

PROPUESTA DE ESTRATEGIA MOVILIDAD EN BICICLETA ALCALÁ DE HENARES

Borrador



Índice

1. DIAGNÓSTICO INICIAL	2
2. PREÁMBULO	3
3. PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA.....	3
4. ACCIONES A DESARROLLAR.....	4
5. EXIGENCIAS ORGANIZATIVAS	7
6- ANEXO I. CONJUNTO DE MEDIDAS DE ACTUACIÓN	11
7. ANEXO II. PROPUESTAS CIUDADANAS LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA.....	30



1. DIAGNÓSTICO INICIAL

Fomento del uso de la bicicleta en Alcalá de Henares:

- 2007. CREACION DE UN SERVICIO DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS – ALCALA BICI
- 2008. INSTALACIÓN DE APARCABICICLETAS
- 2008. PLAN DIRECTOR DE CARRIL-BICI
- 2009. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA PARA IR AL COLEGIO
- 2015. NUEVOS APARCABICICLETAS

Situación actual:

Nº DE SOCIOS: 4499

SITUACIÓN ACTUAL DE APARCABICICLETAS: Número 124; Plazas 1117

EDUCACIÓN AMBIENTAL: Rutas en bicicleta

- Cursos aprender a montar en bici
- Cursos aprender a circular en bici
- Actividades de educación ambiental
- Actividad en bicicleta en centros escolares
- Juegos en bicicleta

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD:

- Calles tranquilas
- Ciclocarriles (calles 30)
- Red de ciudades por la bicicleta. Biciregistro
- Taller de reparación de bicicletas
- Semana Europea de la Movilidad

En virtud del acuerdo del Ayuntamiento Pleno de fecha 19 de abril de 2016, relativo a la puesta en marcha de un plan de movilidad en bicicleta, desde la Concejalía de Medio Ambiente y Movilidad se inician actuaciones a tal fin.

2. PREÁMBULO

La Estrategia de la Bicicleta de Alcalá de Henares es el documento que va a pautar la planificación de la bicicleta y su calendarización a lo largo de los próximos años, proponiendo el establecimiento de las tareas y prioridades de funcionamiento para el impulso de la movilidad ciclista. Las acciones a planificar y desarrollar están todas ellas concebidas en sintonía con los objetivos trazados en el desarrollo de tres ejes de trabajo: Técnico y de Infraestructuras, Educativo, y Divulgativo, incluyendo la revisión de las infraestructuras y las medidas de gestión y fomento del uso de la bicicleta.

En esta fase previa de puesta en marcha, la Estrategia de la Bicicleta debe constituir las líneas básicas de cada uno de estos ejes complementarios de trabajo.

Partiendo de esta base, el propósito de este documento es constituir una Estrategia de la Bicicleta que vertebrase las acciones a partir del año 2017, y que compendie el conjunto de los programas de actuación para su despliegue, estructurado desde la partida presupuestaria municipal en materia de Movilidad Urbana.

El presente documento de trabajo ha sido elaborado por PEDALADA A PEDALADA junto con la Concejalía de Medio Ambiente y Movilidad.

3. PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA

La Estrategia de la Bicicleta de Alcalá de Henares se origina con el objetivo de ser una herramienta para optimizar la planificación de este modo de transporte no contaminante, con una demanda cada vez mayor en el municipio. De este modo, su redacción responde a una necesidad de:

- Conocer las necesidades reales de los usuarios de la bicicleta a través de sus aportaciones, así como aquellas recogidas durante las Mesas de la Movilidad.
- Recoger el conjunto de iniciativas ciclistas promovidas en la ciudad desde el movimiento asociativo con objeto de ponerlas a disposición de la ciudadanía a través de la apertura de un marco de acción común con la municipalidad.

Tales como:

- Creación de materiales básicos de divulgación para todos los usuarios.
- Formación y herramientas de la Policía Local, en necesidad de orientar la conducta de los usuarios.
- Programas de formación escolares, como futuros conductores y como grupo de riesgo natural en el uso de la bicicleta.
- Campañas, reportajes, uso de redes sociales, etc, para el manifiesto del cambio social en torno a la bici.- Escoger colectivamente aquellos programas con una mayor proyección y que presenten mayores opciones de abrir las líneas de trabajo dentro de los tres ejes temáticos propuestos previstos a partir del año 2017.
- Dar respuesta a una demanda creciente en el uso urbano cotidiano de la bicicleta.

Facilitando herramientas como:

- Calles 30 y Ciclocarriles
http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_12634_1.pdf
- Biciregistro
http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/2_9258_1.pdf
- “No dejes que te roben la bici”
- Tríptico informativo sobre actividades en bici, etc.

- Incrementar la participación de los desplazamientos en bicicleta en el reparto modal. Aumentando la seguridad de los ciclistas y facilitándoles herramientas para la realización de recorridos seguros.
- Préstamo de bicicletas. http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_121_1.pdf
http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/5_122_1.pdf
- Aprende a montar en bici. http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_6371_1.pdf
- Consejos de seguridad
- Calles 30 y Ciclocarriles, con su consiguiente mapa físico, app, si es posible, hacer más visibles mapas en portal municipal, acceso en el portal de transparencia.

4. ACCIONES A DESARROLLAR

Eje de Trabajo	Programas seleccionados para la intervención	Medidas seleccionadas para desarrollar
Eje Técnico y de Infraestructuras		
<p>1. Dotar de seguridad vial, reestructurar las redes ciclistas urbanas y los servicios de la bicicleta en el ámbito municipal Barreras y discontinuidades en la accesibilidad; permeabilidad ciclista entre zonas; señalización; políticas de ordenación viaria.</p>	<p>1.1 Programa municipal de remodelación de infraestructuras</p> <p>1.2 Programa formativo-informativo en materia de infraestructuras y servicios municipales</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Convocatoria abierta de los proyectos “Calles Tranquilas” y “Calles 30” para la remodelación y mejora de infraestructuras relacionadas con la bicicleta en el ámbito urbano. Ya se realiza: http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_12634_1.pdf http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/2_12633_1.pdf Consejos de cómo circular en bici: https://pedalibre.org/consejos-de-seguridad-vial/ http://www.enbicpormadrid.es/2011/04/como-circular-consejos-para-el-ciclista.html - Elaboración y edición de un folleto sobre las vías ciclistas del municipio. La idea principal es que sea un recurso para la ciudadanía en formato digital ya que está en evolución. - Elaboración y edición de un folleto con las iniciativas municipales en materia ciclista - Mesas de la Movilidad de temática ciclista

2. Consolidar y mejorar las redes interurbanas de uso ciclo-peatonal a escala comarcal	2.1 Programa de reforma y mejora de viarios y sendas interurbanas con poblaciones de la comarca del Henares.	<ul style="list-style-type: none"> - Consulta colectiva para la configuración de un mapa ciclo-peatonal a escala comarcal - Apertura del proceso consultivo-deliberativo en colaboración con las poblaciones aledañas - Inversión en aquellos tramos interurbanos de competencia municipal susceptibles de reforma, señalización y balizamiento - Contribuir al desarrollo del programa Red de Infraestructuras para Bicicletas (riB).
3. Incorporar la bicicleta a la calzada: calmado del tráfico	3.1 Programa municipal de calmado del tráfico en el ámbito urbano	Medidas orientadas al calmado del tráfico, la mejora peatonal y la incorporación de los/as ciclistas a la calzada
4. Mejorar la intermodalidad de la bicicleta con el servicio de Cercanías	4.1 Programa regional de Red de Estacionamientos para Bicicletas (reB)	Colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para la instalación de aparcabicicletas dentro de las estaciones alcalaínas de la red de Cercanías RENFE
5. Incorporación de aparcabicicletas en las dependencias públicas municipales. Están en centros educativos, estaciones, bibliotecas, Ayto., centros deportivos y zonas verdes, y otros de interés. Se han ido colocando según necesidades y acorde a los modelos de seguridad. Modelo Omega y modelo U. http://www.ayto-alcaladehenares.es/portaAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/5_122_1.pdf	5.1 Programa municipal para la mejora y ampliación de aparcabicicletas En algunos centros médicos, sanitarios bibliotecas, etc. no hay, en ubicaciones de derecho siguen los de candar a la rueda Actualización de este inventario y horarios (ver la justificación de la medida, página 50)	<ul style="list-style-type: none"> - Instalación de aparcabicicletas dentro de las dependencias públicas municipales Aquellos centros escolares que no tienen han sido consultados, o no quieren, o no les cabe o lo han retirado. - Instalación de aparcabicicletas anexos a las dependencias públicas municipales - Instalación de aparcabicicletas en los aparcamientos subterráneos del centro
6. Incorporación de aparcabicicletas en dependencias laborales y residenciales	6.1 Programa municipal para la implementación de aparcabicicletas en edificios de viviendas y centros de trabajo	<ul style="list-style-type: none"> - Medidas orientadas a incentivar la instalación de aparcabicicletas dentro de los edificios de viviendas interesados en acogerse al programa - Medidas orientadas a incentivar la instalación de aparcabicicletas dentro de las instalaciones empresariales interesadas en acogerse al programa. Teniendo en cuenta los recursos disponibles ayudarles a encontrar una viabilidad, los cauces para q las entidades encuentren recursos.
7. Optimización del servicio público de alquiler de bicicletas "ALCALÁ BICI"	7.1 Programa municipal de sistema público de alquiler de bicicletas	Medidas orientadas a la recuperación, mantenimiento y mejora de la flota de bicicletas públicas. El servicio Alcalá Bici necesitaría mucha inversión y se tendría que asegurar un compromiso de los puntos de préstamos para dar el servicio
8. Crear un marco de planificación y normativo de apoyo a la bicicleta	8.1 Programa municipal de desarrollo y mejora del marco normativo y recomendaciones relacionadas con la bicicleta	Evaluación y modificación de la Ordenanza Municipal de Circulación atendiendo a criterios que favorezcan la movilidad a pie y en bicicleta

Eje de Trabajo	Programas seleccionados para la intervención	Medidas seleccionadas para desarrollar
Eje Educativo		
9. Reincorporar la bicicleta en la actividad física cotidiana y la salud dentro del ámbito escolar. Programa ya realizado en centros educativos dentro del Plan de Educación Ambiental. Asimismo hay actividades en aula diseñadas para los centros educativos en materia de movilidad. También se realizan talleres de aprender a montar en bici abiertos a la ciudadanía así como otras actividades para el fomento del uso de la bicicleta.	9.1 Programa municipal de bicicleta y sostenibilidad en las actividades deportivas escolares	Desarrollo del proyecto educativo de educación y formación vial "PEDALADA A PEDALADA LA VIDA TENGO GANADA" dentro del Plan de Educación Ambiental. No todos los centros lo realizan por, entre otros factores, la falta de disponibilidad de bicicletas, o las limitaciones logísticas de los hogares.
10. Incorporar la circulación en bicicleta como elemento para el acceso a los centros educativos	10.1 Programa municipal de camino escolar y movilidad infantil.	Adhesión al programa europeo de caminos escolares "STARS" o similar.
11. Formar a ciclistas en materia vial y conocimiento del territorio	11.1 Programa municipal de guiados urbanos personalizados	Promoción de itinerarios adecuados al nivel de usuarios/as poco experimentados/as en el uso urbano y cotidiano de la bicicleta utilizando y revisando calles tranquilas

