

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	4 (12,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	6,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	si, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	residencial y oficinas
FLUJO PEATONAL	tránsito peatonal moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cruce cada 100m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce convencional (semaforizado)

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	4 (15,10 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	terrazas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	oficinas
FLUJO PEATONAL	tránsito peatonal moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cruce cada 100m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce convencional (semaforizado)

OBSERVACIONES

El ancho de la calzada par es sobredimensionado.

CALLE	
Avenida de Alberto Alcocer	
TRAMO	
entre Plaza de Cuzco y c/ Doctor Fleming	
LONGITUD (m)	100
ANCHO TOTAL (m)	40 m
IMD veh/día	43.800
PENDIENTE	0,4 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.
La frecuencia de cruces en todo el itinerario apunta a la implantación de vías unidireccionales.

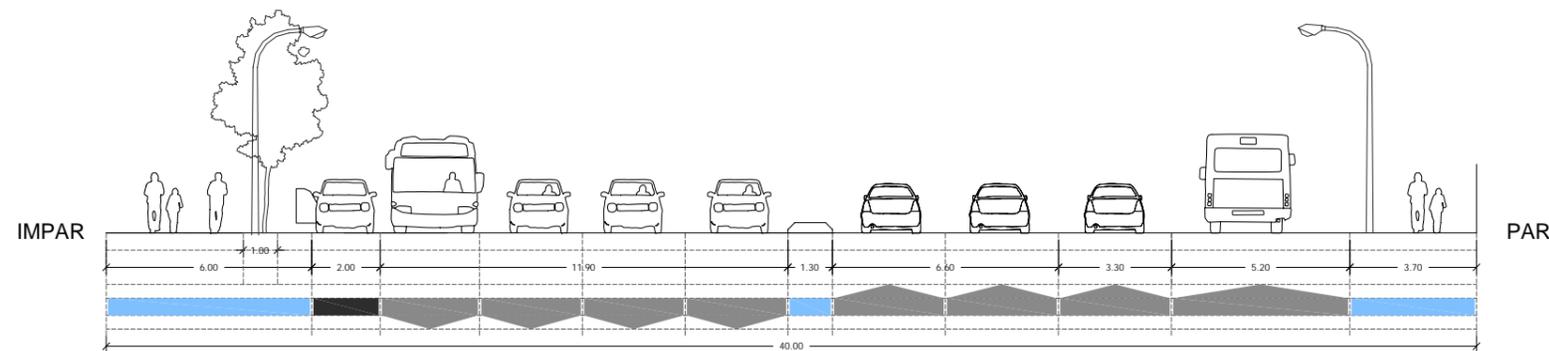
PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50 m en ambos lados.
Se gana el espacio reduciendo el ancho de la calzada y suprimir la franja de aparcamiento.
Se propone la creación de un carril-bus protegido en el lado impar para agilizar el cruce del Paseo de la Castellana.

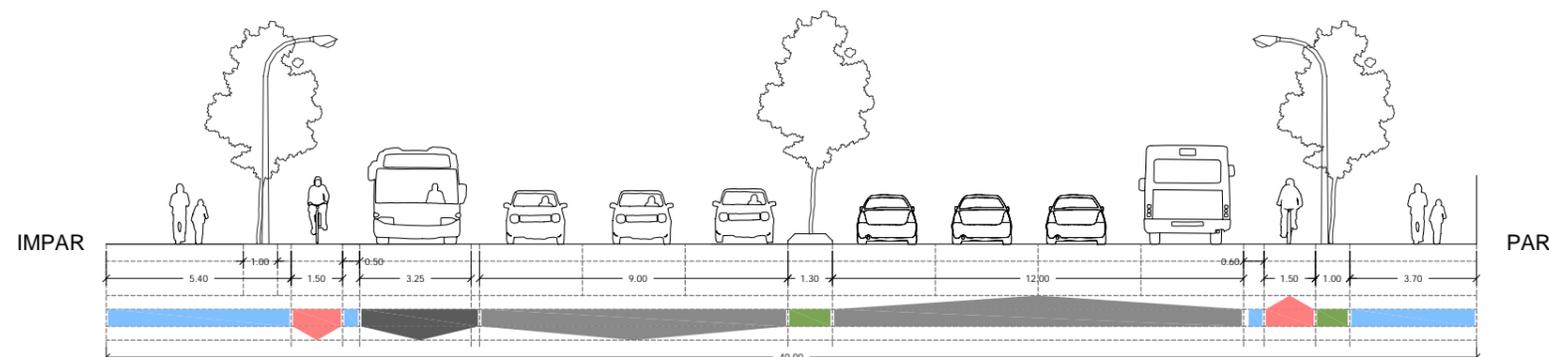
ALTERNATIVAS

El trazado por las calles Alberto Alcocer y Costa Rica es la conexión más directa y presenta las pendientes más favorables a la hora de crear un itinerario este / oeste en esta zona. Por tanto no existe un trazado alternativo con las mismas características favorable a la movilidad ciclista.

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	A		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,90 m)
ANCHO TOTAL ACERA	6,90 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada (1,00 m)
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	oficinas y viviendas
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cruce cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	Cruces convencionales (semaforizados)

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	4 (12,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	8,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja verde de (3,00 m)
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	oficinas y viviendas
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cruce cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	Cruces convencionales (semaforizados)

OBSERVACIONES

La sección de la calzada es asimétrica, por que hay un cuarto carril de giro a la izquierda, que va variando al lado par e impar.

CALLE	Avenida de Alberto Alcocer
TRAMO	entre c/ Doctor Fleming y Padre Daiman
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	40,40 m
IMD veh/día	44.770 - 51.000
PENDIENTE	0,6 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.
 La frecuencia de cruces en todo el itinerario apunta a la implantación de vías unidireccionales.
 El cuarto carril de giro a la izquierda se puede incorporar a los tres carriles por sentido.

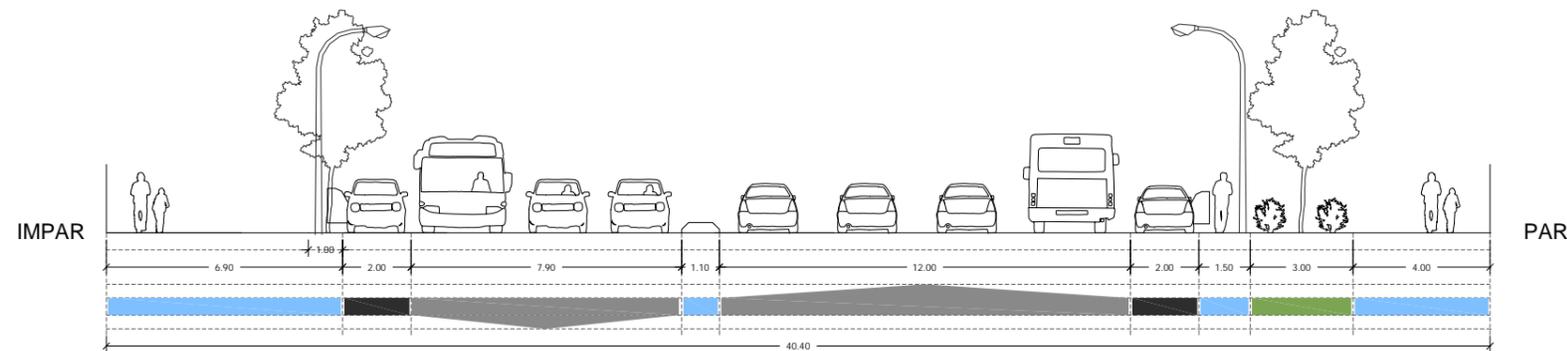
PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,20 m en ambos lados.
 El espacio se gana eliminando el carril de giro a la izquierda. En las intersecciones principales se puede suprimir la franja de aparcamientos para implantar carriles de giro a la izquierda o derecha.
 Se requiere un estudio de movilidad de la zona para analizar la capacidad resultante de la propuesta, sobre todo en las intersecciones.

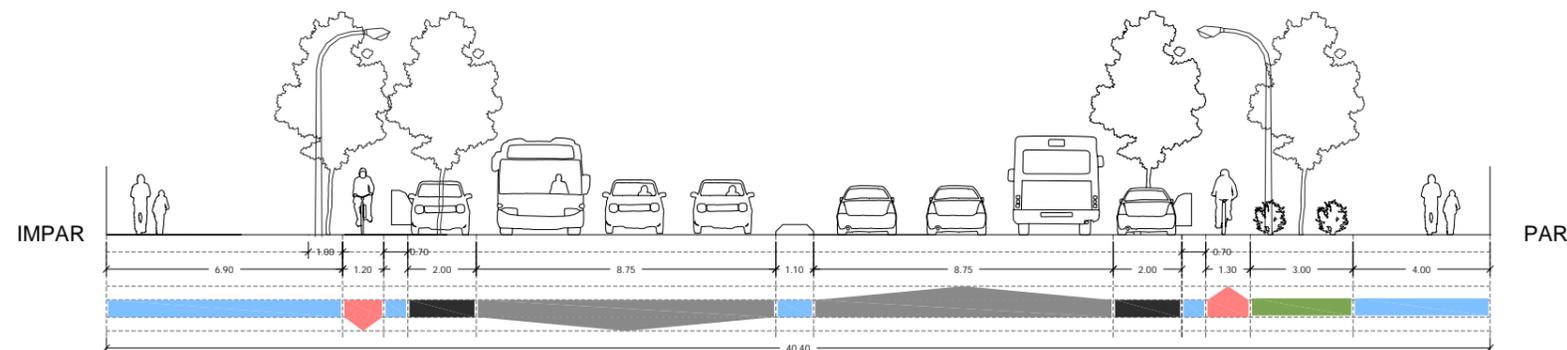
ALTERNATIVAS



SECCIÓN ACTUAL

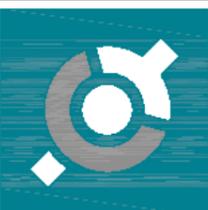


SECCIÓN PROPUESTA



LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	B		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	4 (13,40 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00 m, paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	oficinas y viviendas
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	cruces convencionales (2 de estos semaforizados)

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,40 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00 m, paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	oficinas y viviendas
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	4 (1 cada 75 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	cruces convencionales (2 de estos semaforizados)

OBSERVACIONES

La sección de la calzada es asimétrica, por que hay un cuarto carril de giro a la izquierda, que va variando al lado par e impar.

