidos en la misma.

De la tabla se deduce que los tramos de análisis considerados prioritarios suman una longitud total de 5.460 metros. Sin embargo, esa cifra incluye la totalidad del tramo 7B cuando realmente lo más urgente es ejecutar la mitad del mismo que permite acceder desde el centro urbano al polideportivo, mientras que en una fase posterior se podría conectar dicho equipamiento con la estación del ferrocarril de cercanías, tal y como se describe en el capítulo correspondiente.

Por consiguiente, la longitud de red ciclista a ejecutar en una primera fase de esta propuesta suma aproximadamente 5 kilómetros, configurando una malla consistente de vías ciclistas capaz de estimular el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos y, también, de tipo recreativo.

San Fernando de Henares se convertiría así en el primer municipio madrileño con una red coherente, funcional y suficientemente extensa de vías ciclistas.



	DESTINO DE DESPLAZAMIENTOS: EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS		DESTINO DE DESPLAZAMIENTOS: CENTROS COMERCIALES
	DESTINO DE DESPLAZAMIENTOS: EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS		DESTINO DE DESPLAZAMIENTOS: PARQUE URBANO Y ZONAS VERDES
	DESTINO DE DESPLAZAMIENTOS: EQUIPAMIENTOS ADMINISTRATIVOS		ESTACIÓN DE METRO

	RED CICLISTA PRIMERA ACTUACIÓN
	IDENTIFICACIÓN DEL ITINERARIO Y GLORIETA
	MODULO DE APARCA-BICIS DE 5-10 PLAZAS

	Estudio de Red Preliminar de Carriles-bici para San Fernando de Henares	
	DENOMINACIÓN	Nº
	RED CICLISTA DE LA PRIMERA FASE Y UBICACIÓN DE APARCA-BICIS	13
ESCALA	E. GRÁFICA	FECHA
1 / 7.500		JULIO 2005

Tramos prioritarios de la red principal

Itinerario	Tramo	Longitud del tramo	Longitud del itinerario
Nº 1: c/ José Alix y c/ Pablo Picasso			500
	Tramo A	100	
	Tramo C	85	
	Tramo D	75	
Nº 2: Carretera de Circunvalación hasta la Glorieta de Europa			1.500
	Tramo A	470	
	Tramo B	500	
Nº 3: Calle Nazario Calonge			670
	Tramo A	230	
	Tramo B	170	
	Tramo D	130	
Nº 4: Calle de la Huerta			880
	Tramo A	75	
	Tramo B	100	
	Tramo C	250	
Nº 5: Avenida San Sebastián,			970
	Tramo A	75	
	Tramo B	365	
	Tramo C	260	
	Plaza Guernica	300	
Nº 6: Avenida de Montserrat y Avenida de Somorrostro			2180
	Tramo A	310	
	Tramo B	100	
Nº 7: Paseo de los Pinos y Camino Caz de regantes			1100
	Tramo A	130	
Nº 8: Carretera Mejorada y c/ Pizarro,			1750
	Tramo B	960	
	Tramo A	120	
	Tramo C	200	
Nº 9: Avenida Algorta,			550
	Tramo D	720	
Nº 10: c/ Gonzalo de Córdoba,			340
Nº 11: c/ Coslada,			320
Plaza Fernando VI			300
Longitud total			11060

11.2 Medidas complementarias a iniciar a corto plazo.

La tabla siguiente refleja las iniciativas más idóneas para la fase de utilización de la bicicleta y el contexto social existente. La inversión necesaria para estas iniciativas puede ser de menos envergadura que la correspondiente a las vías ciclistas en una primera fase, pero debe tenderse a un cierto equilibrio. Como referencia se puede indicar que la programación de inversiones del Plan de la Bicicleta de San Sebastián incluía una partida para medidas complementarias con un orden de magnitud de una tercera parte de la programada para ejecución de las vías de bicicletas⁴⁷,

Área	Intervención municipal
Gestión	Designación en el seno del ayuntamiento de una unidad de coordinación de todo lo referido a la bicicleta en la que participen las áreas más vinculadas al desarrollo de esta propuesta.
Participación	Consolidación del foro de participación en materia de movilidad sostenible en el que pueda existir un grupo de trabajo para el seguimiento de esta propuesta.
Aparcamientos	Instalación de ---- plazas de aparcamiento según propuesta explicada más arriba
Combinación con el transporte colectivo	Acuerdos con los operadores del transporte colectivo para implantar aparcamientos en las paradas y estaciones. Acuerdos con el Consorcio Regional de Transportes para el desarrollo de un proyecto de rutas de ocio en bicicleta a partir de las estaciones de ferrocarril y metro.
Promoción general	Diseño de una estrategia de promoción de la bicicleta vinculada a la ejecución de los distintos tramos de red ciclista, incluyendo la publicación de folletos y planos explicativos de las características de las vías que se vayan inaugurando.
Promoción en centros educativos	Estímulo a la realización de programas de Camino Escolar en todos los centros escolares del municipio.
Promoción en polígonos industriales	Apoyo a la elaboración de planes de movilidad alternativa en empresas y polígonos industriales del municipio.
Promoción turística y recreativa	Establecimiento de una estrategia de promoción de San Fernando y del Parque Regional del Sureste desde la perspectiva de la bicicleta, conforme se vaya produciendo la recuperación ambiental del área y se rehabilite la red de caminos.
Alquiler y/o préstamo	Acuerdos con comercios o empresas del sector para estimular el uso de la bicicleta para el acceso al Parque Regional del Sureste
Educación y formación vial	Inicio de la reflexión sobre las características de la educación vial que se imparte en diferentes ciudades españolas y europeas.
Bicicletas municipales	Creación de un parque municipal de bicicletas para su empleo por los funcionarios municipales.

⁴⁷ Plan de potenciación de la bicicleta en la movilidad urbana : Red de Bidegorris de la ciudad de Donostia-San Sebastián". Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. 2000.