Eje de Trabajo	Programas seleccionados para la intervención	Medidas seleccionadas para desarrollar
Eje Divulgativo		
12. Adopción de medidas contra el vandalismo y el robo de bicicletas	12.1 Programa estatal de prevención de robos de bicicletas	Continuar con expansión del programa divulgativo "No dejes que te roben la bici". NECESIDAD DE CAMPAÑA PRESENCIAL Y FÍSICA <u>Biciregistro</u> http://www.ayto-alcaladehenares.es/portalAlcala/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/2_9258_1.pdf
13. Habilitación de la Oficina Virtual de la Bicicleta	13.1 Programa municipal de difusión de la documentación y las actividades municipales relacionadas con la movilidad en bicicleta	Creación y divulgación de un sitio web que recoja todas aquellas iniciativas y contenidos vinculados con la movilidad urbana en bicicleta en la ciudad de Alcalá. En la página web del Ayto. Existen apartados destinados a la bicicleta. Habilitación de una oficina virtual específica



5. EXIGENCIAS ORGANIZATIVAS

Los ejes de trabajo se analizan a continuación a partir de los tres bloques mencionados anteriormente:

- 1- Eje Técnico y de Infraestructuras.
- 2- Eje Educativo.
- 3- Eje Divulgativo.

Desde la Estrategia, para el desarrollo de las actuaciones en materia *Técnica y de Infraestructuras*, se hará un esfuerzo destacado para la consolidación del programa municipal de remodelación de infraestructuras, el cual dispondrá de una inversión equiparada para próximos años, habiendo contado con una inversión inicial más reducida para la remodelación acometida durante los últimos meses del año 2016. Asimismo, la aplicación de las demás medidas de este apartado tendrá una importancia creciente en función de:

- La colaboración entre diferentes áreas de gobierno local, caso del programa municipal de calzado del tráfico en el ámbito urbano o del programa municipal para la mejora y ampliación de aparcabicicletas.
- La voluntad común entre la administración local y agentes privados/comunidades de vecinos, caso del programa municipal para la implementación de aparcabicicletas en edificios de viviendas y centros de trabajo.
- La colaboración entre diferentes actores de la administración local y la diversidad de agentes sociales, caso del programa municipal de sistema público de alquiler de bicicletas o del programa municipal de desarrollo y mejora del marco normativo.
- La colaboración entre la administración local, el Consorcio Regional de Transportes, el gobierno regional, las entidades locales y regionales, caso del programa regional de Red de Estacionamientos para Bicicletas.
- Los mecanismos colaborativos puestos en común con otras poblaciones cercanas, caso del programa de reforma y mejora de viarios y sendas interurbanas con poblaciones de la comarca del Henares.

La estrategia, para el desarrollo de actuaciones en *materia Educativa* girará mayormente en torno a la coordinación de la administración local y los centros escolares, retomándose en el 2017 a partir del programa municipal de bicicleta en las actividades deportivas escolares, encuadrado dentro del marco del Plan de Educación Ambiental en todos aquellos centros de Educación Primaria interesados en su acogida.

Paralelamente, el programa municipal de camino escolar y movilidad infantil se encuentra dentro del programa paneuropeo de fomento de caminos escolares seguros, se tramitará a partir de la carta de adhesión que refrende el compromiso político, y se configurará en función de los recursos y medios que emplee la administración local en consonancia con el equipo de coordinación y los centros educativos interesados en albergar esta iniciativa.

A su vez, el programa municipal de guiados urbanos personalizados estará configurado como actividad permanente en función de la demanda ciudadana existente, gozará de continuidad dado el peso específico que ha adquirido dentro de la Semana Europea de la Movilidad 2016 como experiencia piloto impulsora del cambio modal hacia la bicicleta.

La estrategia, para el desarrollo de actuaciones en *materia Divulgativa* dispondrá de dos programas base. El programa estatal de prevención de robos de bicicletas tendrá una perspectiva divulgativa fundamentada

en: la difusión en papel enfocada a con qué candar las bicicletas y cómo hacerlo, la difusión de esta estrategia en los aparcabicicletas más frecuentados de la ciudad mediante paneles expositivos, y una Mesa abierta que aborde esta temática con una periodicidad anual.

El programa municipal de difusión de la documentación y las actividades municipales relacionadas con la movilidad en bicicleta será creado y difundido en primera instancia en sitio web a partir de la Oficina Virtual de la Bicicleta, que tomará el relevo de los contenidos documentales recogidos en el portal municipal, recogiendo todas aquellas iniciativas y contenidos vinculados con la movilidad urbana en bicicleta.

A continuación, se indican las actuaciones, los organismos y actores involucrados en cada medida de actuación, junto con el Área de Movilidad y la Concejalía de Obras y Servicios, que las promoverán como las principales entidades locomotoras de la estrategia local para el fomento de las medidas permanentes a desarrollar.

5.1 EJE TÉCNICO Y DE INFRAESTRUCTURAS

Programas seleccionados para la actuación	Medidas seleccionadas para desarrollar	Otras instituciones y agentes implicados	Reseña de contenido
1.1 Programa municipal de remodelación de infraestructuras	Convocatoria abierta de los proyectos colaborativos “Calles Tranquilas” y “Calles 30” para la remodelación y mejora de infraestructuras relacionadas con la bicicleta en el ámbito urbano	- Concejalías con competencia en la materia. - Mesa de la Movilidad	Iniciativas que pretenden conseguir la normalización del uso de la bicicleta en la calzada, bien a través de medidas para facilitar el tráfico rodado mediante señalización en la vía o marcado de recorridos en mapa por calles tranquilas de la ciudad.
1.2 Programa formativo-informativo en materia de infraestructuras y servicios municipales	- Elaboración y edición de un folleto relativo a las vías ciclistas del municipio - Elaboración y edición de un folleto con las iniciativas municipales en materia ciclista - Mesas de la Movilidad de temática ciclista, intercambio de experiencias en materia de movilidad ciclista	- Concejalías con competencia en la materia. - Mesa de la Movilidad - Establecimientos de reparación y venta de bicicletas	- Trípticos para difundir físicamente el mapa urbano de la bicicleta y las iniciativas municipales ofertadas como actividades de carácter permanente - Encuentros de componente formativo-informativo para contrastar el intercambio de experiencias prácticas y la toma de decisiones
2.1 Programa de reforma y mejora de viarios y sendas interurbanas con poblaciones de la comarca del Henares	- Consulta colectiva para la configuración de un mapa ciclo-peatonal a escala comarcal - Apertura del proceso consultivo-deliberativo en colaboración con las poblaciones aledañas - Inversión en aquellos tramos interurbanos de competencia municipal susceptibles de reforma, señalización y balizamiento	- Concejalías con competencia en la materia. - Mesa de la Movilidad - Ayuntamientos de la comarca de Alcalá - Consorcio Regional de Transportes de Madrid - Gobierno Regional	Proceso de inventariado y divulgación de aquellos viarios y sendas que conectan con poblaciones de la comarca de Alcalá. Resulta imprescindible que la titularidad de estos trazados pertenezca a los municipios participantes con objeto de establecer un proceso colaborativo y supramunicipal, compatible a su vez con el desarrollo del programa regional de Red de Infraestructuras para Bicicletas (riB)

3.1 Programa municipal de calmado del tráfico en el ámbito urbano	Medidas orientadas al calmado del tráfico, la mejora peatonal y la incorporación de los/as ciclistas a la calzada	- Concejalías con competencia en la materia.	Adecuación física de las infraestructuras divulgada por los cauces comunicativos municipales, y apoyada por el cuerpo de Policía Municipal para velar por una adecuada convivencia entre ciclistas, automovilistas y peatones
4.1 Programa regional de Red de Estacionamientos para Bicicletas (reB)	Colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para la instalación de aparcabicicletas dentro de las estaciones alcaínas de la red de Cercanías RENFE	- Consorcio Regional de Transportes de Madrid - Gobierno Regional - Entidades locales y regionales	Instalación de aparcamientos en el entorno de las tres estaciones alcaínas de Cercanías RENFE. Cada uno de estos puntos dispondrá de un panel informativo donde se muestran los accesos ciclistas a la zona, consejos sobre cómo aparcar la bicicleta con seguridad, y la normativa de los estacionamientos del Programa reB
5.1 Programa municipal para la mejora y ampliación de aparcabicicletas	- Instalación de aparcabicicletas dentro de las dependencias públicas municipales - Instalación de aparcabicicletas anexos a las dependencias públicas municipales - Instalación de aparcabicicletas en los aparcamientos subterráneos municipales del casco y alrededores	- Concejalías con competencia en la materia. - Empresas concesionarias aparcamientos subterráneos.	- Implementación de aparcabicicletas, cambio del modelo existente, o cambio de ubicación al interior de las dependencias - Instalación de paneles informativos con consejos sobre cómo aparcar la bici con seguridad en las ubicaciones más utilizadas - Reserva de 1 o 2 plazas en parkings municipales
6.1 Programa municipal para la implementación de aparcabicicletas en edificios de viviendas y centros de trabajo	- Medidas orientadas a incentivar la instalación de aparcabicicletas dentro de los edificios de viviendas interesados en acogerse al programa - Medidas orientadas a incentivar la instalación de aparcabicicletas dentro de las instalaciones empresariales interesadas en acogerse al programa	- Empresas del sector privado - AEDHE - Comunidades de Vecinos	- Dotar al municipio de una normativa específica sobre aparcamiento de bicicletas. - Contribuir a garantizar aparcamiento cómodo y seguro desde las infraestructuras domésticas hasta donde las bicicletas hacen estancias largas y repetitivas como son los centros de trabajo
7.1 Programa municipal de sistema público de alquiler de bicicletas	- Medidas orientadas a la recuperación, mantenimiento y mejora de la flota de bicicletas públicas	- Concejalías con competencia en la materia. - Establecimientos de reparación y venta de bicicletas.	Revisar el modelo de gestión mediante: la recuperación de los puntos de préstamo (especialmente en el área de influencia del casco histórico), la optimización del mantenimiento y recuperación de bicicletas públicas, e incorporación de más vehículos a la flota

8.1 Programa municipal de desarrollo y mejora del marco normativo y recomendaciones relacionadas con la bicicleta	Evaluación y modificación de la Ordenanza Municipal de Circulación atendiendo a criterios que favorezcan la movilidad a pie y en bicicleta	- Concejalías con competencia en la materia.	Elaboración de una Ordenanza tipo que incluya un apartado específico de movilidad en bicicleta, y a su vez incorpore criterios de calmado de tráfico y perspectivas peatonal y ciclista
---	--	--	---