CALLE	Avenida de Alberto Alcocer
TRAMO	entre c/ Padre Daiman y Paseo de la Habana
LONGITUD (m)	300
ANCHO TOTAL (m)	35,60 - 38,10
IMD veh/día	46.500
PENDIENTE	2,5 - 3,1%

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.
 La frecuencia de cruces en todo el itinerario apunta a la implantación de vías unidireccionales.
 El cuarto carril de giro a la izquierda se puede incorporar a los tres carriles por sentido.

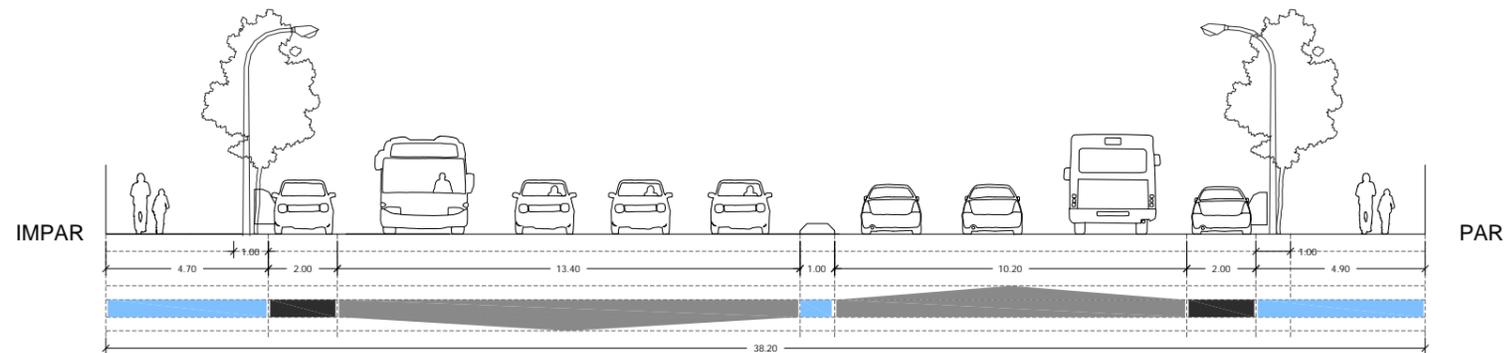
PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,30 m en ambos lados.
 El espacio se gana eliminando el carril de giro a la izquierda.
 En las intersecciones principales se puede suprimir la franja de aparcamientos para implantar carriles de giro a la izquierda o derecha.
 Se requiere un estudio de movilidad de la zona para analizar la capacidad resultante de la propuesta, sobre todo en las intersecciones.

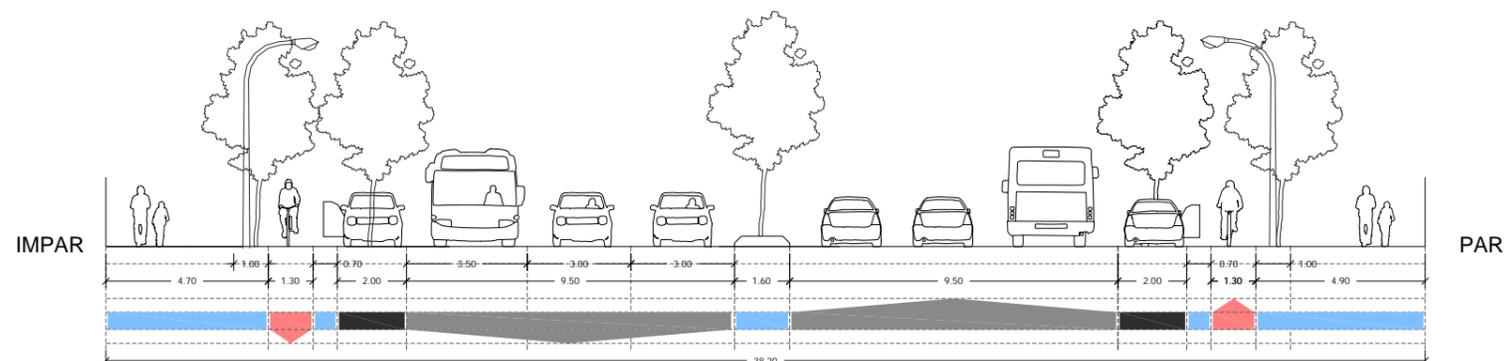
ALTERNATIVAS

-

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	C		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m) + 2 (6,70m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,70 - 6,20 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	viviendas con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 145 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces convencionales no motorizados y una glorieta partida

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,20 m) + 2 (6,70m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	viviendas con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 145 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 cruces convencionales no motorizados y una glorieta partida

OBSERVACIONES

El tramo tiene 2 subtramos: El que enlaza con la glorieta, donde hay 2 carriles de circulación, y el segundo más alejado de la glorieta, donde se permite carga y descarga en el segundo carril. Hay algunas barreras arquitectónicas en las aceras que reducen el espacio útil.

CALLE	
Avenida de Alberto Alcocer	
TRAMO	
entre Paseo de la Habana y Plaza República Dominicana	
LONGITUD (m)	430
ANCHO TOTAL (m)	41,50 - 43,40 m
IMD veh/día	30.000 en túnel y 10-16.000 en vía lateral
PENDIENTE	1,8 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El espacio dedicado al tráfico motorizado es excesivo (8 carriles). La boca del parking en la acera impar reduce puntualmente la acera.

PROPUESTA

Carril bus-bici en ambos lados. Hay que buscar una solución para la carga y descarga que se efecta actualmente en el carril derecho. Conviene hacer un estudio detallado de la movilidad y de la carga y descarga para evaluar el impacto de la propuesta.

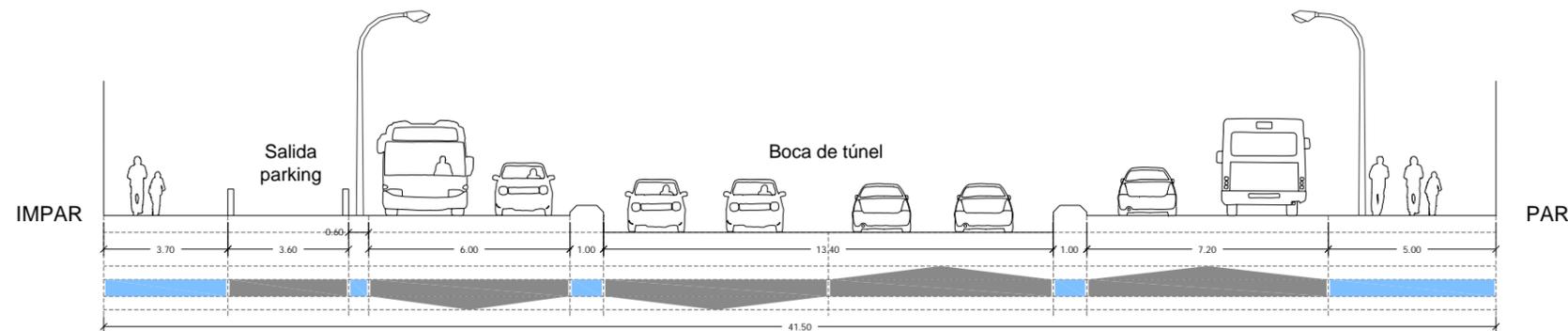
ALTERNATIVAS

Pista-bici unidireccional de 1,30 m en ambos lados. El espacio se gana reduciendo el ancho de la calzada y ocupando parte de la acera (subtramo A, que enlaza con la glorieta) y eliminando un carril de la calzada (subtramo B).

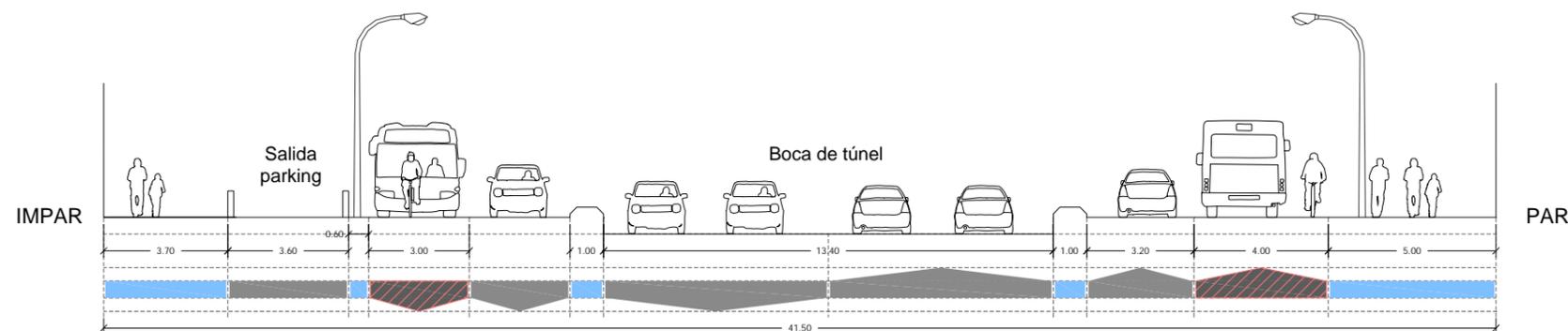
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE			
ITINERARIO Nº	3			
ID DEL TRAMO	D			
ESCALA	1/200	NORTE		

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m) + 2 (6,70m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,90 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	viviendas con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 82,5 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces convencionales (uno semaforizado)

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,30 m) + 2 (6,70m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,10 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Parada de autobús y franja arbolada de 1,00 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	viviendas con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 82,5 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 cruces convencionales (uno semaforizado)

OBSERVACIONES

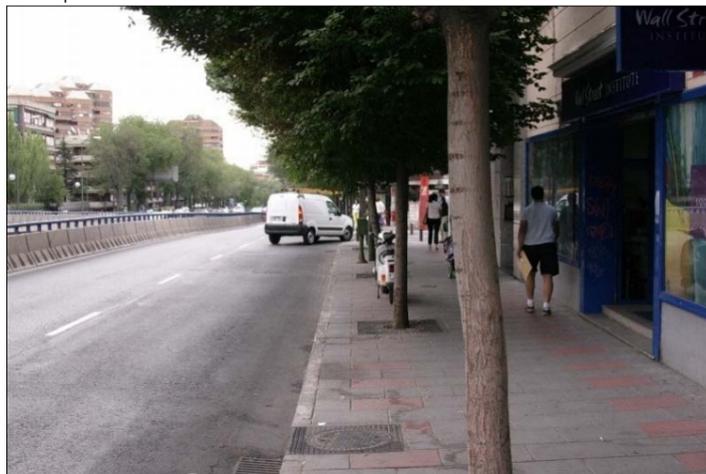
En uno de los 2 carriles de las vías en superficie suelen estacionar coches frecuentemente.

CALLE	Calle Costa Rica
TRAMO	entre Plaza República Dominicana y c/ Puerto Rico
LONGITUD (m)	165
ANCHO TOTAL (m)	40,20 m
IMD veh/día	30.000 en túnel y 10.000 en vía lateral
PENDIENTE	1,9 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El espacio dedicado al tráfico motorizado es excesivo (8 carriles).

PROPUESTA

Acera-bici de 1,30 m en el lado impar y Carril-bus bici en el lado opuesto. Conviene hacer un estudio detallado de la movilidad y de la carga y descarga para evaluar el impacto de la propuesta.

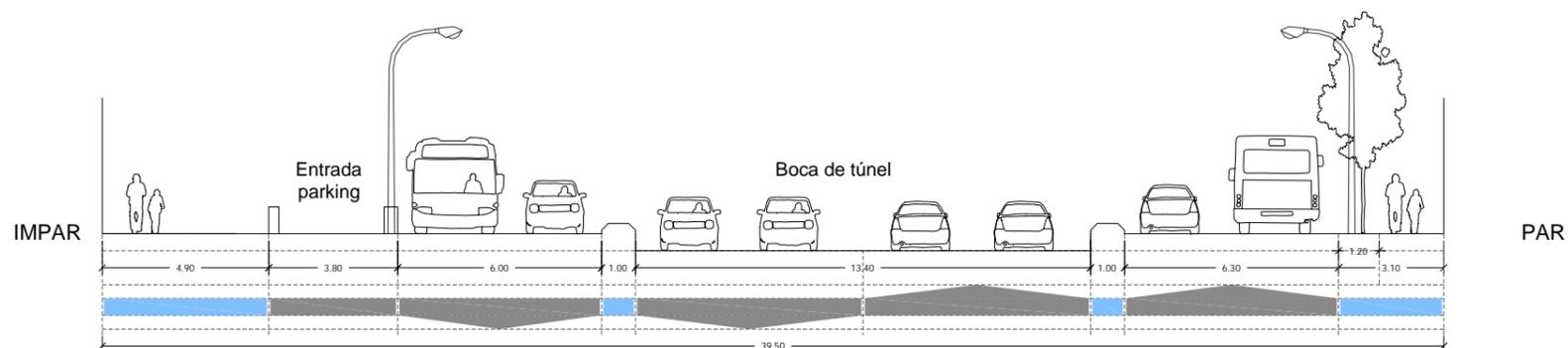
ALTERNATIVAS

Pista-bici o Carril-bici semiprotectido en el lado par, suprimiendo un carril de la calzada saliente de la glorieta.

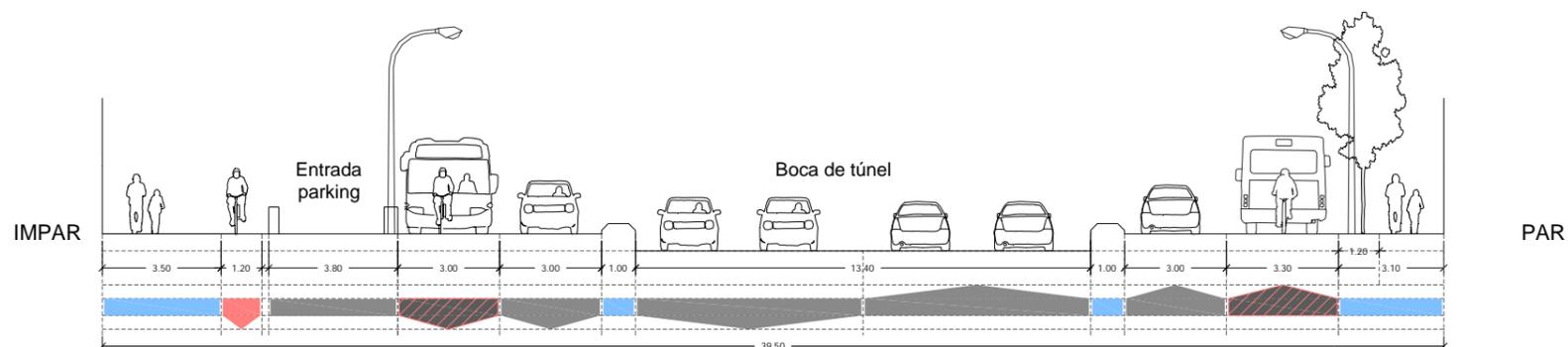
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	E		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,00)
ANCHO TOTAL ACERA	6,20 m + 3,20 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00 m y terrazas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	viviendas con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 200 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	cruce convencional semaforizado

Foto impar



CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,80)
ANCHO TOTAL ACERA	11,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00 m, terrazas y parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	viviendas con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 200 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	cruce convencional semaforizado

Foto par



OBSERVACIONES

En el lado impar hay terrazas en la acera, que incluso para los peatones reducen notablemente el espacio de la banda de circulación. Sin embargo se podría trasladar estas terrazas al espacio peatonal anexo a las edificaciones.

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Mientras en la calzada no hay mucho margen de ganar espacio para vías ciclistas segregadas, las aceras tienen unas dimensiones generosas, lo que permite trazar bandas ciclistas en estas zonas sin reducir la calidad estancial. La acera par ofrece mejores posibilidades de implantar una vía ciclista por este espacio.

CALLE	Calle Costa Rica
TRAMO	entre c/ Puerto Rico y c/ de Víctor de Serna
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	49,40 m
IMD veh/día	66.000
PENDIENTE	1,9 %

PROPUESTA

Acera / Pista-bici de 1,30 en ambos lados de la calle. El espacio se gana ocupando una pequeña parte de las aceras.

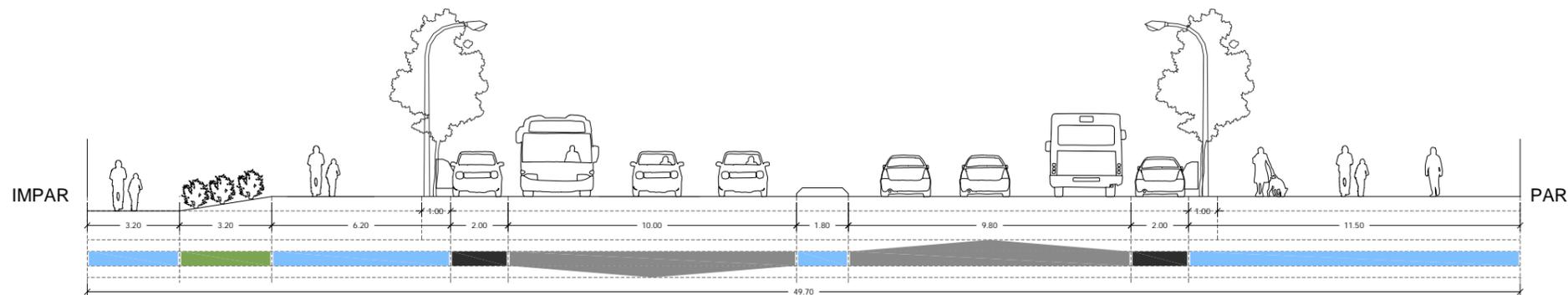
ALTERNATIVAS

Supresión de la banda de aparcamiento en el lado impar.