5.2 EJE EDUCATIVO:

Programas seleccionados para la actuación	Medidas seleccionadas para desarrollar	Otras instituciones y agentes implicados	Reseña de contenido
9.1 Programa municipal de bicicleta y sostenibilidad en las actividades deportivas escolares	Desarrollo del proyecto educativo de educación y formación vial "PEDALADA A PEDALADA LA VIDA TENGO GANADA" dentro del Plan de Educación Ambiental	- Concejalías con competencia en la materia. - Centros de Educación Primaria - AMPAS	Proyecto de Educación y Formación Vial integrado en las aulas de Educación Primaria como contenido de Educación Física, dentro del marco del Plan de Educación Ambiental
10.1 Programa municipal de camino escolar y movilidad infantil	Adhesión al programa europeo de caminos escolares "STARS"	- Concejalías con competencia en la materia. - Centros de Educación Primaria y Secundaria - AMPAS - Coordinador STARS	- STARS dispone de una temporalización mínima de tres cursos escolares, se fundamenta en el aumento de escolares que usan modos activos para ir o volver del colegio, reduciendo la dependencia del coche en estos desplazamientos - Desarrollar una adecuación física de los caminos escolares correspondidos con el programa de remodelación de infraestructuras
11.1 Programa municipal de guiados urbanos personalizados	Promoción de itinerarios adecuados al nivel de usuarios/as poco experimentados/as en el uso urbano y cotidiano de la bicicleta	- Concejalías con competencia en la materia.	- Incentivar a la población residente o vinculada al municipio a usar la bicicleta para desplazarse a sus lugares de interés, mediante la facilitación de un itinerario adecuado a su nivel, apoyándoles en su proceso inicial de desenvolvimiento por el entramado urbano - Contribuir como recurso de trabajo de campo de cara a la recogida de incidencias incluida dentro de la remodelación de infraestructuras

5.3 EJE DIVULGATIVO:

Programas seleccionados para la actuación	Medidas seleccionadas para desarrollar	Otras instituciones y agentes implicados	Reseña de contenido
12.1 Programa estatal de prevención de robos de bicicletas	Expansión del programa divulgativo "No dejes que te roben la bici"	- Concejalías con competencia en la materia. - Establecimientos de reparación y venta de bicicletas	Puesta en funcionamiento de la campaña mediante varios cauces: - Difusión por los cauces municipales - Mesa abierta que aborde esta temática con una periodicidad anual - Difusión física de los folletos explicativos en lugares de interés para la población ciclista
13.1 Programa municipal de difusión de la documentación y las actividades municipales relacionadas con la movilidad en bicicleta	Crear y divulgar un sitio web que recoja todas aquellas iniciativas y contenidos vinculados con la movilidad urbana en bicicleta en la ciudad de Alcalá	- Concejalías con competencia en la materia. - Mesa de la Movilidad	Acceso virtual a toda la documentación municipal, medidas de actuación y cualquier otro contenido de interés en materia de movilidad ciclista

6- ANEXO I. CONJUNTO DE MEDIDAS DE ACTUACIÓN

1.1 Programa municipal para la remodelación de infraestructuras

OBJETIVOS:

- Continuar con el proceso de cambio de mensaje institucional relativo a la normalización de la circulación ciclista dentro de la calzada.
- Recuperar todo el espacio posible para uso exclusivamente peatonal en detrimento de la circulación ciclista por las aceras, a excepción de aquellos viarios señalados expresamente como espacios de convivencia entre peatones y ciclistas.
- Indicar geográficamente el trazado y los aspectos de revisión y mejora de los diferentes viarios (calles tranquilas, ciclocalles, ciclocarriles y espacios convivencia con peatones) en objeto de estudio para adaptarla a las propuestas de la Mesa de la Movilidad.
- Dotar a estos viarios recomendados de una señalización específica según los catálogos de señalización de vías ciclistas, la señalización de la Dirección General de Tráfico, y la señalización vertical y horizontal que corresponda adaptar en casos concretos dentro el municipio.
- Detectar posibilidades de actuación en la disposición viaria que puedan contribuir a la mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad del ciclista, así como a fortalecer la eficiencia y atractivo de este medio de transporte sostenible.

CONTENIDOS:

A la propuesta de desarrollar medidas de limitación de la velocidad se une la necesidad de complementar diversas medidas físicas mediante su análisis previo y puesta en común:

- Adaptación de la señalización vertical y horizontal que se presenta en los espacios de confluencia entre

las calles tranquilas, las ciclocalles, los espacios de convivencia con peatones, y los ciclocarriles a fin de dotar a estos espacios de las condiciones adecuadas en materia de seguridad vial.

- Aumento de la dotación de líneas de adelantamiento para bicicletas y ciclomotores.
- Supresión de barreras arquitectónicas tanto en los espacios convivencia con peatones (bordillos, adoquinado...) como en la calzada (baches, socavones, medianas susceptibles de modificación...).
- Adaptación de alcantarillas: poner las rejillas en sentido perpendicular a la marcha, y no en sentido paralelo. Esta medida impediría que las ruedas de bicicleta quedasen atrapadas.
- Revisión/incorporación de líneas amarillas "prohibido aparcar".
- Transformación del aparcamiento en batería a aparcamiento en línea.
- Aumentar la dotación de pasos de peatones sobreelevados en puntos estratégicos del viario urbano, especialmente en las inmediaciones de lugares de actividad infantil.
- Revisar la posibilidad de sustituir aquellos badenes que incumplan los criterios de homologación.
- Reconfiguración de *cruces conflictivos*: facilitar que peatones, ciclistas y conductores de vehículos a motor se perciban unos a otros con suficiente tiempo para la prevención y suficiente espacio para la reacción. Asimismo, favorecer las condiciones de legibilidad y coherencia para que los usuarios interpreten correctamente las prioridades y evitar titubeos o decisiones erróneas, y contribuir a hacer compatibles las distintas velocidades allí donde se encuentren los diferentes tipos de usuarios. Existen algunos cruces en las rondas que rodean el casco que dificultan el uso de la bicicleta. Se recomienda una política de pacificación de calles también en dichas rondas y el cambio de configuración de cruces y tiempos de semáforos para facilitar el uso de bicicleta en la calzada, así como señalar a la entrada de las rotondas "prioridad bicicletas" y marcar el itinerario correspondiente, facilitando su circulación y uso completo. Por todo ello, resulta necesario prestar mucha atención a la visibilidad de la bici en los diferentes cruces impidiendo en ese entorno el aparcamiento, la carga y descarga, los paneles publicitarios y cualquier otra clase de mobiliario que impida el contacto visual de los vehículos circulando.

METODOLOGÍA:

Para la adecuación y seguimiento de las vías ciclistas se utilizaría fundamentalmente la información facilitada y puesta en común relativa a la revisión de las calles tranquilas, los espacios convivencia con peatones, las ciclocalles, los ciclocarriles, así como todos aquellos datos de interés recogidos tanto durante la actividad de los guiados urbanos personalizados, como en la adecuación física de los caminos escolares. Todas estas adecuaciones conllevan la revisión y adecuación de la señalización vertical y horizontal anterior, a fin de dotar de coherencia a las velocidades máximas autorizadas dentro de un mismo viario recomendado, o bien en la confluencia de más de un viario recomendado.

En las calles tranquilas, los ciclocarriles y las ciclocalles resulta necesario separar el «20» o el «30» del pictograma de la bicicleta para clarificar el mensaje consistente en la limitación de velocidad para todos los vehículos.

Asimismo, resulta necesario cuidar que los itinerarios ciclistas no se vean interrumpidos por aparcamientos indebidos, como son fundamentalmente las dobles filas, y que cualquier corte de los mismos, como son las obras y la aglomeración de vehículos que se presenta en los accesos a los centros escolares, disponga de alternativas adecuadas en caso necesario.

Aquellos viarios por donde transcurra un itinerario ciclista recomendado serán de limitación 20 km/h o 30 km/h en función de si el viario es residencial o no. De este modo se asegura una velocidad compatible con los cambios de carril que pueda necesitar hacer el ciclista. En este sentido, resulta conveniente prestar especial atención tanto a los lugares de confluencia de ciclocalles con ciclocarriles, como a las transiciones de acera a calzada y de calzada a acera, en los que el ciclista se encuentra con un cambio de las condiciones físicas y convivenciales, marcadas por las limitaciones urbanísticas que ofrece la ciudad de cara a la posible elección de viarios e itinerarios recomendados.

TEMPORALIZACIÓN:

La partida presupuestaria está predefinida entre los años 2016 y 2019, lo cual marcará el desarrollo de los trabajos de remodelación en función de los ejes viarios que se vayan seleccionando previo consenso. Por consiguiente, se recomienda revisar el inventario de las infraestructuras anualmente, recogiendo aquellas propuestas periódicas que sean consensuadas en la Mesa de la Movilidad.

1.2 Programa formativo-informativo en materia de infraestructuras y servicios municipales**OBJETIVOS:**

- Informar periódicamente en lo relativo a la remodelación progresiva de los ejes viarios en el municipio, así como de la supresión de muchos de los ejes viarios recogidos en el Plano de Carriles Bici y Aparcabicicletas que continúa en vigor.
- Abogar por una correcta gestión del espacio en la calzada como recurso que contrarreste las retenciones de uso por parte de los/as usuarios/as ciclistas mayores de 14 años; (a partir de esta edad no está permitido circular por las aceras según la normativa vigente).
- Distribuir física y virtualmente el folleto con las vías ciclistas recomendadas en el municipio, recogiendo los diferentes ejes viarios de las calles tranquilas, los espacios convivencia con peatones, las ciclocalles, y los ciclocarriles.
- Distribuir física y virtualmente el folleto con las diferentes iniciativas municipales en materia ciclista, ya sean de componente Técnico y de Infraestructuras, Educativo o Divulgativo.
- Continuar con las Mesas de la Movilidad de temática ciclista como espacio de consulta y toma de decisiones relativas a las diferentes medidas de actuación a desarrollar.

CONTENIDOS:

- Divulgación/actualización virtual del mapa urbano de la bicicleta de manera periódica, y llevada en función del estado de la remodelación de los ejes viarios de uso ciclista.
- Difusión física de un tríptico que contenga el mapa urbano de la bicicleta con las diferentes tipologías de ejes viarios recogidos en su leyenda.
- Difusión física de un tríptico que contenga las diferentes iniciativas municipales ofertadas como actividades de carácter permanente.
- Mesa de la Movilidad como espacio de encuentros de componente formativo-informativo, con objeto de contrastar el intercambio de experiencias prácticas y la toma de decisiones en materia de movilidad ciclista. Para ello, resulta necesario partir de la premisa de mejorar la calidad de los planes de actuación con las aportaciones de las diferentes visiones de los ciudadanos y asegurar que estos planes de actuación serán ampliamente aceptados.