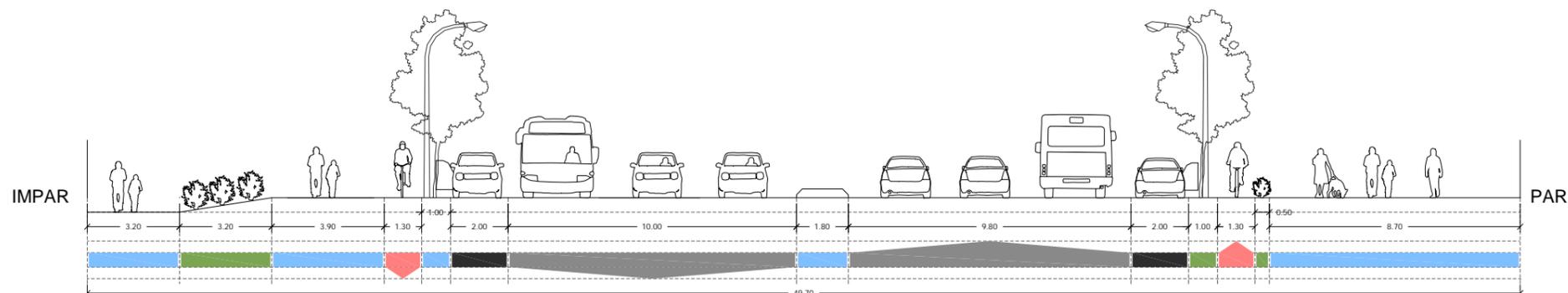
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	F		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50 m) + 3 (9,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,30 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00m (en algún tramo en macetas de 1,50m)
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	viviendas e instalaciones educativas
FLUJO PEATONAL	bajo (puntualmente alto, cuando se accede a la escuela)
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 140 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	cruce convencional y glorieta

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (4,00 m) + 2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	arbolada alineado en la franja de aparcamiento
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,50)
USOS COLINDANTES	viviendas
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 280 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	glorieta

OBSERVACIONES

La implantación del túnel configuró una sección en superficie del lado impar muy estrecha con una calzada de 3,50 y una acera de 4,30m, donde además han colocado macetas para paliar el impacto del túnel.

CALLE	Calle Costa Rica
TRAMO	entre c/ de Víctor de Serna y Plaza José María Soler
LONGITUD (m)	280
ANCHO TOTAL (m)	40,70 m
IMD veh/día	66.000
PENDIENTE	0,9 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Este tramo es el cuello de la botella para dar continuidad a la vía ciclista del itinerario 3. Sin embargo se trata de un tramo corto de aproximadamente 40m.

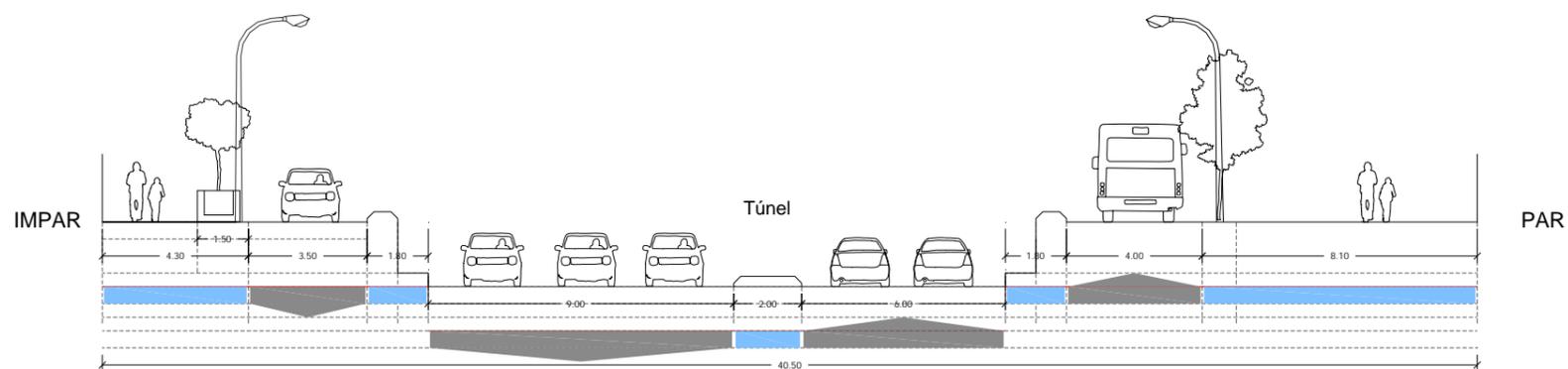
PROPUESTA

Acera-bici de 1,20 m (impar) y 1,50 m (par). El espacio se gana ocupando parte de la acera, eliminando las macetas en el tramo impar.

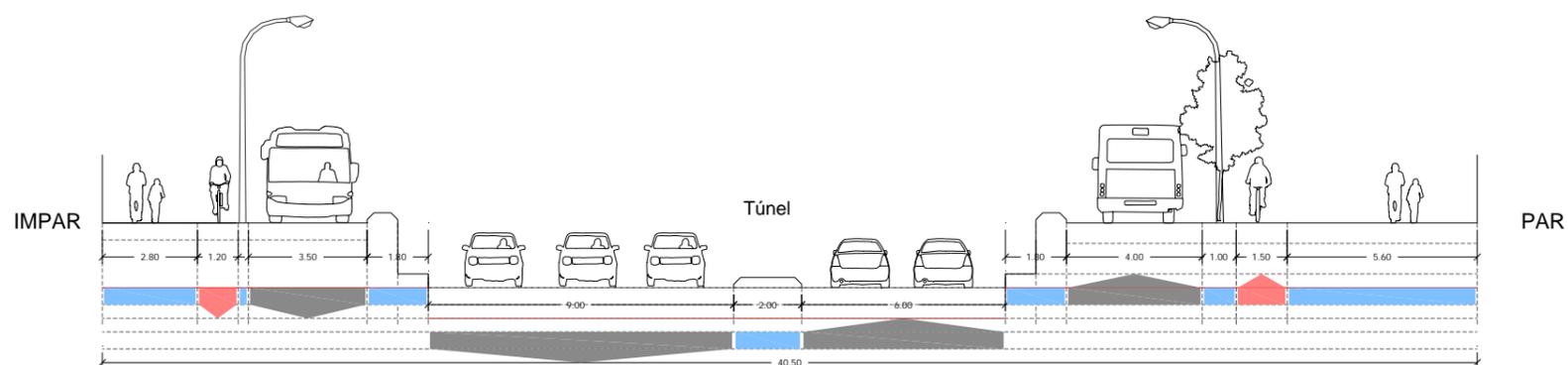
ALTERNATIVAS

Una alternativa más cara sería modificar la sección del túnel para ampliar la sección en superficie.

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	G		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,80 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	-
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 230 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 vía de enlace con la M-30 y 1 cruce convencional

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,80 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50 m (acera inaccesible)
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	-
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 154 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 vías de enlace con la M-30 y 1 cruce convencional

OBSERVACIONES

A continuación del puente hay una senda peatonal de 3,10 m de ancho que enlaza con la calle Arturo Soria y que podría ser de uso compartido (véase Foto 2). Este tramo final tiene una fuerte pendiente (5%).

CALLE	
Puente sobre M-30	
TRAMO	
Plaza José María Soler y c/ Arturo Soria	
LONGITUD (m)	460
ANCHO TOTAL (m)	29,70 m
IMD veh/día	48.000
PENDIENTE	2 - 5 %

Foto impar



Foto 2



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El ancho de los carriles es excesivo. La acera par es inaccesible y no cumple ninguna función. Es preciso facilitar la movilidad ciclista en los dos sentidos en ambos laterales, ya que la calzada se divide en dos a la altura del enlace con la calle Arturo Soria.

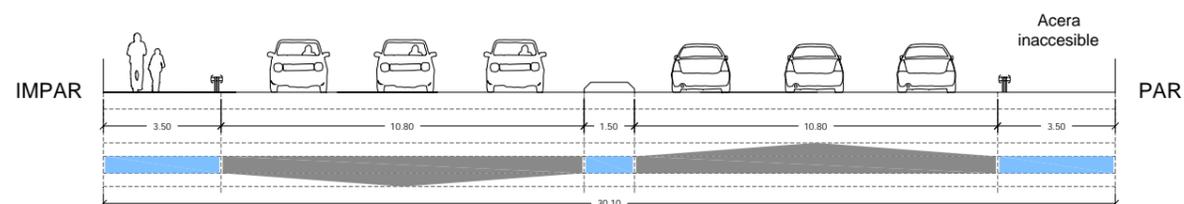
PROPUESTA

Aceras compartidas entre peatones y ciclistas. Para tal fin conviene ampliar la anchura de las aceras a costa de la calzada. Hay que implantar pasos peatonales sobre los ramales de enlace con la M-30 en el lado par. A su vez conviene ampliar la senda en el lado impar que enlaza con la c/ Arturo Soria (Foto2).