METODOLOGÍA:

Para establecer una correcta divulgación del contenido físico de los folletos, resulta necesaria la interacción con diferentes agentes sociales como son las asociaciones ciclistas, vecinales, cívicas o ecologistas, así como con las diferentes tiendas de bicicletas, espacios juveniles municipales, juntas municipales de distrito, oficina de turismo, etc.

De cara a su divulgación virtual y a través de los medios de comunicación, resulta imprescindible establecer una periodicidad difusora, la cual se recomienda acometer semestral o anualmente.

La Mesa de la Movilidad ha desarrollado hasta el momento actual una técnica de participación asociada a un método consultivo, en la cual han tenido lugar una decena de reuniones abiertas al conjunto de la ciudadanía, que normalmente se utilizan para exponer planes previamente trabajados o por evidenciar una problemática que el equipo de gobierno quiere afrontar. En algunas reuniones se han especificado las primeras medidas de actuación con asociaciones y colectivos con intereses comunes, durante estos encuentros se ha contado con un moderador que facilita la participación más amplia posible. Se ha venido obteniendo más información que en las reuniones estrictamente públicas pero comportan más esfuerzo de preparación, ejecución y análisis.

De cara a aumentar y optimizar la diversidad participativa es imprescindible conocer la opinión después de someterla a un proceso de información, deliberación y consenso. El proceso de implicar activamente a la ciudadanía en la toma de decisiones pasa por generar grupos de trabajo donde se integren ciudadanos/as a título individual, así como miembros de la administración local y del tejido social, de este modo los temas a tratar pueden ganar profundidad, y en ocasiones llegar a gestionar conjuntamente parte de los presupuestos asignados con anterioridad.

TEMPORALIZACIÓN:

- Revisión de la divulgación física de los folletos con periodicidad semestral o anual, en función del número de existencias y posibilidades de distribución en los diferentes puntos de interés.
- Convocatoria de la Mesa de la Movilidad de temática ciclista en función de los avances acaecidos en las medidas de actuación tratadas con anterioridad, así como de la necesidad de nuevas convocatorias en función de la calendarización consensuada previamente.

2.1 Programa de reforma y mejora de viarios y sendas interurbanas con poblaciones de la comarca del Henares

OBJETIVOS:

- Continuar con el proceso de consulta colectiva para la configuración de un mapa ciclo-peatonal a escala comarcal.
- Abrir el proceso consultivo-deliberativo para inventariar los itinerarios comarcales en colaboración con los gobiernos locales de las poblaciones aledañas.
- Invertir económicamente en aquellos tramos interurbanos de competencia municipal susceptibles de reforma, señalización y balizamiento.
- Elaborar junto al Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid el inventariado de todos los tipos de vías ciclistas que se encuentran en el entorno próximo de Alcalá de Henares.

CONTENIDOS:

Proceso de inventariado y divulgación de aquellos viarios y sendas que conectan con poblaciones de la comarca de Alcalá. Resulta imprescindible que la titularidad de estos trazados pertenezca a los municipios participantes con objeto de establecer un proceso colaborativo y supramunicipal, compatible a su vez con el desarrollo del programa regional de Red de Infraestructuras para Bicicletas (riB).

Este programa regional “riB” consiste en dos fases: una primera fase de inventariado de todos los tipos de vías ciclistas que existen en la región, en las que se recogen más de 40 propuestas para posibles acciones de mejora de los carriles bici e itinerarios ciclistas. Dicho inventario se pondrá a disposición de los ciudadanos en la web del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Posteriormente, se procederá a una segunda fase que consistirá en la intervención en los llamados “puntos de bloqueo” dentro de las rutas ciclo-peatonales en el acceso a paradas de la red de transporte e itinerarios cicloturísticos.

METODOLOGÍA:

Fundamentada en los mecanismos de participación institucional que sean capaces de desplegarse en colaboración con las diferentes entidades comarcales y regionales.

El proceso para el inventariado de un mapa ciclo-peatonal a escala comarcal depende en buena medida de la disposición del gobierno local a colaborar con entidades locales como “Hijos y Amigos de Alcalá”, “Pedalada A Pedalada”, y otras asociaciones o personas representadas a título individual. De cara al proceso de intervención resulta imprescindible que la titularidad de estos trazados pertenezca a los municipios participantes con objeto de establecer un proceso colaborativo y supramunicipal, compatible a su vez con el desarrollo del programa regional de Red de Infraestructuras para Bicicletas (RIB). Para el desarrollo de este último, resulta indispensable que el gobierno local tienda la mano al gobierno regional, dado a partir de facilitar y poner en común toda la información de interés relativa al inventariado de los itinerarios ciclo-peatonales existentes a escala comarcal.

TEMPORALIZACIÓN:

Vendrá dada en función de los procesos de inventariado y posterior intervención que se desarrollen en colaboración con las diferentes entidades comarcales y regionales.

3.1 Programa municipal de calmadore del tráfico en el ámbito urbano

OBJETIVOS:

- Establecer medidas orientadas al calmadore del tráfico, la mejora peatonal y la incorporación de los/as ciclistas a la calzada.
- Reducir el límite de velocidad con limitación a 30 km/h de cualquier calle de un único carril, la limitación a 30 km/h del carril derecho en vías de más de un carril, señalizando expresamente la presencia y prioridad del ciclista, o la obligación de distancia de seguridad trasera y lateral por parte de otros vehículos.
- Vigilar el exceso de velocidad de los vehículos motorizados
- Incrementar la habitabilidad de las zonas donde se aplica y una potenciación del uso de la calle hacia actividades de encuentro y recreo.
- Coordinar acciones que tienen como objetivo, por una parte, advertir la entrada a una zona y, por otra, garantizar la disciplina viaria.

CONTENIDOS:

Adecuación física de las infraestructuras divulgada por los cauces comunicativos municipales, y apoyada por el Área de Seguridad Ciudadana, así como por el cuerpo de Policía Municipal para velar por una adecuada convivencia entre ciclistas, automovilistas y peatones.

La revisión de medidas basadas en fomentar la reducción de la velocidad, como pacificar la circulación en la red secundaria y de distribución a 30 km/h. Acometer paulatinamente la reducción a 20 km/h para áreas residenciales, zonas de coexistencia como entornos escolares y sanitarios. Las redes primarias y de mayor capacidad mantienen límites de 50 km/h, mientras que en las calles y avenidas principales de los barrios, distribuidoras del tráfico interno, la limitación se establecería a 30 km/h para los carriles de la derecha y 40 km/h para el resto de carriles.

La primera medida a adoptar debe ser la señalización horizontal para recordar la velocidad máxima autorizada en las vías de circulación local. Asimismo, la política de limitación de la velocidad debe apoyarse en activas y continuadas campañas de concienciación sobre la movilidad amigable, empleando anuncios en los medios locales y distribución de folletos en los domicilios.

METODOLOGÍA:

Una calle vacía, aunque tenga una señal de 30, hace que los conductores vayan más deprisa. Lo realmente importante consiste en que las medidas para limitar la velocidad, que las hay de muchos tipos, sean efectivas y coherentes.

Además de las medidas recogidas en el apartado 1.1, programa municipal para la remodelación de infraestructuras, ha de sumarse el apoyo del Cuerpo de Policía Municipal para velar por el cumplimiento de las velocidades máximas establecidas en los diferentes viarios urbanos. Asimismo, resulta necesario continuar llevando a la práctica esta medida de actuación desempeñada por el cuerpo de Policía Municipal en tanto en cuanto se presenta como un garante para la adecuada convivencia entre los diferentes agentes que hacen uso de la calzada, facilitando la circulación y el cumplimiento de obligaciones de la bicicleta como vehículo de pleno derecho.

TEMPORALIZACIÓN:

Instalación de la señalización vertical a medida que se acondicionen los diferentes viarios recomendados para circular en bici por la calzada.

Se recomienda que todos los años el Ayuntamiento lance una campaña para recordar a la ciudadanía las restricciones de velocidad, además de efectuar controles para evaluar el cumplimiento del límite de la velocidad.

4.1 Programa regional de Red de Estacionamientos para Bicicletas (reB)**OBJETIVOS:**

- Colaborar con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para la instalación de aparcabicicletas dentro de las tres estaciones alcaláinas de la red de Cercanías RENFE.
- Informar sobre la localización de aparcabicicletas, para fomentar el uso combinado de la bicicleta y el transporte público.
- Facilitar a los usuarios que se desplacen en bicicleta la posibilidad de continuar su viaje en transporte público.

CONTENIDOS:

Estacionamientos para bicicletas en estaciones de Metro y Cercanías y en marquesinas o estaciones de autobús interurbano de municipios de la Comunidad de Madrid.

Instalación de aparcamientos en el entorno de las tres estaciones alcalaínas de Cercanías RENFE de los 58 puntos con los que cuenta la Red de Estacionamientos. Cada uno de estos puntos dispondrá de un panel informativo donde se muestran los accesos ciclistas a la zona, consejos sobre cómo aparcar la bicicleta con seguridad, y la normativa de los estacionamientos del Programa reB. El interés va en aumento en la región y varios ayuntamientos ya han consultado al Consorcio sobre las condiciones para la instalación de nuevos aparcabicicletas.

En la planificación regional se han establecido los itinerarios más relevantes para acceder de manera directa a la estación en un radio de 3km, diferenciando claramente cuando se trata de vías con tráfico, sin él o con carril-bici segregado, sin asfaltar e incluso tramos con tráfico más complejo. Para ello, este plano recogerá aquellos itinerarios recomendados entre los diferentes barrios que comunican con cada una de las tres estaciones de Cercanías RENFE, su configuración viene dada en función de los nodos comunicativos más óptimos atendiendo a criterios de seguridad y capacidad de desenvolvimiento por el entramado urbano, para lo cual, asociaciones ciclistas locales y regionales están en proceso de fusionar los trazados necesarios para tales fines a partir del mapa de calles tranquilas y el mapa de ciclocarriles.

METODOLOGÍA:

La metodología de implantación del plan reB está fundamentada en la selección de los estacionamientos "reB" percibidos por los ciclistas como enclaves seguros. <http://www.crtm.es/muevete-por-madrid/madrid-en-bici.aspx>

TEMPORALIZACIÓN:

El asesoramiento inicial facilitado desde las entidades regionales al Consorcio Regional de Transportes de Madrid para escoger las localizaciones y realizar la información asociada dará lugar próximamente a su implantación, en este sentido hay que tener en cuenta que la facilitación y puesta en común de toda información necesaria para la implantación de este plan a escala local condiciona la posible prioridad que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid otorgue a las estaciones alcalaínas en cuestión.