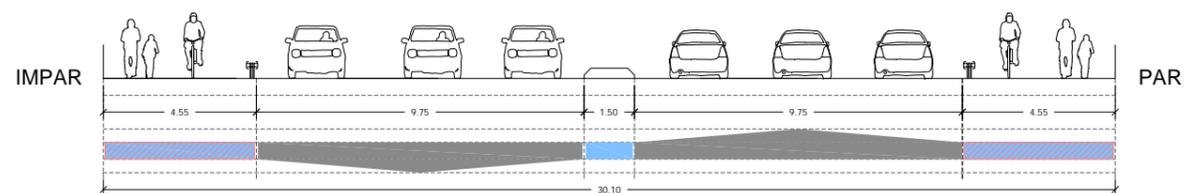
ALTERNATIVAS

Conviene estudiar la posibilidad de ofrecer alguna protección contra la contaminación acústica y el sol para hacer el cruce de la M-30 más agradable.

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

ZONA:	NE			
ITINERARIO Nº	3			
ID DEL TRAMO	H			
ESCALA	1/200	NORTE		

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	1,75 m + 3,35 (paseo central)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 en el paseo central
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	viviendas de baja densidad
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 360 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	cruce convencional

CALZADA PAR

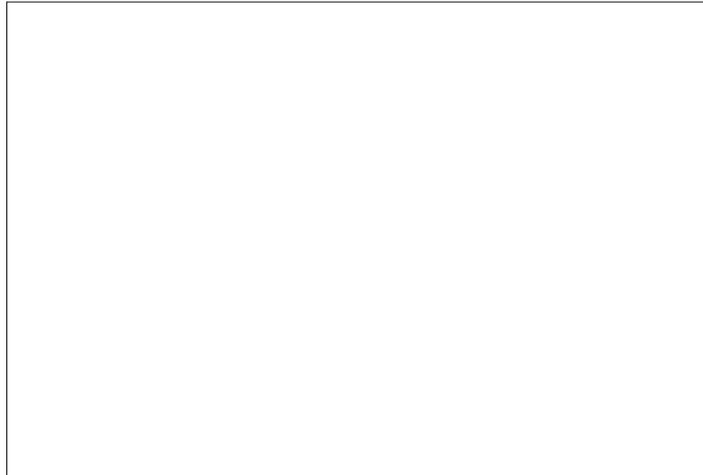
Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	1,75 m + 3,35 (paseo central)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 en el paseo central
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	viviendas de baja densidad
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 360 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	cruce convencional

OBSERVACIONES

Se trata de un fondo de saco con muy poco tráfico.

CALLE	Calle Duquesa de Castrejón
TRAMO	c/ Arturo Soria y Gran Vía de Hortaleza
LONGITUD (m)	360
ANCHO TOTAL (m)	20,30 m
IMD veh/día	< 1.000
PENDIENTE	1 - 3,4 %

Foto



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La intensidad del tráfico motorizado es tan baja que es posible compartir la calzada.
Hay que garantizar la continuidad del itinerario peatonal por el paseo central, ya que las aceras son estrechas y sirven únicamente de acceso a los coches aparcados.

PROPUESTA

Sección compartida de la calzada. Conviene señalar el tramo como "zona 30" o incluso "calle de coexistencia" y aplicar algunas medidas de calmar el tráfico. También conviene señalar el tramo como una ruta ciclista.

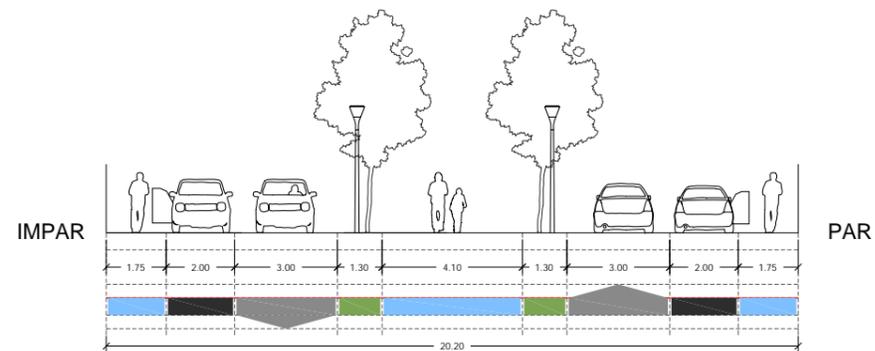
ALTERNATIVAS



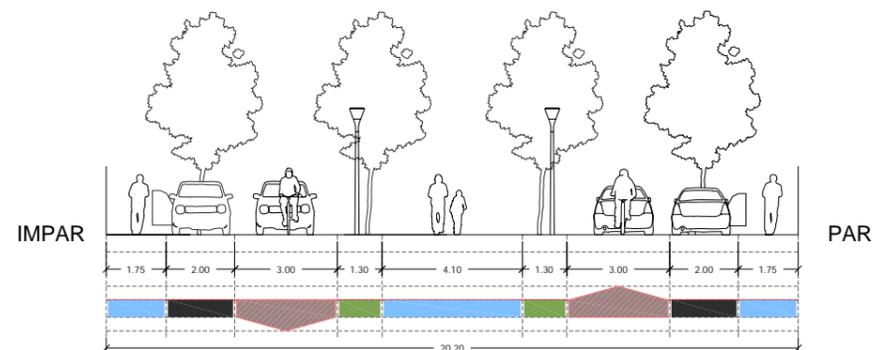
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	I		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	-
ANCHO TOTAL ACERA	17,30 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	macetas con plantas en los bordes de 1,00m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	-
FLUJO PEATONAL	bajo (ya que se trata de un fondo de sacco)
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	-

CALZADA PAR

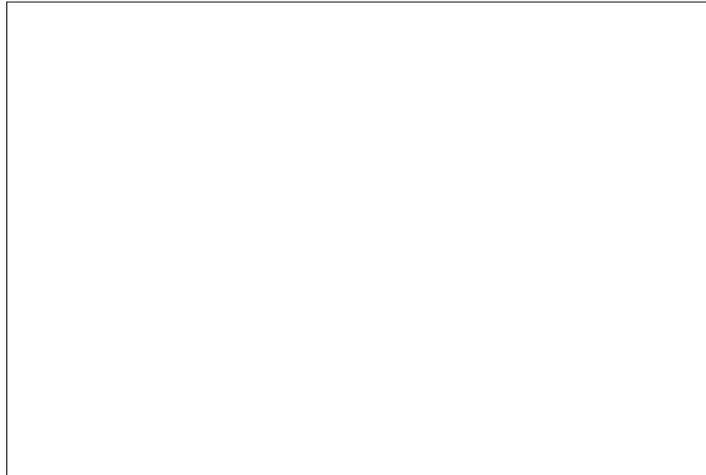
Nº CARRILES Y ANCHO	-
ANCHO TOTAL ACERA	-
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	-
FLUJO PEATONAL	-
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE	-

OBSERVACIONES

La plataforma encima de la boca del túnel de la Gran Vía de Hortaleza no tiene continuidad (fondo de sacco).

CALLE	Gran Vía de Hortaleza
TRAMO	Plata forma elevada sobre la misma vía
LONGITUD (m)	240
ANCHO TOTAL (m)	17,30 m
IMD veh/día	-
PENDIENTE	0 %

Foto



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La falta de continuidad de la plataforma reduce notablemente su funcionalidad como itinerario para los modos no motorizados. Mediante una pasarela se podría unir el Parque Pinar del Rey.

PROPUESTA

Sección compartida con los peatones e instalación de una pasarela (o dos - hacia cada lado) sobre la vía de enlace con la Gran Vía de Hortaleza para garantizar la continuidad del itinerario peatonal / ciclista y facilitar el acceso al Parque Pinar del Rey.

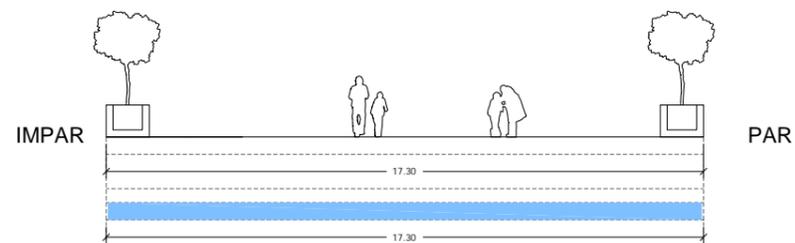
ALTERNATIVAS

Dos vías unidireccionales y dos pasarelas de acceso a la plataforma elevada encima de la Gran Vía de Hortaleza.

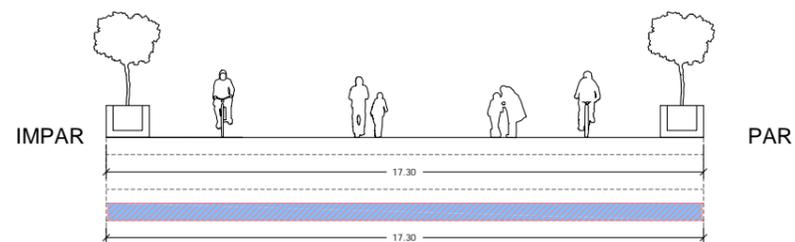
LEYENDA

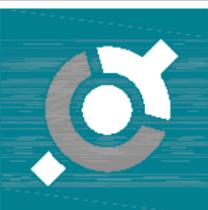
- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE			
ITINERARIO Nº	3			
ID DEL TRAMO	J			
ESCALA	1/200	NORTE		

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (11,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,40 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	franja verde, segregada mediante talud
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 350 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	Glorieta partida

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (11,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	1,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	Parque Pinar del Rey, segregado mediante talud
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 350 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	Glorieta partida

OBSERVACIONES

Para reducir la pendiente la vía ciclista debe estar anexo a la vía, cruzando por debajo del puente peatonal, que une el Parque Pinar del Rey con el barrio del Pinar del Rey.