5.1 Programa municipal para la mejora y ampliación de aparcabicicletas**OBJETIVOS:**

- Actualizar el inventariado de los aparcabicicletas existentes, incluyendo sus horarios de servicio.
- Estudiar y revisar la ubicación y el diseño de los aparcamientos de bicicletas, con las consiguientes propuestas de mejora y/o ampliación.
- Estudiar la instalación de aparcabicicletas dentro de las dependencias públicas municipales.
- Estudiar la instalación de aparcabicicletas anexas a las dependencias públicas municipales.
- Estudiar la instalación de aparcabicicletas en los aparcamientos subterráneos municipales del casco histórico.

CONTENIDOS:

La utilización de los aparcabicicletas municipales es muy discreto debido a los siguientes motivos:

- La ubicación no siempre es acertada en cuestiones de utilidad y seguridad.
- El diseño de algunos de los aparcamientos no es acertado por disponer de un único punto de anclaje, imposibilitando el atado del cuadro en condiciones de seguridad ante robos.

METODOLOGÍA:

Se deben cambiar aquellos aparcabicicletas con un modelo que permite un único punto de anclaje por otro de doble anclaje que cumpla con unos mínimos de seguridad frente al robo, siguiendo las recomendaciones del Manual de Aparcamiento de Bicicletas del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE).

http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf

Es necesario revisar las ubicaciones de los aparcabicicletas. Asimismo, se debe acometer el inventariado de los aparcabicicletas existentes, incluyendo sus horarios de servicio. Para ello, se puede poner en común el mapa de aparcabicicletas en la Mesa de la Movilidad.

Se recomienda el empleo de aparcamientos municipales bajo rasante, consistente en reservar de 1 ó 2 plazas de los aparcamientos subterráneos municipales del casco histórico para destinarlos al estacionamiento de bicicletas. La ciudad cuenta con tres aparcamientos públicos subterráneos: el de San Lucas con acceso desde Vía Complutense; el de La Paloma con acceso desde la C/ Santo Tomás de Aquino y el del Mercado con acceso por la C/ Cerrajeros.

TEMPORALIZACIÓN:

En primer lugar, debe acometerse un inventariado de la red municipal de aparcabicicletas para, posteriormente, decidir los posibles cambios de modelo o ubicación, ya sea de la acera a la calzada, o bien dentro de las propias dependencias públicas (edificios administrativos municipales, edificios universitarios, comisaría de policía, hospital, centro de especialidades médicas, juntas municipales de distrito, ambulatorios, etc.)

Para la instalación de aparcabicicletas bajo rasante, resulta indispensable que la administración local consensue con las empresas concesionarias de los aparcamientos subterráneos de cara a acometer la instalación de los mismos.

6.1 Programa municipal para la implementación de aparcabicicletas en edificios de viviendas y centros de trabajo**OBJETIVOS:**

- Dotar al municipio de una normativa específica sobre aparcamiento de bicicletas.
- Incentivar la instalación de aparcabicicletas dentro de los edificios de viviendas interesados en acogerse al programa.
- Incentivar la instalación de aparcabicicletas dentro de las instalaciones empresariales interesadas en acogerse al programa.

- Contribuir a garantizar el aparcamiento cómodo y seguro desde las infraestructuras domésticas hasta donde las bicicletas hacen estancias largas y repetitivas como son los centros de trabajo.
- Contribuir a la consolidación y normalización de la bicicleta como opción natural de movilidad en la ciudad.

CONTENIDOS:

Un aspecto sorprendentemente olvidado en las políticas de promoción de la bicicleta es el de garantizar el aparcamiento cómodo y seguro para bicicletas. Y no solo el aparcamiento doméstico, que es esencial para la tenencia de la bici y su conservación, sino aparcamientos en los lugares de máxima afluencia ciclista y, sobre todo, aparcamientos seguros allá donde las bicicletas hacen estancias largas y repetitivas, es decir, en centros de trabajo y en centros educativos.

Se trata, por tanto, de mitigar la incidencia y la normalización del robo y del vandalismo relacionado con este tipo de vehículos. Que se asuma el robo como algo connatural a la tenencia y utilización de bicicletas es una perversión aceptada por la mayoría de la gente y sobre la que, aparentemente, no se puede actuar de una manera suficientemente efectiva.

METODOLOGÍA:

Fundamentada en que el gobierno local se dote de una normativa específica para, posteriormente, servir de apoyo a todas aquellas viviendas y empresas del sector privado (tiendas, industrias, centros comerciales, etc.) que demanden la implementación de aparcabicicletas en sus dependencias. Por ello, el gobierno local deberá apoyar este tipo de iniciativas, incentivando y promocionando el conjunto de lugares cómodos, seguros y bien localizados para dejar las bicicletas estancias largas con garantías, con objeto de dar oportunidades reales a las personas que quieran elegir las, dignificando y normalizando su uso, impidiendo que el robo y el vandalismo actúen como disuasores del uso de la bicicleta.

TEMPORALIZACIÓN:

Como parte de una política integral de la bicicleta, las administraciones públicas deben dotarse de una normativa, habitualmente la ordenanza municipal de urbanismo, que prevea una reserva mínima de plazas para bicicletas en los edificios nuevos y en los planes de ordenación urbanística futuros.

Esta normativa debe ser de obligada aplicación tanto para los edificios de promoción privada como los de promoción pública. Especialmente en los nuevos edificios municipales, las actuaciones deben ser ejemplares para transmitir la voluntad del Ayuntamiento de ofrecer la máxima calidad a usuarios y usuarias de la bicicleta.

Una vez tramitada esta normativa, se recomienda iniciar una campaña pública que promueva esta iniciativa a nivel doméstico y empresarial, a fin de que aquellas comunidades de vecinos o empresas privadas interesadas en la misma puedan tomar partida en colaboración con el gobierno local. Una vez establecido este cauce, el gobierno local puede servir como organismo de consulta, contribuyendo a dar los pasos necesarios en lo relativo a asesoramiento y los requisitos legales necesarios. Para más información, puede consultarse la normativa sobre aparcamiento de bicicletas del Manual de Aparcamiento de Bicicletas.

http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf

7.1 Programa municipal de sistema público de alquiler de bicicletas

OBJETIVOS:

- Consolidar aquellas medidas orientadas a la recuperación y el mantenimiento de la flota de bicicletas públicas.
- Recuperar bicicletas y puntos de préstamo anteriormente ofrecidos por el sistema público de alquiler de bicicletas.

CONTENIDOS:

El servicio ALCALÁ BICI, que contaba con cinco puntos de préstamo en el área de influencia del casco histórico, ha sido parcialmente reducido a principios de la presente década por falta de financiación, y agravado por el maltrato y los robos de las bicicletas públicas, y el poco uso dado en el tiempo de implantación del servicio. Se cuenta con los siguientes puntos de préstamos: Quinta de Cervantes, Ciudades Deportivas de El Val y El Juncal y Junta Municipal Distrito IV).

Por estas razones, resulta necesario reconfigurar las bases del modelo de gestión mediante:

- *La entrega de la bicicleta en una ubicación distinta a la de su punto de préstamo inicial mediante un sistema de registro de componente virtual. Paralelamente, se recomienda acometer un inventariado del número actual de socios/as que hacen uso manifiesto del servicio.*
- *La recuperación de los puntos de préstamo, dando prioridad al área de influencia del casco histórico, incluyendo ubicaciones estratégicas como las cuatro Juntas Municipales de Distrito no adheridas en la actualidad, o la Ciudad Deportiva de Espartaes.*
- La dotación de medidas de seguridad mayores para cada bicicleta, en consonancia con el programa “no dejes que te roben la bici”. Asimismo, dichas bicicletas públicas pasarán a formar parte del sistema de Biciregistro.
- *La optimización del mantenimiento y reparación de bicicletas públicas mediante:*
 - La ampliación del personal dedicado a esta materia a partir de un acuerdo de colaboración con asociaciones/colectivos ciclistas locales y entidades sociales colaboradoras.
 - La colaboración de tiendas de bicicletas interesadas en realizar una promoción común del servicio a partir de la cesión de piezas y componentes.
 - La recuperación de bicicletas públicas e incorporación de más vehículos a la flota: la ampliación del personal dedicado al mantenimiento y reparación de bicicletas públicas también traería la posibilidad de recuperar todas aquellas bicicletas que actualmente se encuentran fuera de servicio a partir de la optimización de los recursos materiales disponibles. Asimismo, la incorporación de más vehículos a la flota de bicicletas públicas puede configurarse a partir de la reparación de bicicletas cedidas por diferentes cauces.

METODOLOGÍA:

La ligera mejoría que ha experimentado el sistema público de alquiler de bicicletas durante el último año se debe fundamentalmente a dos razones: la incorporación de un empleado municipal a las tareas de mantenimiento y reparación, y la introducción de partidas presupuestarias para la adquisición de

unos materiales básicos para dichas tareas. No obstante, optimizar el mantenimiento, la reparación, la recuperación, la incorporación de más vehículos a la flota de bicicletas públicas, o la reintroducción de nuevos puntos de préstamo pasa por los factores arriba mencionados.

TEMPORALIZACIÓN:

Vendrá dado por la inyección económica necesaria para la adecuada interacción que se desarrolle entre el gobierno local, las entidades sociales y las asociaciones ciclistas.

8.1 Programa municipal de desarrollo y mejora del marco normativo y recomendaciones relacionadas con la bicicleta

OBJETIVOS:

- Evaluar y crear una nueva Ordenanza Municipal de Circulación atendiendo a criterios que favorezcan la movilidad a pie y en bicicleta.
- Dotar de coherencia a la creación de una nueva Ordenanza Municipal de Circulación en consonancia con el Reglamento General de Circulación vigente.
- Divulgar la nueva Ordenanza Municipal de Circulación entre aquellos departamentos inmersos en su aplicación.

CONTENIDOS:

Elaboración de una Ordenanza tipo que incluya un apartado específico de movilidad en bicicleta dentro de Ordenanza Municipal de Circulación, y a su vez incorpore criterios de calmado de tráfico y perspectivas que favorezcan la movilidad peatonal y ciclista. En la creación de esta Ordenanza se está trabajando de forma transversal entre diferentes áreas del gobierno local.

METODOLOGÍA:

Ha de ser consensuada dentro de la Mesa de la Movilidad y a su vez valorada entre las diferentes áreas de gobierno local, y usuarios/as expertos en normativas ciclistas tanto a nivel local como regional.

TEMPORALIZACIÓN:

Se recomienda comenzar su redacción a partir de inicios del año 2017 para su posterior consenso y aplicación.

9.1 Programa municipal de bicicleta y sostenibilidad en las actividades deportivas escolares

OBJETIVOS:

Desarrollar el proyecto educativo de educación y formación vial "PEDALADA A PEDALADA LA VIDA TENGO GANADA" dentro del Plan de Educación Ambiental:

OBJETIVOS DIDÁCTICOS:

Los objetivos que hemos desarrollado con nuestro proyecto, los podemos clasificar en tres categorías:

OBJETIVOS CONCEPTUALES:

- Conocer las distintas partes que forman la bicicleta.
- Conocer los conceptos básicos relacionados con la mecánica.
- Identificar técnicas de conducción.
- Adaptar la forma de conducción de la bicicleta a las condiciones del entorno.
- Distinguir el significado de las distintas formas y colores de las principales señales de tráfico que podemos encontrar en nuestro entorno.
- Conocer el entorno urbano próximo de la escuela y recuperar el trayecto de casa a la escuela.

OBJETIVOS PROCEDIMENTALES:

Dentro de los objetivos procedimentales, cabe reseñar el principal objetivo, que ha sido:

- Aprender a montar en bicicleta sin *ruedines*.
Aunque también hemos desarrollado los siguientes:
- Relacionarse con otras personas, con aficiones semejantes: la bicicleta.
- Planificar rutas y "minirutas" por su entorno próximo.
- Saber pedalear.
- Desarrollar las Cualidades Físicas Básicas: fuerza, velocidad, resistencia y flexibilidad.
- Desarrollar las capacidades perceptivo- motoras: coordinación, equilibrio y agilidad.
- Adaptar la dieta en función de los esfuerzos requeridos: saber que debemos comer y beber antes, durante y después del ejercicio.

OBJETIVOS ACTITUDINALES:

- Fomentar el uso de la bicicleta.
- Adquirir conductas saludables.
- Mejorar la calidad de vida.
- Respetar las normas de Circulación Vial.
- Crear conciencia ecológica, ayudando a los niños a ver la bicicleta como un medio de transporte, más limpio y menos contaminante.
- Empatizar con las personas de nuestro entorno, para establecer lazos.
- Inculcar valores a los niños, como compañerismo, respeto y espíritu de sacrificio.
- Aceptar las limitaciones propias y de los compañeros.
- Participar activamente en las actividades propuestas.

CONTENIDOS:

Los contenidos seleccionados en este proyecto hacen referencia a los Bloques de Contenidos propuestos en el Currículo oficial. Concretamente esta unidad didáctica, está relacionada con el bloque 1 "imagen y percepción", con el bloque 2 "Habilidades y Destrezas", el bloque 4 "Actividad Física y Salud" y el bloque 5 "Juegos y Actividades Deportivas", que han sido tomados en sus tres aspectos: conceptuales, procedimentales y actitudinales.

CONTENIDOS CONCEPTUALES:

- Distintas partes que forma la bicicleta.
- Conceptos básicos relacionados con la mecánica: frenos, manillar, horquilla, cuadro....
- Técnicas de conducción, qué debemos hacer en un terreno llano, subiendo o bajando un terreno, con baches, terreno mojado, conducción por arena...

- Orientación con un plano.
- Seguridad Vial: las señales de obligación, de precaución y prohibición.
- El entorno urbano próximo de la escuela y recorrido del trayecto de casa a la escuela.
- Anticipación a las situaciones de peligro: mejora de los mecanismos de percepción, decisión y ejecución.

CONTENIDOS PROCEDIMENTALES:

- Relacionarse con otras personas, con aficiones semejantes: la bicicleta.
- Planificación de rutas y "minirutas" por su entorno próximo.
- Ajuste de la cadencia de la pedalada, en función de las condiciones del entorno.
- Desarrollo las Cualidades Físicas Básicas: fuerza, velocidad, resistencia y flexibilidad.
- Desarrollo las capacidades perceptivo- motoras: coordinación, equilibrio y agilidad.
- Adaptación de la dieta en función de los esfuerzos requeridos: saber que debemos comer y beber antes, durante y después del ejercicio.
- Organización de una salida al entorno próximo, para realizar un juego de orientación con bicicleta.

CONTENIDOS ACTITUDINALES:

- Fomento el uso de la bicicleta.
- Autonomía y autocontrol.
- Adquisición de conductas saludables.
- Respeto a los peatones, animales, plantas y entorno.
- Respeto de las normas de Circulación Vial.
- Conciencia ecológica, ayudando a los niños a ver la bicicleta como un medio de transporte, más limpio y menos contaminante.
- Implantación de valores a los niños, como compañerismo, respeto y espíritu de sacrificio.
- Aceptación y respeto de las limitaciones propias y de los compañeros.
- Participación activa en las actividades propuestas.

METODOLOGÍA:

La filosofía de trabajo responde a los siguientes principios metodológicos que van a inspirar dicho proyecto:

· **PRINCIPIO DE FLEXIBILIDAD:** La intervención educativa se adaptará a cada niño en particular en función de sus capacidades y necesidades. Se deben programar las actividades de forma que estas aporten lo básico para todos y lo máximo para cada uno.

· **PRINCIPIO DE ACTIVIDAD:** Se da siempre por supuesto en la actividad física, pero conviene matizar. No por realizar un ejercicio o una actividad determinada, se está haciendo metodología activa. Este principio pretende que el alumno/a no se limite a repetir modelos propuestos, sino que a partir de una propuesta de trabajo desarrolle su actividad en función de sus capacidades, intereses y motivaciones. El guía actuará como conductor para facilitar la construcción de aprendizajes significativos.

· **PRINCIPIO DE FUNCIONALIDAD:** Los aprendizajes deben ser funcionales asegurando que puedan ser utilizados en diferentes circunstancias y para distintas situaciones y actividades.

· **PRINCIPIO DE PARTICIPACIÓN:** Este principio se desarrolla a través del trabajo en equipo, el cual debe prevalecer sobre el individual, de este modo se fomentará el compañerismo y la cooperación. Los equipos deben ser compensados y de composición heterogénea.

· **PRINCIPIO DE INTEGRACIÓN:** Hay que entender la actividad en bicicleta, como vía de desarrollo de las capacidades de cada niño en función de sus posibilidades, que no diferencie en función del sexo u

otra condición. Por lo tanto no hay una respuesta motriz única sino una mejora de la actividad motriz con relación al punto de partida.

· **PRINCIPIO LÚDICO:** Todo el trabajo está basado en el juego, partiendo de que uno de los objetivos principales es que los niños lo pasen bien montando en bicicleta, con el fin de crear hábitos de práctica a largo plazo.

TEMPORALIZACIÓN:

En los resultados del proyecto integrado en las aulas se observa un éxito rotundo del mismo ya que, en términos generales, tan solo hay un 1,6% de alumnos que no han conseguido aprender a montar en bici. Destacar que, el 78% del alumnado, ha terminado en el proyecto, montando en bici correctamente y de manera segura.

10.1 Programa municipal de camino escolar y movilidad infantil

OBJETIVOS:

- Aumentar el número de alumnos que utilizan la bicicleta y el caminar, los llamados modos activos, para ir o volver del colegio.
- Reducir la dependencia del coche en los desplazamientos entre la casa y el centro educativo.
- Incrementar la autonomía infantil y crear ciudades más habitables.
- Establecer un programa paneuropeo de acreditación que permita a los colegios de primaria trabajar de forma autónoma para aumentar los niveles de uso de la bicicleta y comprometerse con el seguimiento y la evaluación del cambio modal.
- Desarrollar una red del Programa "Embajadores", que dotará de herramientas pertinentes y animará a los estudiantes de secundaria a incrementar el uso de la bicicleta entre sus compañeros.
- Compartir conocimiento entre ciudades, regiones y centros educativos y desarrollar una agenda paneuropea para la promoción de la movilidad sostenible a la escuela.
- Desarrollar una adecuación física de los caminos escolares correspondidos con el programa de remodelación de infraestructuras (punto 1.1).
- Apoyar proyectos de camino escolar seguro, como los ya existentes en el Instituto "Pedro Gumiel", y en otras actividades educativas como la del barrio de la Garena, dentro del marco de las Fiestas del Distrito IV.

Objetivos a largo plazo:

- Fomentar un cambio modal continuado del coche a la bici, al caminar y a otros modos sostenibles, con más centros alcanzando los más altos niveles de acreditación STARS.
- Compartir el modelo y los resultados del programa de cara a extender la adopción del programa en otras ciudades y países de la Unión Europea.

CONTENIDOS:

Requisitos básicos para participar en STARS: recursos y medios que ha de emplear un Ayuntamiento en este programa:

Tamaño de la ciudad y número de centros educativos implicados: No hay restricciones de tamaño para la ciudad. Cualquier municipio puede participar en STARS con tantos colegios como desee. Sin embargo

aconsejamos, en orden a la optimización de los recursos, implantar el programa en, al menos, 6 colegios o institutos para una ciudad media. Las ciudades que tengan menos de 6 centros escolares podrían asociarse con otros municipios colindantes para llevar a cabo el programa a un coste razonable.

Compromiso político con la movilidad sostenible: Absolutamente imprescindible. El municipio habrá de firmar una carta de adhesión al programa en la que: garantizará la implantación del programa con la metodología y la evaluación prevista por el programa STARS, velará también por la coordinación de los diferentes departamentos en las actividades del programa, velará por las condiciones de seguridad del tráfico que permitan la implantación del programa.

Condiciones de tráfico para peatones y ciclistas: Es necesario que sean suficientemente buenas para planificar viajes activos y autónomos al centro educativo. Sin embargo, si alguna ciudad no posee estas condiciones, ha de pensar que a veces su inclusión en el programa sirve de acicate para que el municipio acometa cuanto antes las medidas necesarias para, si no garantizar, al menos, favorecer la seguridad.

Recursos Humanos mínimos: Si es necesario hay que subcontratar a un experto externo que se encargue del proceso o asignar a alguien del personal del ayuntamiento para llevarlo a cabo. Lo ideal sería: Un empleado municipal que coordine el programa con las instituciones y entidades que participen que pueda también llevar a cabo actuaciones de evaluación y supervisión, un educador ambiental a jornada completa por cada 12 centros escolares donde se implante STARS.

Actividades mínimas: STARS aconseja realizar al menos actividades de: Encuestas sobre movilidad a alumnos y profesores, al inicio y al final del programa. Formación y entrenamiento ciclista a los alumnos (lo puede impartir la policía municipal). Diagnóstico y acondicionamiento del entorno de los colegios para favorecer la movilidad peatonal y ciclista (a ser posible, implicando a los responsables municipales de urbanismo). Realización de una campaña pro movilidad sostenible en cada centro cada curso académico: talleres de reporteros de la movilidad, concursos, rifas, conferencias, exposiciones, organización de *bicibuses* y *pedibuses*, itinerarios ciclistas que visibilicen el programa, etc.

Socios a involucrar: Cuantos más mejor. Mínimo: Dentro del Ayuntamiento: policía, urbanismo, educación, movilidad y salud.

Externas al Ayuntamiento pero dentro de la ciudad: directores y profesores de los colegios, asociaciones de voluntarios, de ciclistas, de peatones, de vecinos, de empresarios y AMPAS.

Comunicación: Intensiva a todos los niveles, incluso fuera de la ciudad: reuniones con otras ciudades STARS.