CALLE	
Gran Vía de Hortaleza	
TRAMO	Tramo anexo al Parque Pinar del Rey
LONGITUD (m)	350
ANCHO TOTAL (m)	27,90 m
IMD veh/día	32.000
PENDIENTE	1,5 %

Foto 1



Foto 2



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Debido a la velocidad de los coches y la intensidad de tráfico es recomendable segregarse los ciclistas del tráfico motorizado. El espacio disponible permite trazar una vía bidireccional por dicha zona en paralelo al viario, que debe estar adaptado a las curvas de nivel para facilitar una pendiente mínima.

PROPUESTA

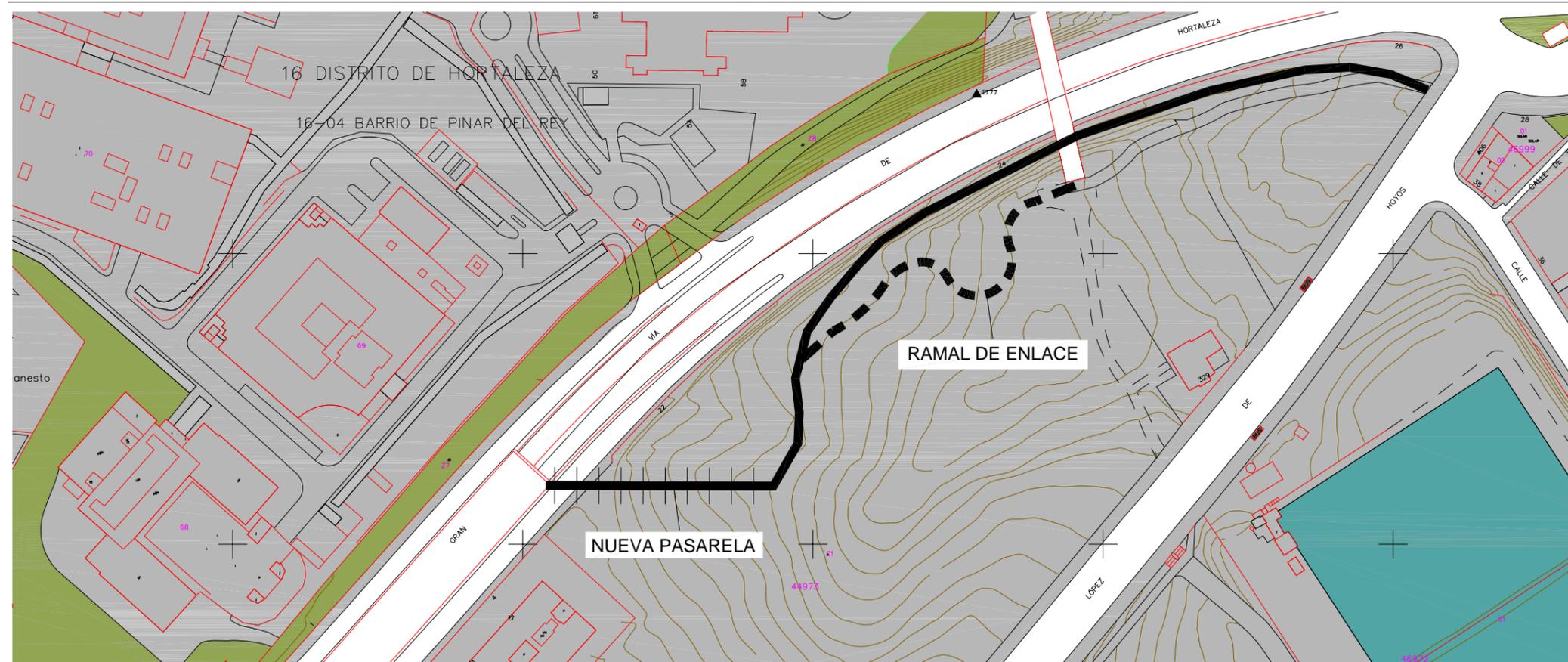
Pista-bici bidireccional en paralelo a la Gran Vía de Hortaleza. Para enlazar con el puente peatonal es conveniente trazar un ramal que sube al nivel de la pasarela.

ALTERNATIVAS

Dos vías unidireccionales y dos pasarelas de acceso a la plataforma elevada encima de la Gran Vía de Hortaleza.

LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA



ZONA:	NE			
ITINERARIO Nº	3			
ID DEL TRAMO	K			
ESCALA	1/200	NORTE		PDMC MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00 m y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,50 m)
USOS COLINDANTES (impar)	residencial con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 136 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces convencionales y 1 glorieta partida

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada de 1,00 m y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,50 m)
USOS COLINDANTES	residencial con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 136 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 cruces convencionales y 1 glorieta partida

OBSERVACIONES

Hay un paseo central ajardinado de 10,60 m, La planta baja de las edificaciones está retranqueada, lo que aumenta el espacio peatonal.

CALLE	
Gran Vía de Hortaleza	
TRAMO	
entre Gta. Luís Rosales y Gta. Francisco Fdez. Ordóñez	
LONGITUD (m)	410
ANCHO TOTAL (m)	40,50 m
IMD veh/día	25.000
PENDIENTE	2,2 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El ancho sobredimensionado de la calzada y del aparcamiento induce a velocidades altas. En relación con la IMD del tráfico motorizado es conveniente trazar vías ciclistas segregadas. La utilización del paseo central no es conveniente, ya que significaría reducir la calidad estancial de la zona.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,30 m en ambos lados. El espacio se gana reduciendo el ancho de la calzada y del aparcamiento. A su vez se quita un metro de la franja verde central.

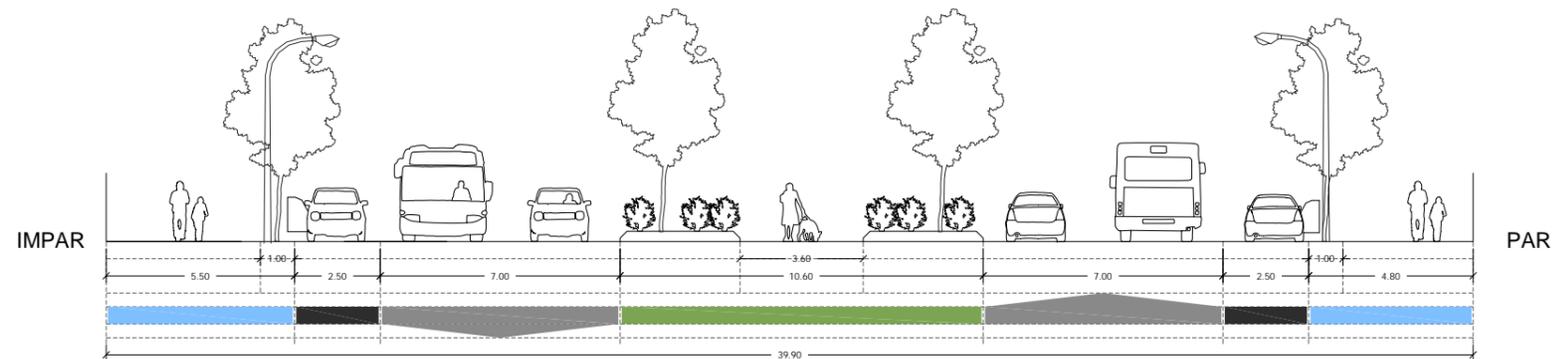
ALTERNATIVAS

Paseo central compartido con los peatones (actualmente zona terriza). Medida más económica, pero una solución menos satisfactoria tanto para ciclistas como peatones.