Difusión del programa: Aparición en medios locales (radio, prensa, TV, web del ayuntamiento, webs de los centros educativos, blogs ad hoc, etc.), nacionales y europeos (web europea STARS).

METODOLOGÍA:

Cómo poner en marcha el proyecto STARS. Pasos iniciales para Ayuntamientos:

PASO 1: Formar el Equipo de Trabajo STARS

Una de las claves del éxito del proyecto es conseguir la implicación de varios servicios de la administración municipal que trabajen de forma cohesionada desarrollando esta iniciativa. Aunque habitualmente parte de un departamento concreto de la corporación, una de las tareas importantes que va a tener quien lo impulse, es tejer una red institucional y conseguir que otras concejalías se involucren activamente en el mismo.

PASO 2: Destinar Recursos

Desarrollar un programa de movilidad activa entre centros educativos requiere que el Ayuntamiento destine recursos materiales y humanos a este fin. Cada municipio tendrá que analizar su situación de partida y adecuarla a los objetivos que quiera alcanzar.

PASO 3: Seleccionar e implicar a los colegios

En el momento en que los colegios considerados objetivo son seleccionados, se establece un proceso de anexión al proyecto en dos fases.

FASE 1: Acercamiento o primer contacto FASE 2: Compromiso

PASO 4: Celebración del Taller STARS

En la metodología original, se planteaba la necesidad de llevar a cabo un taller local con todos los colegios y las áreas de la administración implicadas. Desde la experiencia de Madrid, se ha visto que estos talleres son un magnífico método para generar red y para compartir experiencias y conocimiento entre los centros y entre otros agentes implicados. Por este motivo, se recomienda organizar al menos tres veces al año estos encuentros múltiples de intercambio de ideas, metodologías y experiencias.

Metodología para primaria: Sistema de Acreditación: Bronce, plata y oro, sistema de acreditación de los centros educativos en tres niveles.

Proceso de Acreditación en diez pasos:

1. Los colegios son informados sobre STARS Europe.
2. Los colegios participan en el taller local.
3. Los colegios firman la Carta de Compromiso.
4. Se asigna un asesor STARS a cada colegio.
5. Los colegios constituyen un Grupo de Trabajo STARS.
6. Los colegios desarrollan y completan su Plan de Actividad.
7. Los colegios ponen en marcha las actividades con la ayuda del asesor STARS.
8. Los colegios aportan los datos de movilidad en septiembre y mayo.
9. El asesor STARS reconoce a los colegios con la certificación Bronce, Plata u Oro.
10. Los colegios continúan trabajando para alcanzar el nivel Oro.

TEMPORALIZACIÓN:

Tiempo mínimo de implementación: Al menos 3 cursos escolares, aunque se aconsejan 5 años para consolidar los resultados. Por supuesto, la intervención más intensa de recursos habría de hacerse durante los 3 primeros años.

Calendario sugerido (para más información, consultar evento de acreditación):

Los Embajadores de la Movilidad Juvenil deberán seleccionarse cuanto antes, a ser posible entre septiembre y octubre. La primera reunión deberá convocarse como muy tarde a final de noviembre.

El proyecto deberá finalizarse según lo previsto para respetar el periodo de exámenes de los colegios (junio). La evaluación del programa es una parte integral del proceso de colaboración con los Embajadores de la Movilidad Juvenil, pero todas las actividades para alumnos deberán terminar al menos una semana antes del inicio de los exámenes.

El asesor STARS puede utilizar el periodo de exámenes y las vacaciones de verano para finalizar el informe, poniéndose de acuerdo con el Profesor STARS y la administración del colegio para la revisión del informe (si ello se considera necesario).

CALENDARIO de TAREAS, a realizar por los Embajadores de la Movilidad Juvenil, con apoyo del asesor STARS y del Profesor STARS:

- SEPTIEMBRE-OCTUBRE: Selección de colegios. Firma de Carta de Compromiso. Selección de Embajadores de la Movilidad Juvenil. Taller STARS. Encuesta de hábitos de movilidad actuales.
- OCTUBRE: Reunión de inicio con Embajadores de la Movilidad Juvenil.
- NOVIEMBRE-ABRIL: Formación y capacitación en habilidades ciclistas (con o sin policía municipal). Formación y capacitación en técnicas de comunicación publicitaria (radio, prensa, entrevista, video, teatro, blog, diseño gráfico, etc.).
- MARZO-MAYO: Puesta en marcha de la campaña.
- JUNIO: Informes y auditoría.

11.1 Programa municipal de guiados urbanos personalizados

OBJETIVOS:

- Incentivar a la población residente o vinculada al municipio a usar la bicicleta para desplazarse a sus lugares de interés.
- Facilitar a los/as ciclistas poco experimentados un itinerario adecuado a su nivel y tiempo disponible, apoyándoles en su proceso inicial de desenvolvimiento por el entramado urbano.
- Visibilizar el uso de la bici por las calles y avenidas de Alcalá de Henares.
- Concienciar a los demás agentes que usan la calzada (automovilistas, autobuses, etc.) que los/as ciclistas urbanos/as somos tráfico y hemos de ser respetados como tal.
- Contribuir como recurso de trabajo de campo de cara a la recogida de incidencias incluida dentro de la remodelación de infraestructuras desarrollada en el punto 1.1.
- Evidenciar que es posible desplazarse en bicicleta por la ciudad de Alcalá de Henares.
- Favorecer el cambio modal del automóvil a la bicicleta, promoviendo su difusión a través de las redes humanas, además de las redes sociales que ofrecen las tecnologías de la comunicación como la radio, la prensa e internet.

CONTENIDOS:

Giran en torno a facilitar el desenvolvimiento de moverse por el tráfico de la ciudad a los/as ciclistas más indecisos/as o poco experimentados/as en el uso de la bici con destino a sus lugares de estudio, trabajo, u ocio, y que todavía no se deciden a utilizar este medio de transporte. La actividad se desarrolla por itinerarios personalizados por calles tranquilas siempre que sea posible. Actualmente, continúa la demanda de la actividad, ya sea por personas a título individual; y entidades sociales como el Centro de Rehabilitación Psicosocial <http://alcalaenbici.blogspot.com.es/2013/06/proyecto-rehabilitacion-psicosocial.html>

METODOLOGÍA:

Los Guiados Urbanos en Bicicleta están centrados en la adquisición de las habilidades necesarias para que el usuario/a en potencia se desplace de manera autónoma y segura a su lugar de destino. Estos itinerarios personalizados se realizarán preferentemente por la calzada, aunque puede que en algunos casos se realicen tramos por vías ciclistas o parques.

Se configurará una ruta de un punto "A" a un punto "B" e incluso a un punto "C", que tendría lugar en horarios valle siempre y cuando le fuera posible al usuario/a en potencia, aprovechando que hay menos tráfico en las calles de la ciudad. Tanto la información como las incidencias recogidas se ponen en disposición del programa para la remodelación de infraestructuras desarrollado en el punto 1.1.

Queremos que todos los ciclistas respeten las Normas de tráfico, sin saltarse semáforos, sin ir por direcciones prohibidas, circulando por el centro del carril, señalizando las maniobras, y respetando siempre a los peatones en el caso de que tengamos que compartir la vía con ellos. Si en nuestro trayecto tuviésemos que cruzar por un paso de cebra o utilizar un tramo de acera, lo haríamos como peatones, desmontados de la bici. El uso del casco no es obligatorio para circular por la ciudad, queda por lo tanto a voluntad de cada ciclista el usarlo o no. En cuanto al timbre, luces y elementos reflectantes, recordar que la Normativa obliga a llevar timbre en la bici, y en el caso de circular por la noche, luz delantera blanca y trasera roja.

TEMPORALIZACIÓN:

Una hora para el diseño y facilitación del itinerario personalizado, una o dos horas de las que consta la propia actividad, y una hora de valoración del itinerario para su posible incorporación al programa para la remodelación de infraestructuras, ya sea en forma de trazado o incidencia.

12.1 Programa estatal de prevención de robos de bicicletas

OBJETIVOS:

- Expansión del programa divulgativo "No dejes que te roben la bici" entre las personas y establecimientos interesados en acoger la campaña.
- Difundir la campaña a través de cauces municipales como son el portal municipal, la radio, la prensa o las redes sociales.
- Difundir físicamente los folletos explicativos en lugares de interés para la población ciclista, como son tiendas de bicicletas, asociaciones cívicas, culturales, vecinales, etc.
- Abrir una mesa temática en esta materia una vez cada año.

CONTENIDOS:

Los robos de bicicletas representan la segunda causa que desincentiva el uso de la bicicleta en el municipio. De ello se deduce la necesidad de acoger de manera activa la campaña "No dejes que te roben la bici". A la difusión de trípticos ha de sumarse la promoción de la misma a través del portal municipal o de la futura Oficina Virtual de la Bicicleta.

Por todo ello, la puesta en funcionamiento de la campaña ha de establecerse mediante diversos cauces:

- Difusión por los cauces municipales arriba mencionados.
- Mesa abierta que aborde esta temática con una periodicidad anual.
- Difusión física de los folletos explicativos en lugares de interés para la población ciclista.
- Implicación activa del Cuerpo de Policía Municipal en esta campaña.

METODOLOGÍA:

La difusión física ha de contar con dos elementos clave, como son la distribución en puntos clave y la difusión "mano a mano" entre la propia población ciclista; para ello se necesita acoger municipalmente esta campaña a fin de ganar una mayor credibilidad entre la población ciclista, al tiempo que se aumentan las posibilidades de implicación directa de ciclistas que compartirán informaciones y procedimientos relativos a dicha campaña.

Asimismo, se recomienda comenzar con la instalación de paneles informativos con consejos sobre cómo aparcar la bici con seguridad en las ubicaciones más utilizadas, dando prioridad a las situadas en el centro de la ciudad, que vienen a albergar buena parte de los desplazamientos cotidianos entre el área metropolitana y el casco histórico. Estos paneles informativos se sumarían a los aparcabicicletas del programa reB o a los implementados en los aparcamientos bajo rasante, desarrollados en los puntos 4.1 y 5.1.

TEMPORALIZACIÓN:

Para asegurarse que la campaña disponga de acogida suficiente, resulta necesario revisar anualmente los cauces mediante los que se promociona, así como revisar las existencias físicas disponibles en formato de folletos, además del compromiso entre el gobierno local y las entidades ciclistas para divulgar conjuntamente la campaña durante todo el año con el consiguiente refuerzo divulgativo que supone la organización de una mesa temática en esta materia.

13.1 Programa municipal de difusión de la documentación y las actividades municipales relacionadas con la movilidad en bicicleta**OBJETIVOS:**

- Crear y divulgar un sitio web que recoja todas aquellas iniciativas y contenidos vinculados con la movilidad urbana en bicicleta en la ciudad.
- Colaborar en la gestión y dinamización de la participación ciudadana y establecer canales a través de los que suministrar información al usuario y recoger sus opiniones, valoraciones y sugerencias.

CONTENIDOS:

La Oficina Virtual de la Bicicleta es una herramienta de consulta virtual a toda la documentación municipal, mapas, rutas, itinerarios, recomendaciones, normativa, preguntas frecuentes, enlaces de interés, así como cualquier otro contenido de interés en materia de movilidad ciclista.

Así, esta Oficina Virtual funciona como centro de atención al ciclista para todas aquellas cuestiones derivadas del uso de la bicicleta, de su normativa y gestión y de aquellas relacionadas en las que los ciudadanos puedan requerir asistencia para facilitarles su relación con la bicicleta en la ciudad.

También corresponde a la Oficina Virtual de la Bicicleta colaborar en los cauces de participación ciudadana que se establezcan con las personas interesadas, un recurso virtual desde la que facilitar la información de interés y recoger las opiniones, valoraciones y sugerencias, que a su vez, se trasladarían a la Mesa de la Movilidad.

METODOLOGÍA:

Toda aquella información y documentación relacionada con la movilidad urbana en bicicleta en la ciudad y disponible en el portal municipal ha de ser de los primeros contenidos en ser alojados dentro de la página web que se dedique a la Oficina Virtual de la Bicicleta, la cual deberá disponer de una fase inicial donde se divulguen todos aquellos contenidos ya existentes (propuesta con el mapa de la bicicleta, documentación, rutas a las poblaciones aledañas, etc.), así como contemplar una fase posterior que se irá desarrollando en función de las medidas de actuación puestas en funcionamiento.

TEMPORALIZACIÓN:

Se recomienda su implantación y promoción a partir del segundo semestre del 2017, una vez haya comenzado a funcionar el primer conjunto de medidas de actuación, así como se haya producido el alojamiento en un portal web, la transferencia de información y documentación desde el portal municipal hasta este nuevo portal específico.

7. ANEXO II. PROPUESTAS CIUDADANAS PARA LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA**2.1 Programa de reforma y mejora de viarios y sendas interurbanas con poblaciones de la comarca del Henares**

RiB: En este inventariado se incluirían todas las vías pecuarias y agropecuarias.

4.1 Programa regional de Red de Estacionamientos para Bicicletas (reB)

Nota 1.- Creo que se usaría más la bicicleta si se minimizara el temor a que nos la roben, cosa bastante frecuente aun dejándola bien candada. Muchos amantes de la bici no tendrían miedo de llevarla cuando van a un centro comercial, al cine, a la biblioteca o a coger el autobús. En diversos foros he manifestado mi interés por los aparcabicicletas que se utilizan en algunas ciudades del Área Metropolitana de Barcelona. Son los llamados "Bicibox". Creo que merecería la pena echarles un vistazo y, como mínimo, estudiar precios y viabilidad en nuestra ciudad: <https://www.bicibox.cat/>

Nota 2.- El segundo trimestre de este curso está a punto de empezar y no veo viable que se pueda introducir el programa si no está trabajado y consensuado con los centros de primaria. Creo que se debería empezar **cuanto antes** a hablarlo –primero con los equipos directivos– para que el programa europeo de caminos escolares "STARS" se incluya en la Programación General Anual de Centros de cara al curso 2017-18, lo que no impide que en lo que resta de curso se pueda iniciar de una manera experimental. Pero para hacerlo bien debe estar incluido en la P.G.A.

5.1 Programa municipal para la mejora y ampliación de aparcabicicletas

Nota 5.- Cuando hablamos de aparcabicicletas en dependencias municipales, así como en centros de trabajo o en locales privados o públicos, deberíamos decir "aparcabicicletas seguros", cuando nos estemos refiriendo no a los clásicos tubulares instalados en el exterior, sino a un sistema de aparcabicicletas en el interior de estas dependencias.

10.1 Programa municipal de camino escolar y movilidad infantil

Nota 6.- Se podría organizar un concurso a nivel municipal para la recogida de ideas y propuestas para promover la bicicleta en las escuelas, entre chicos de 5 a 18 años. El objetivo sería enseñar a

esta generación que la bicicleta puede ser una alternativa de transporte práctica, respetuosa con el medio ambiente y saludable.

11.1 Programa municipal de guiados urbanos personalizados

AULA DE LA BICI COMO RECURSO PUENTE (hacia los guiados urbanos en bici) <http://www.oficinabicicletamurcia.info/cursos-para-el-publico> <http://www.zaragozadeporte.com/Noticia.asp?id=1870> <http://www.mobeco.es/es/bici-escuela-aprende-montar-en-bici-madrid>

Sugerencias varias:

- Posible elaboración de censo de los accidentes sufridos por ciclistas en nuestra ciudad, con indicación expresa del punto donde han tenido lugar y la causa de cada uno de ellos. Esto serviría para detectar posibles puntos conflictivos y actuar en consecuencia.
- Este PLAN DE LA BICICLETA debe estar incluido en un amplio PLAN DE MOVILIDAD del Ayuntamiento de Alcalá, donde, además de promover los desplazamientos en bicicleta o a pie, se fomente el uso del transporte público, los vehículos eléctricos y de combustibles menos contaminantes, el uso compartido y, en definitiva, todas aquellas alternativas medioambientales al transporte privado tal como actualmente se utiliza de forma mayoritaria.
- No está de más copiar, a veces, lo que hacen otros si consideramos que vale la pena. Tal es el caso de iniciativas como la de la figura reivindicativa formada por ciclistas el pasado 18-9-2016 en un plaza de Tarrasa (Barcelona), como podemos ver en la imagen que adjunto, a la derecha. (Se necesita, claro está, un número considerable de ciclistas).



- Con el objetivo de minimizar el robo de bicicletas, problema importante para el colectivo de ciclistas urbanos y obstáculo a su vez para la generalización de la bicicleta como medio de transporte habitual, se podría estudiar la posibilidad de hacer un **registro de bicicletas**; esto facilitaría la identificación y recuperación en caso de robo y también permitiría confirmar la situación legal de una bicicleta en caso de compra-venta. Se deberían poder realizar las altas en este registro desde las tiendas colaboradoras, facilitando el mismo en el momento de la compra de la bicicleta.
- Conviene seguir trabajando en la divulgación de todo tipo de información sobre la bicicleta a través de la **Oficina Virtual de la Bicicleta** y la web del Ayuntamiento, de publicaciones monográficas o en la participación en actos de promoción de la ciudad, en jornadas, reuniones y fórums sobre movilidad sostenible.
- Se habla en este PLAN de la "Oficina Virtual de la Bicicleta". Creo que no estaría de más la creación de una Oficina **física** de la Bicicleta. Esta tendría como objetivos, entre otros:

- Intervenir en la planificación, coordinación, ejecución y mantenimiento de infraestructuras ciclistas.
- Crear y mantener una serie de servicios específicos para los ciclistas tales como el registro voluntario de bicicletas o cualquier otro servicio relacionado con el mundo del ciclista urbano.
- Impulsar acciones promocionales a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte eficiente.
- Canalizar las quejas o sugerencias ciudadanas en relación al uso de la bicicleta en general y sobre temas infraestructurales (red, mobiliario, señalización...) en particular.
- Ejecutar el Plan de Fomento de la Bicicleta en Alcalá.
- Quizá convendría insistir en la posibilidad de que se cree un cuerpo de policía local que patrulle en bicicleta, básicamente por toda la zona centro.
- Se podrían organizar concursos fotográficos y de redacción para centros de ESO en relación al uso de la bicicleta o la movilidad en general.
- Distribución de material divulgativo entre los conductores sobre el uso responsable del vehículo privado.
- Sesiones de sensibilización a los profesores de autoescuelas para facilitar que haya un cambio directo sobre la concienciación del conductor de vehículos de motor en cuanto al respeto hacia los ciclistas cuando comparten espacios, impulsando al mismo tiempo que en los manuales se incluyan las buenas prácticas para que la circulación sea más segura cuando se dé convivencia de vehículos de motor y bicicletas: que los conductores de vehículos de motor respeten a los ciclistas. Nos podemos plantear, incluso, proponer a la DGT que en los test de teórica se pregunte más sobre la circulación cuando hay bicicletas.
- Realización de campañas de promoción para fomentar el uso del casco en la bicicleta. También de la normativa ciclista: luces, timbre, etc.
- Se habla en este Plan de la Bicicleta de “Crear y divulgar un sitio web que recoja todas aquellas iniciativas y contenidos vinculados con la movilidad urbana en bicicleta en la ciudad”. Creo que para ello se debería buscar entidades colaboradoras (financiación, participación...) además de, por supuesto, un responsable de esta página web.
- Por lo que respecta a los aparcamientos para bicicletas en el exterior, que se deberían instalar junto a los centros de mayor confluencia de público (salas de teatro, bibliotecas de barrio, colegios, centros de salud, etc.), deberán estar emplazados en lugar preferente, lo más cerca posible, cuando no en su propio interior, de manera que sean fácilmente visibles por el público mientras acceden al lugar y, por otro lado, tengan más fácil vigilancia.
- En Sevilla se llevó a cabo un programa llamado “EN BICI A LA UNIVERSIDAD: FOMENTO DE LA BICICLETA ENTRE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA”. No estaría de más estudiar la posibilidad de hacer aquí algo parecido.
- Dentro del plan de fomento del uso de la bicicleta se podría organizar anualmente un concurso de fotografía y/o de pintura/dibujo sobre la bicicleta en Alcalá. También cursos de uso y mantenimiento de la bicicleta para personas mayores en centros cívicos y asociaciones.

PROPUESTAS DE MOVILIDAD EN BICI RECOPIADAS EN LA Semana Europea de la Movilidad 20/07/2015

- BICI STATION. Puntos donde dejar la bicicleta cercanos a las estaciones de tren, para que luego se pueda utilizar este medio de transporte. Estos puntos deben estar cerrados y vigilados, pudiéndose contratar a personas en paro para la realización de estos trabajos.
- MODELO SUIZO (WINTERTHUR). Contactar con personal de Suiza para que nos cuenten la experiencia de allí, teniendo en cuenta que es fundamental la educación cívica. Propone un carnet de conducir de bici que se entregaría a los niños que superen un curso de educación vial en los colegios por el jefe de policía.
- CIERRE DE LAS CALLES DE ENTRADA A LOS COLEGIOS EN EL DÍA SIN COCHES
- POLICÍAS EN BICICLETA.
- AUTOBUSES URBANOS GRATUITOS DURANTE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD
- TENER EN CUENTA PROBLEMÁTICA DE LAS APLICACIONES/GRUPOS PARA COMPARTIR COCHE QUE HAN SURGIDO EN MADRID CON LOS TAXISTAS
- ACTIVIDADES DE EDUCACIÓN AL CICLISTA
- POLICÍA A PIE. Para ello dejarían el coche en un punto de la zona y el resto recorrerlo a pie.
- RUTAS VERDES EN EL TÉRMINO MUNICIPAL