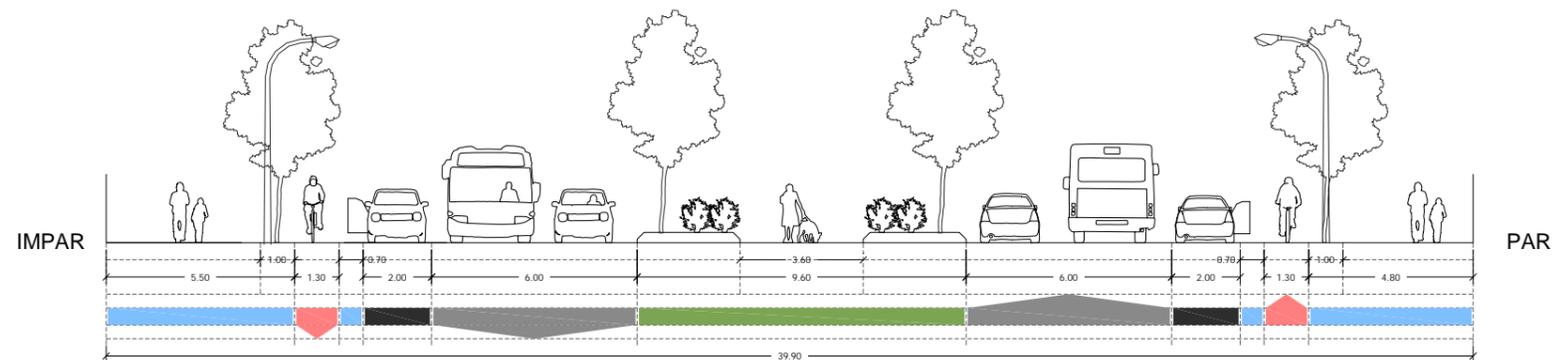
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE			
ITINERARIO Nº	3			
ID DEL TRAMO	L			
ESCALA	1/200	NORTE		PDMC MADRID

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m + 4,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,50 m)
USOS COLINDANTES (impar)	residencial con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 156 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces convencionales y 1 glorieta partida

Foto impar



CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,50 m)
USOS COLINDANTES	residencial con comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 156 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 cruces convencionales y 1 glorieta

Foto par



OBSERVACIONES

hay un paseo central ajardinado de 10,60 m.
La planta baja de las edificaciones está retranqueada, lo que aumenta el espacio peatonal.

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El ancho sobredimensionado de la calzada y del aparcamiento induce a velocidades altas.
En relación con la IMD del tráfico motorizado es conveniente trazar vías ciclistas segregadas.
La utilización del paseo central no es conveniente, ya que significaría reducir la calidad estancial de la zona.

CALLE	Gran Vía de Hortaleza
TRAMO	entre Gta. Francisco Fdez. Ordóñez y Gta. de Sandro Pertini
LONGITUD (m)	470
ANCHO TOTAL (m)	51,30 m
IMD veh/día	25.000
PENDIENTE	3,5 %

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,30 m en ambos lados. El espacio se gana reduciendo el ancho de la calzada y del aparcamiento. A su vez se quita medio metro de la franja verde central.

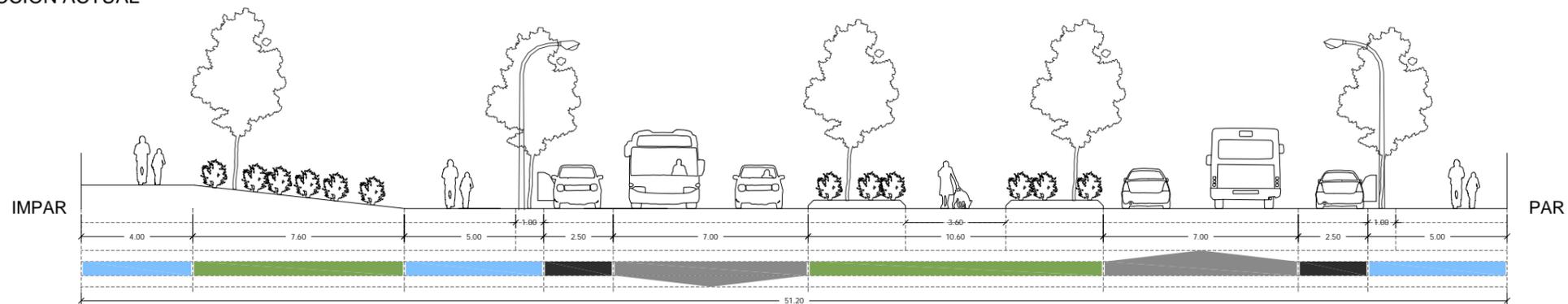
ALTERNATIVAS

Paseo central compartido con los peatones (actualmente zona terraza). Medida más económica, pero una solución menos satisfactoria tanto para ciclistas como peatones.

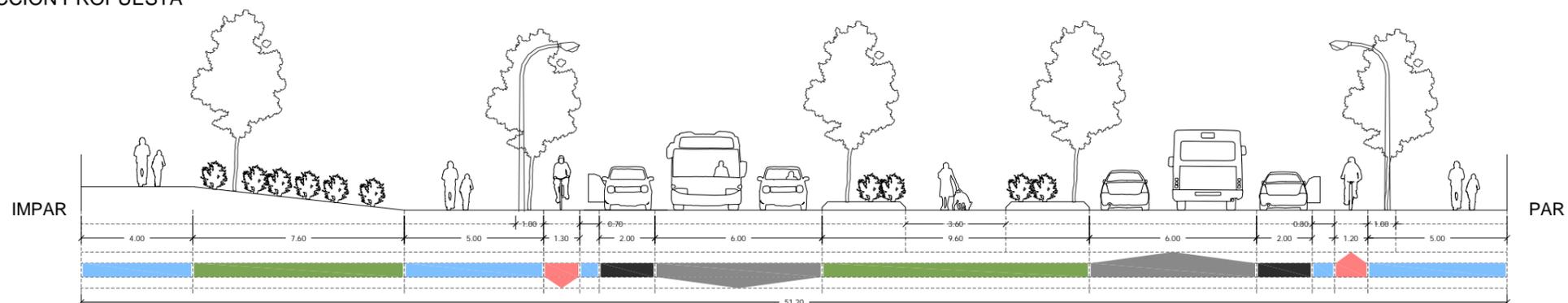
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	M		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (11,85 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50 m + 4,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,25 m)
USOS COLINDANTES (impar)	parque y centro comercial
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 270 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	glorieta

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (11,85 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50 m + 4,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,25 m)
USOS COLINDANTES	centro comercial y viviendas
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 270 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	glorieta

OBSERVACIONES

En la parte central del viario está situado el centro comercial de Hortaleza con un ancho de 72 m.

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El ancho de la calzada es excesivo y dificulta el acceso al centro comercial.
La alta IMD requiere segregación de los ciclistas.

CALLE	Gran Vía de Hortaleza
TRAMO	entre Gta. de Sandro Pertini y Gta. Mar de Cristal
LONGITUD (m)	270
ANCHO TOTAL (m)	44,80 m
IMD veh/día	40.000
PENDIENTE	1,3 %

Foto impar



Foto par



PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,65 m en ambos lados.
El espacio se gana reduciendo el ancho de la calzada.

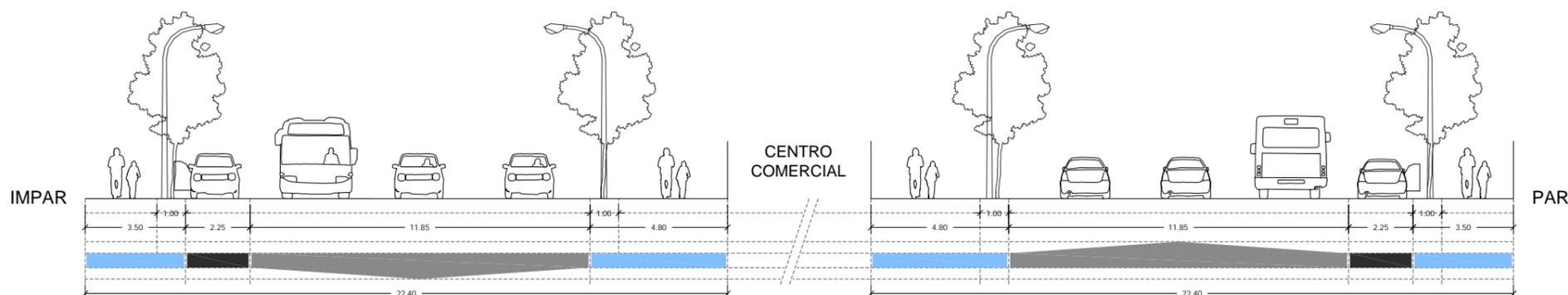
ALTERNATIVAS



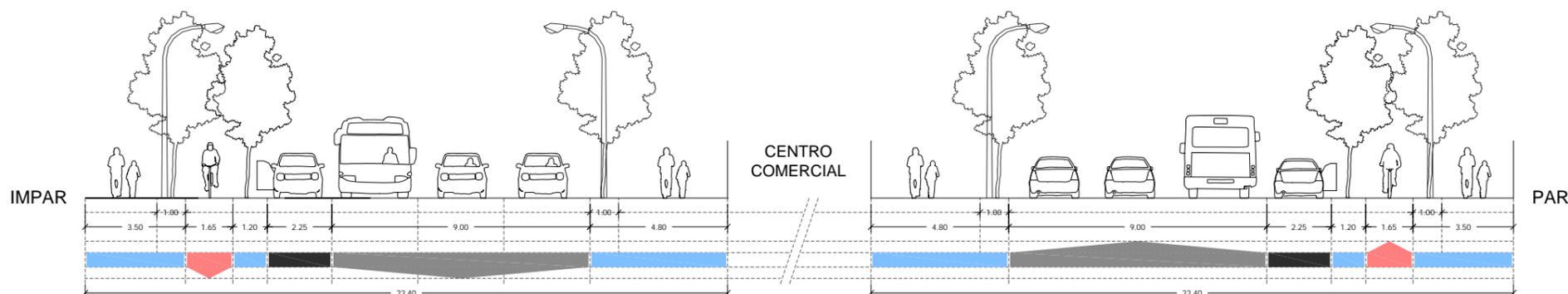
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	N		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,85 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50 m + 2,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,25 m)
USOS COLINDANTES (impar)	franja verde y solar vacío destinado al uso deportivo
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 410 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	cruce convencional

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (11,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,80 m + 2,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m y paradas de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,25 m)
USOS COLINDANTES	equipamientos y franja verde así como solar vacío destinado al uso deportivo
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 410 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	cruce convencional

OBSERVACIONES

La parte central del viario ocupa un solar sin urbanizar destinado al uso deportivo de 75 m de ancho. En el lado par hay un ancho paseo peatonal después de unos 140 m.

CALLE	
Gran Vía de Hortaleza	
TRAMO	
entre Gta. Mar de Cristal y Parque Villa Rosa	
LONGITUD (m)	410
ANCHO TOTAL (m)	49,90 m
IMD veh/día	14.000-17.000
PENDIENTE	1,1 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Debido a las pocas posibilidades de cruzar el viario y para garantizar la continuidad de las vías ciclistas bidireccionales del tramo 3P es conveniente facilitar la circulación en los dos sentidos en ambos lados. A su vez conviene ofrecer más cruces transversales para los peatones y ciclistas a lo largo del vial. El ancho de la calzada es excesivo y induce a velocidades altas.

PROPUESTA

En el lado par se propone una pista-bici bidireccional de 2,25 m. El espacio se gana reduciendo el ancho de la calzada en un tramo de 140 m. A partir de la calle de Minaya se propone trazar una senda-bici por el parque. En el lado impar se propone trazar un a senda peatonal / ciclista anexo a las instalaciones deportivas. Hay que facilitar más cruces transversales para reducir el efecto barrera de la calle.

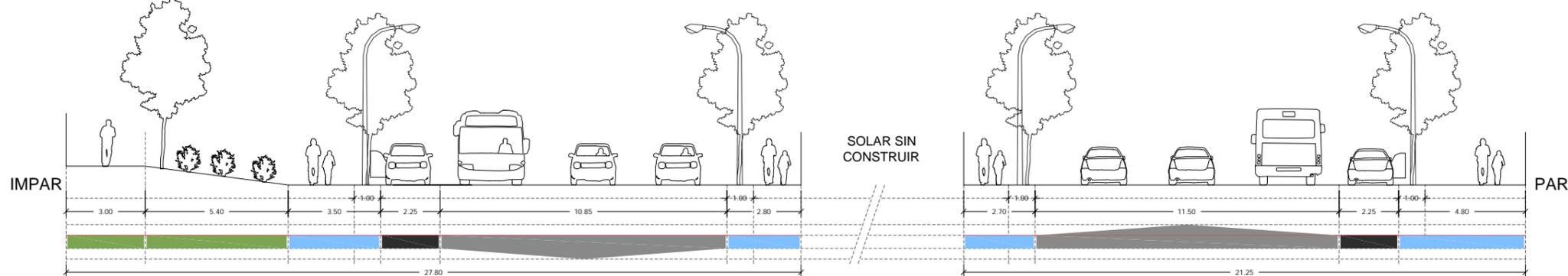
ALTERNATIVAS

Reducir el ancho de la calzada impar e implantar una pista-bici unidireccional complementaria a la senda ciclista.

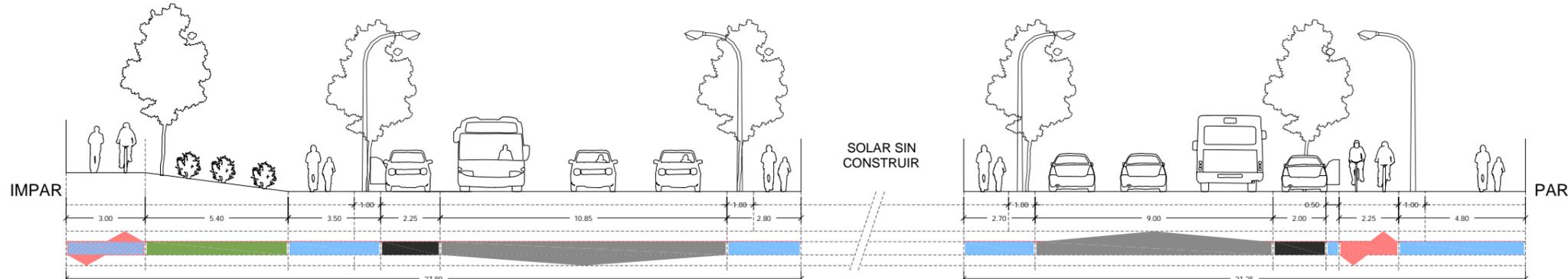
LEYENDA

- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	3		
ID DEL TRAMO	O		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,20 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	franja verde
FLUJO PEATONAL	bajo, ya que hay caminos más atractivos por las zonas verdes
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 215 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	glorieta y cruce convencional

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	Parque Villa Rosa
FLUJO PEATONAL	bajo, ya que hay caminos más atractivos por las zonas verdes
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 430 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	glorieta

OBSERVACIONES

En ambos lados del viario hay espacios libres y zonas verdes donde ya existen caminos o donde existe la posibilidad de implantar sendas ciclistas / peatonales. A pocos metros transcurre el Anillo Verde Ciclista.

CALLE	
Gran Vía de Hortaleza	
TRAMO	entre Parque Villa Rosa y Gta. Del Río Urubamba
LONGITUD (m)	430
ANCHO TOTAL (m)	20,70 m
IMD veh/día	39.000
PENDIENTE	1,1 %

Foto impar



Foto



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Debido a la calidad del entorno es conveniente trazar la vía ciclista por los espacios libres / zonas verdes. Para garantizar un acceso cómodo al Anillo Verde Ciclista conviene trazar vías ciclistas bidireccionales.

PROPUESTA

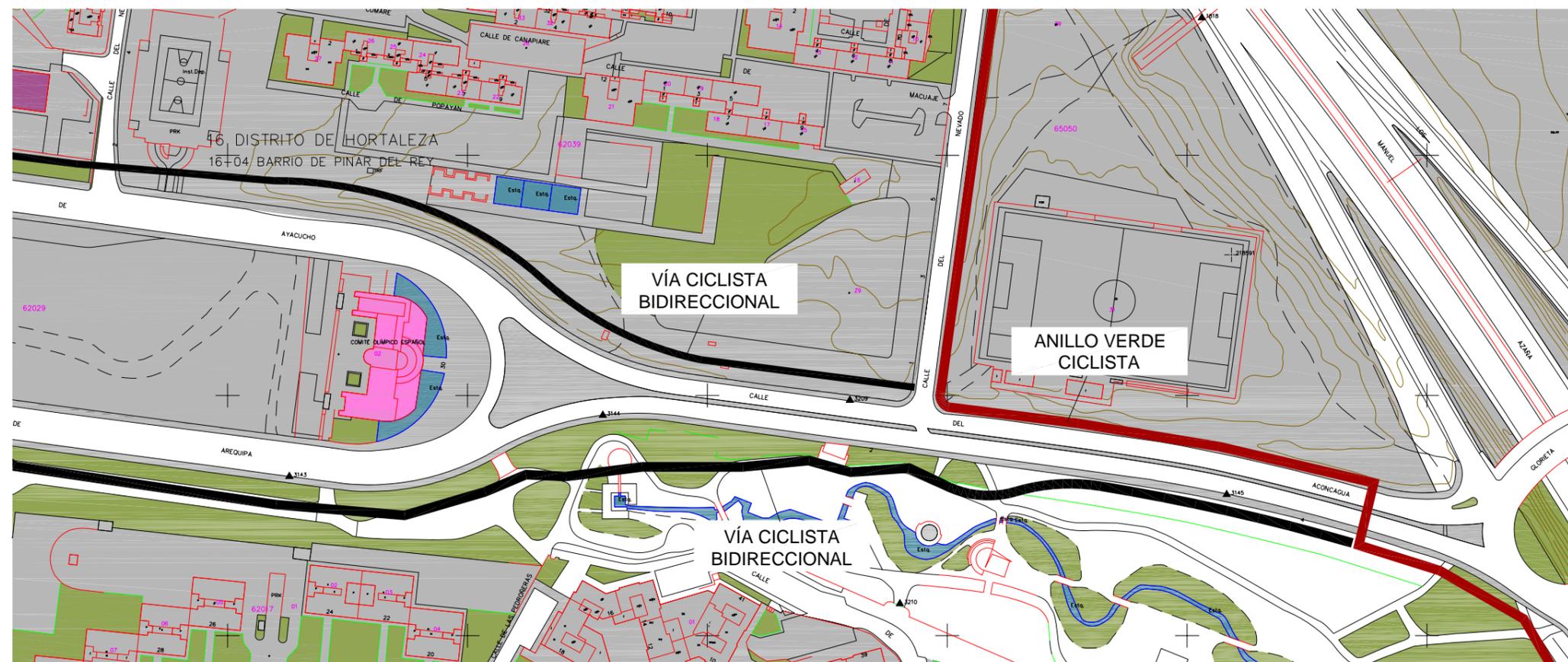
Senda-bici en ambos lados de 2,50m de ancho. Se ocupa parte de espacios libres sin urbanizar y algunas zonas del Parque Villa Rosa. Las sendas permiten enlazar con el Anillo Verde Ciclista en ambos lados sin la necesidad de cruzar la calzada.

ALTERNATIVAS



LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA



ZONA:	NE	
ITINERARIO Nº	3	
ID DEL TRAMO	P	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID