

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

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

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	-
ANCHO TOTAL ACERA	hay un camino asfaltado de 1,00 m de ancho
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay, en las calles contiguas en fondo de saco
USOS COLINDANTES	residencial (bloque abierto)
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 630 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce convencional

OBSERVACIONES

Se trata del límite del barrio de la Elipa con la M30. Actualmente tiene uso peatonal y dan a este camino los fondos de saco de los bloques de viviendas contiguos. Hay un proyecto de implantar una nueva pasarela mixta peatonal y ciclista situada entre las calles C/ San Marcelo (distrito de Ciudad Lineal) y C/ Ramón de Aguinaga (al otro lado en el distrito de Salamanca).

CALLE	Lado par de la M-30
TRAMO	desde Avda. del Marqués de Córdoba hasta C/ San Marcelo
LONGITUD (m)	610
ANCHO TOTAL (m)	-
IMD veh/día	no tiene tráfico
PENDIENTE	1,35 (variable según el trazado)

Foto comienzo



Foto tramo medio



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Hay altos niveles de contaminación acústica y atmosférica. No existe ningún cruce de vehículos a motor en mas de 600 m lo cual le confiere una gran ventaja en desplazamientos largos. Se trata de un tramo con excelentes vistas del Jardín Histórico de la Fuente del Berro.

PROPUESTA

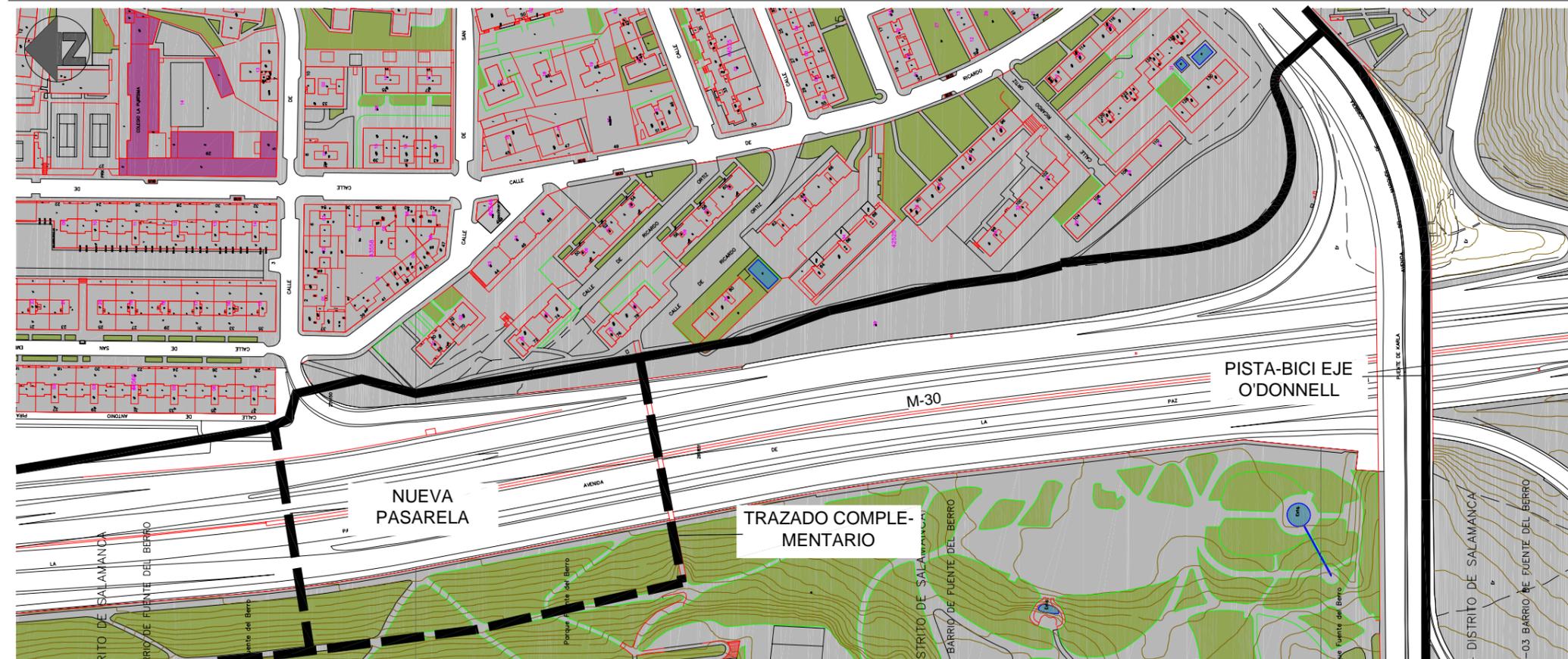
Senda-bici y peatonal con ancho recomendable de entre 3,00 - 4,00 m. El trazado debe minimizar las pendientes de la senda (sobre todo evitar pendientes innecesarias). A su vez se propone plantar más árboles para paliar la contaminación acústica.

ALTERNATIVAS

Un trazado complementario (teniendo en cuenta el efecto barrera de la autopista) sería trazar otra senda peatonal / ciclista por el lado interior de la M-30 por el Parque de Sancho Dávila a continuación de la Fuente del Berro, que enlaza mediante de una pasarela existente la senda del lado opuesto.

LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA



ZONA:	NE	
ITINERARIO Nº	4	
ID DEL TRAMO	A	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	-
ANCHO TOTAL ACERA	-
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	-
FLUJO PEATONAL	-
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

El parque de Pirala se desarrolla contiguo a la calle San Marcelo, entre ésta y la M-30. Hay una pantalla acústica, que protege el parque de la contaminación acústica del tráfico rodado de la M-30. Predominan las zonas terrazas y arbolado.

CALLE	Parque de Antonio Pirala
TRAMO	entre la c/ San Marcelo y la c/ Alcalá
LONGITUD (m)	490
ANCHO TOTAL (m)	variable, de 23 a 45 m
IMD veh/día	-
PENDIENTE	1 %

Foto primer tramo



Foto segundo tram



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Actualmente solo existen sendas peatonales de tierra compactada y sin un trazado claro, que no favorecen los desplazamientos peatonales.

PROPUESTA

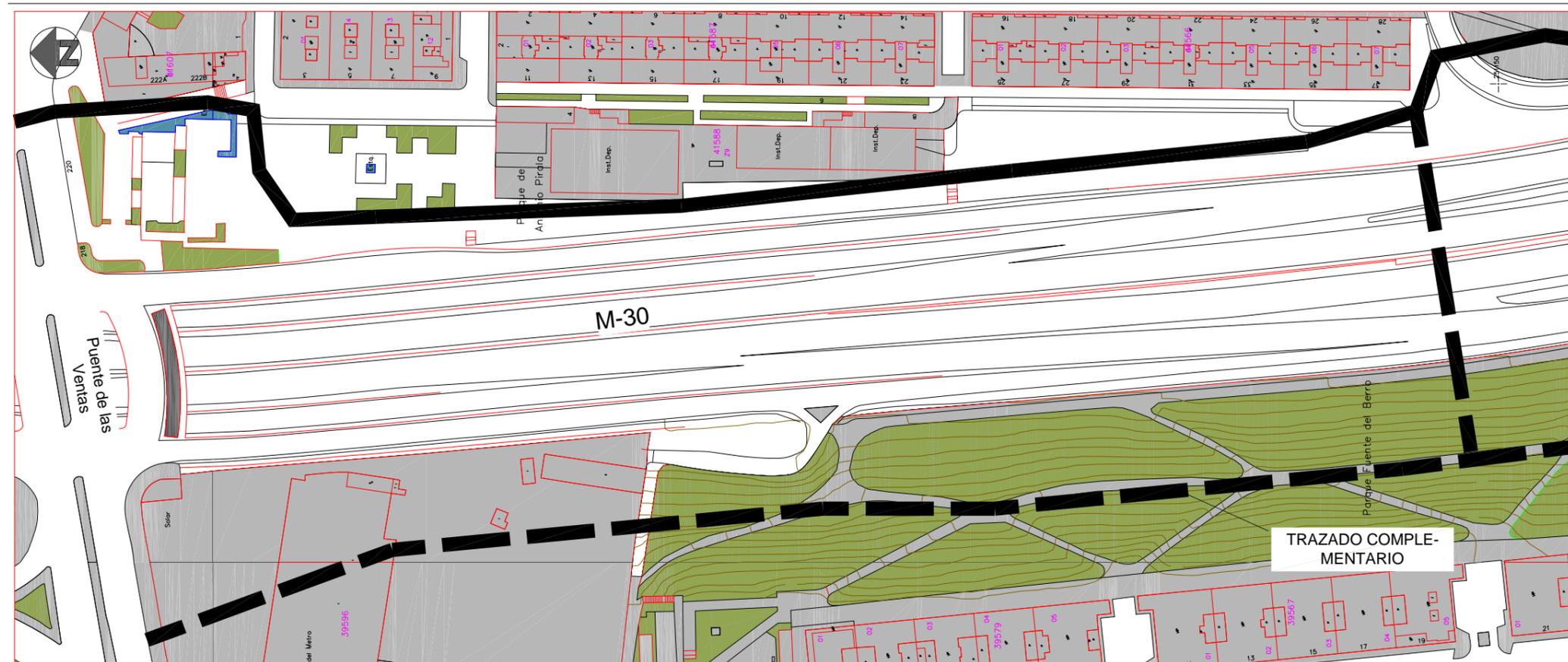
Senda-bici y peatonal con ancho recomendable de entre 3,00 - 4,00 m. La implantación de dicha senda debería contar con medidas de ajardinamiento del parque para poner en valor este espacio.

ALTERNATIVAS

Un trazado complementario (teniendo en cuenta el efecto barrera de la autopista) sería trazar otra senda peatonal / ciclista por el lado interior de la M-30 por el Parque de Sancho Dávila a continuación de la Fuente del Berro.

LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA



ZONA:	NE	
ITINERARIO Nº	4	
ID DEL TRAMO	B	
ESCALA	1/200	NORTE

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	4 carriles (12,50 m) + 4 (14,20m calzada central)
ANCHO TOTAL ACERA	5,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	terraza de cafetería en c/ Alcalá, farolas de alumbrado de la calzada, vallas en el límite de la acera con la
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES (impar)	espacios libres
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 160 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	glorieta partida

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	4 (12,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	terraza de cafetería en c/ Alcalá, farolas de alumbrado de la calzada, vallas en el límite de la acera con la
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES	espacios libres
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 160 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	glorieta partida

OBSERVACIONES	
-	

CALLE	
C/ Alcalá (Puente de Ventas)	
TRAMO	
desde C/ Santiago Masarnau hasta C/ Roberto Domingo	
LONGITUD (m)	160
ANCHO TOTAL (m)	variable
IMD veh/día	60.370 en el Puente de Ventas
PENDIENTE	1,61 %

Foto vista general



Foto puente



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Debido a la alta IMD del tráfico motorizado es razonable segregar los ciclistas de los vehículos al motor. A su vez por razones de seguridad es mejor trazar la vía ciclista por las bandas laterales (en paralelo a los itinerarios peatonales) y no anexa a la calzada principal. El ancho de la calzada lateral del puente de las Ventas es excesivo (calzadas laterales de 12,50 m y 4 carriles).

PROPUESTA

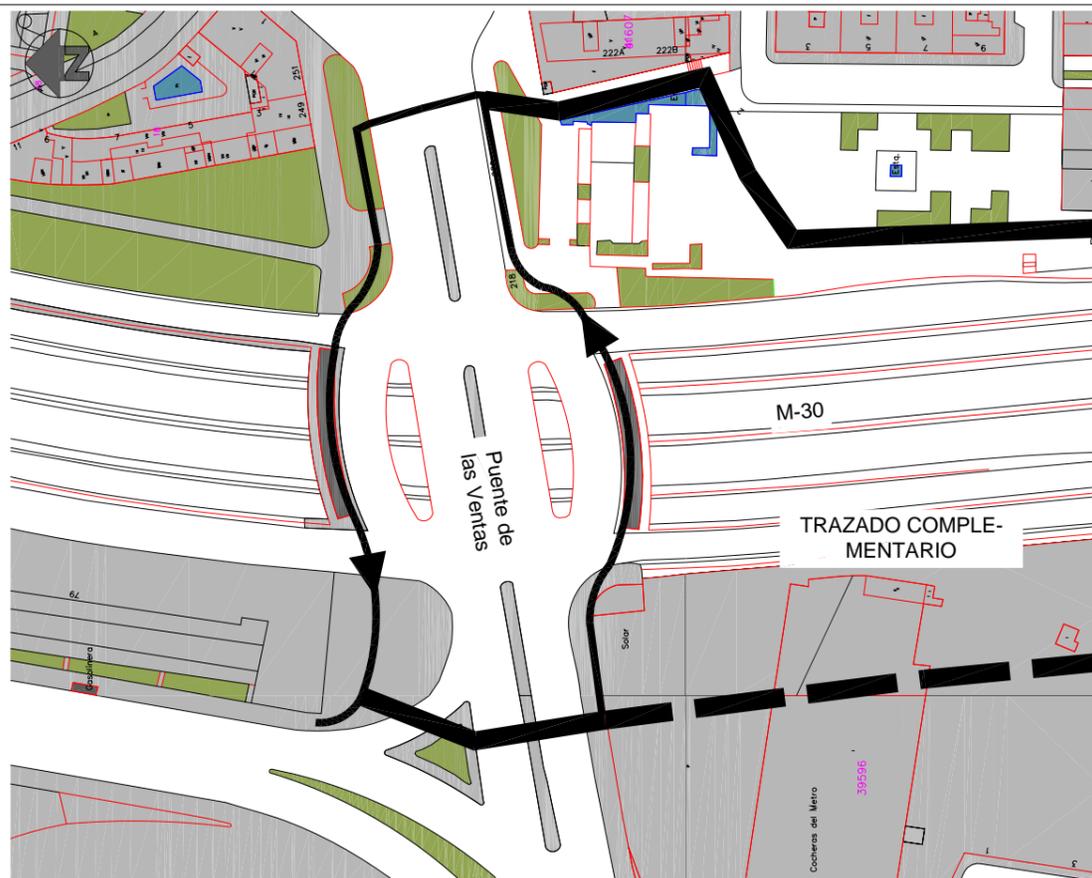
Pista / Acera-bici unidireccional en ambos lados. En la glorieta el espacio se gana ocupando parte de la calzada o de la acera según determine un estudio más detallado. En el tramo de la c/ Alcalá se ocupará parte de los espacios libres y de la acera par. A su vez se gana un poco espacio reduciendo el ancho de la calzada a 12,00 m (4 carriles).

ALTERNATIVAS

El tramo final de la vía ciclista complementaria por el lado interior de la M-30 (Parque de Sancho Dávila) depende de la ejecución del Plan Especial para las cocheras de Ventas, que todavía no tiene fecha de ejecución.

LEYENDA

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



ZONA:	NE	
ITINERARIO Nº	4	
ID DEL TRAMO	C	
ESCALA	1/200	NORTE

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	variable, media de 5,00 m (de 5,00 m a 5,30 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00m, parada de autobuses y zona estancial contigua a la acera frente a la Plaza de Toros
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (5,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Plaza de Toros de la Ventas y bloques de viviendas
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 260 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	cruce convencional y 1 cruces "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00m, parada de autobuses y caseta de gasolinera
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	Parking, surtidor de gasolina y terreno límite con la M30 con escasa protección vegetal
FLUJO PEATONAL	medio-alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 520 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	cruce convencional

OBSERVACIONES

En el tramo frente a la plaza de toros la banda de aparcamiento se convierte en un tercer carril. En el lado par hay una gran playa de aparcamientos. Los nuevos aparcamientos subterráneos para residentes (P.A.R.) previstos en la c/ Roberto Domando y Avda. de los Toreros permitirán liberar coches aparcados en superficie.

CALLE	
C/ Roberto Domingo	
TRAMO	
entre C/Alcalá y Avda. Donostiarra	
LONGITUD (m)	450
ANCHO TOTAL (m)	32,00
IMD veh/día	18.470 - 19.520
PENDIENTE	1,1 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

En el tramo frente a la plaza de toros (de 5 carriles) el número de carriles es excesivo. La IMD del tráfico motorizado requiere vías ciclistas segregadas. Las dos modalidades (bi- o unidireccional) son viables. A favor de una solución bidireccional en el lado par cuenta la menor frecuencia de cruces y el atractivo entorno (parque). A su contra la menor seguridad en las intersecciones.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50 m en ambos lados par e impar. El espacio se gana reduciendo aparcamientos en la superficie y reduciendo la calzada. En las intersecciones se puede ofrecer un tercer carril a costa del aparcamiento para agilizar los giros. Los estacionamientos previstos en esta área tipo P.A.R. contribuyen a esta reordenación.

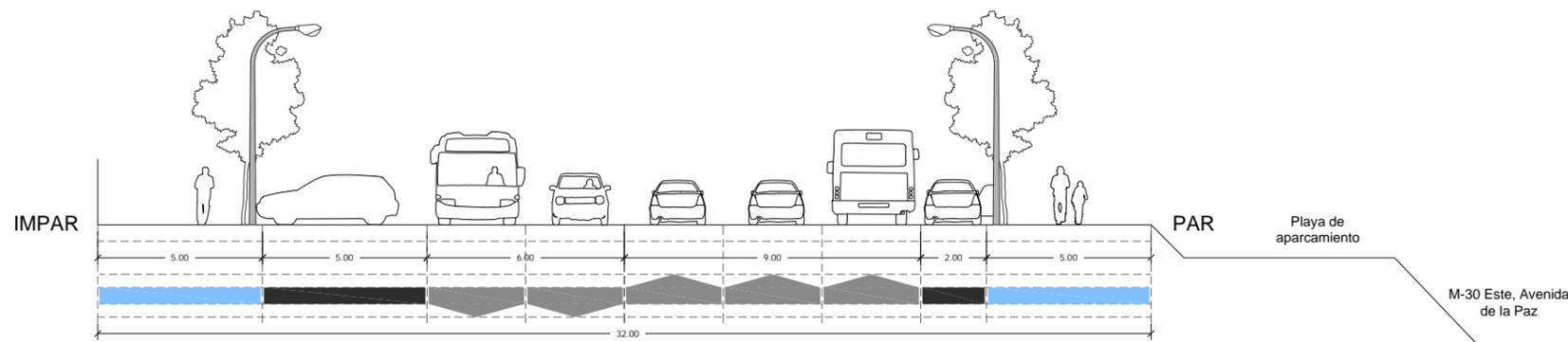
ALTERNATIVAS

En este tramo y en los siguientes (hasta G) también se puede plantear una vía ciclista bidireccional en el lado par (anexo al parque Breogán). En caso de intervenir en la franja verde del parque se requiere el acuerdo de Patrimonio Verde y tendría una funcionalidad diferente a efectos del calmado del tráfico y la movilidad.

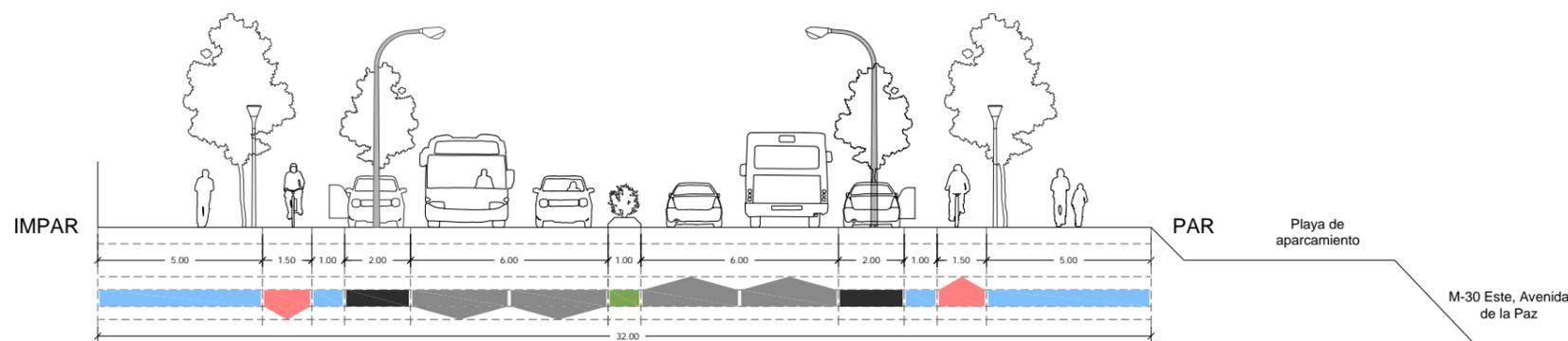
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	D		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,40 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00m, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,30 m)
USOS COLINDANTES (impar)	manzana de viviendas y oficinas en plantas bajas
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 140 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce "T"

Foto impar



CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,20 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	parque y zona deportiva
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0
MODALIDAD DEL CRUCE	-

Foto par



OBSERVACIONES

El tercer carril del lado par se convierte en el carril de giro a la izquierda en la intersección con la c/ Brescia.

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número de carriles del lado par es excesivo. La IMD del tráfico motorizado requiere vías ciclistas segregadas. Las dos modalidades (bi- o unidireccional) son viables. A favor de una solución bidireccional en el lado par cuenta la menor frecuencia de cruces y el atractivo entorno (parque). A su contra la menor seguridad en las intersecciones.

CALLE	Avda. de Brasilia
TRAMO	entre la Avda. Donostiarra y c/ Brescia
LONGITUD (m)	140
ANCHO TOTAL (m)	31,65
IMD veh/día	19.870
PENDIENTE	1,1 %

PROPUESTA

Pistas-bici unidireccionales de 1,40 m en ambos lados. El espacio se gana eliminando un carril de circulación en el lado par y reduciendo el ancho de la calzada. La mediana queda desplazada respecto a su posición actual. Para ofrecer un tercer carril de giro a la izquierda se pueden suprimir algunas plazas de aparcamiento en la intersección con la c/ Brescia.

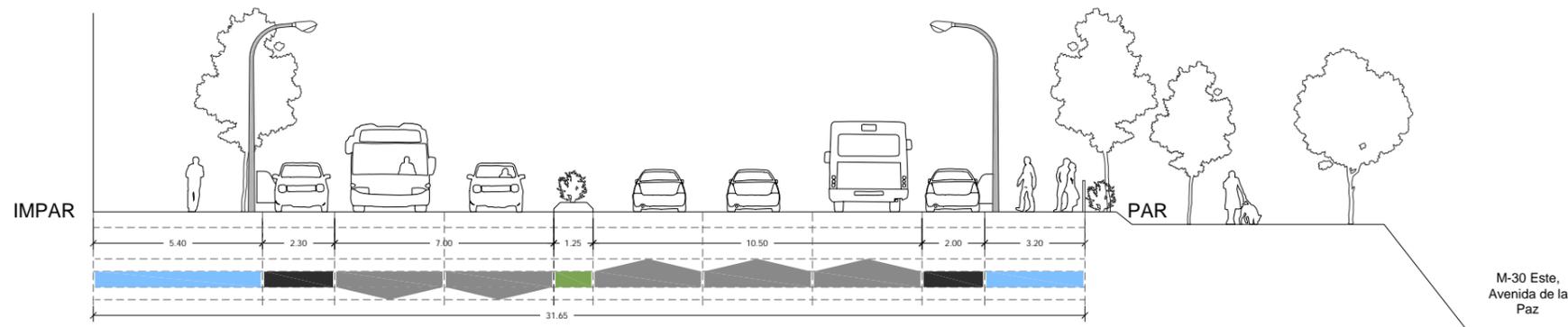
ALTERNATIVAS

Vía ciclista bidireccional en el lado par (anexo al parque Breogán). En caso de intervenir en la franja verde del parque se requiere el acuerdo de Patrimonio Verde y tendría una funcionalidad diferente a efectos del calmado del tráfico y la movilidad.

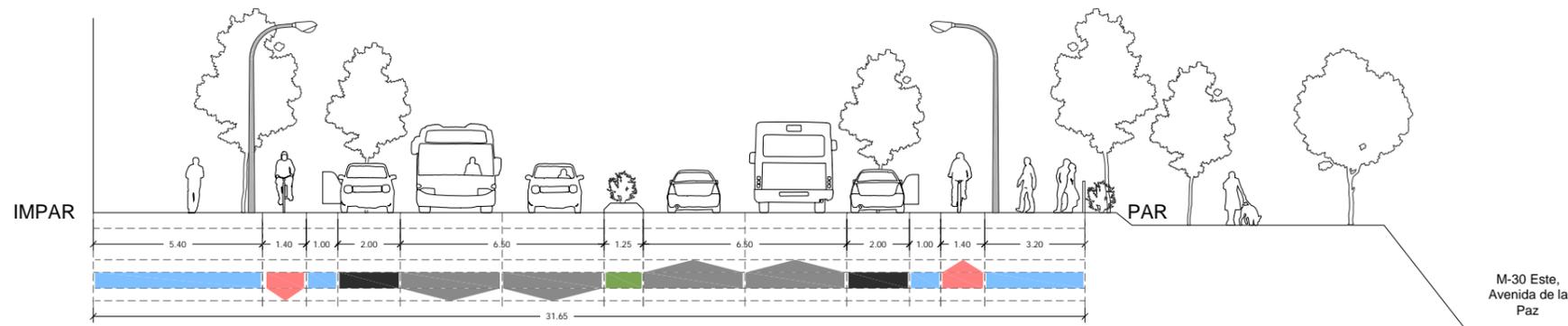
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	E		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	variable, de media 3,30 m (desde 6,40 m hasta 3,30 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00m, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,00 m
USOS COLINDANTES (impar)	Torre de viviendas y Colegio de los Mensesianos
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cruce cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces en "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (8,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00m, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,00 m
USOS COLINDANTES	Parque y zona deportiva
FLUJO PEATONAL	bajo (hay un camino en paralelo por el parque)
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0
MODALIDAD DEL CRUCE	ningún cruce

OBSERVACIONES

Existe una mediana en la calzada de 2,80 m.
Por el parque en el lado par transcurre una senda de tierra compactada en paralelo a la acera.

CALLE	Avda. de Brasilia
TRAMO	C/ Brescia hasta Avda. de Bonn
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	28,10
IMD veh/día	24.000
PENDIENTE	4,70 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

En ancho de la calzada es excesivo.
La IMD del tráfico motorizado requiere vías ciclistas segregadas.
Las dos modalidades (bi- o unidireccional) son viables. A favor de una solución bidireccional en el lado par cuenta la menor frecuencia de cruces y el atractivo entorno (parque). A su contra la menos seguridad en las intersecciones.

PROPUESTA

Por parte del equipo redactor se proponen pistas-bici unidireccionales. El espacio se podría ganar redistribuyendo la sección existente, reduciendo el ancho de la calzada y la mediana. Para ofrecer un tercer carril de giro a la izquierda se pueden suprimir algunas plazas de aparcamiento en la intersección con la c/ Brescia. Los Servicios Técnicos de Movilidad se inclinan por una opción bidireccional por el parque tal y como se describe en la solución alternativa.

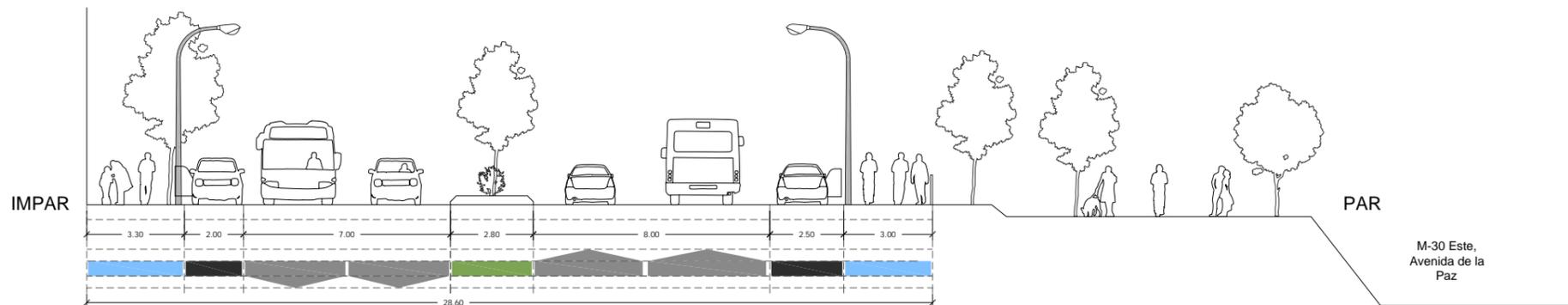
ALTERNATIVAS

Vía ciclista bidireccional en el lado par (anexo al parque Breogán). En caso de intervenir en la franja verde del parque se requiere el acuerdo de Patrimonio Verde y tendría una funcionalidad diferente a efectos del calmado del tráfico y la movilidad.

LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA

POR DEFINIR

ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	E'		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 carriles (8,90 m)
ANCHO TOTAL ACERA	variable, media de 2,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	vados de accesos a parkings
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (4,50 m)
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas y aparcamientos
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 125 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional y 1 en "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 carriles (8,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,10 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	bancos para asientos, farolas, maquinas controladoras del S.E.R., papeleras
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	parque y zona deportiva
FLUJO PEATONAL	bajo (hay un camino en paralelo por el parque)
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 250 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 convencional

OBSERVACIONES

Existe una mediana en el centro de la calzada de 2,80 m. Por el parque en el lado par transcurre una senda de tierra compactada en paralelo a la acera.

CALLE	Avda. de Brasilia
TRAMO	entre Avda. de Bonn y Avda. de Bristol
LONGITUD (m)	250
ANCHO TOTAL (m)	31,30
IMD veh/día	24.135
PENDIENTE	0,80 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La acera impar es excesivamente estrecha y carece de arbolado de sombra. El ancho de la calzada y el número de carriles es excesivo, favoreciendo velocidades elevadas en los vehículos motorizados. Las dos modalidades (bi- o unidireccional) son viables. A favor de una solución bidireccional en el lado par cuenta la menor frecuencia de cruces y el atractivo entorno (parque). A su contra la menor seguridad en las intersecciones.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,30 en el lado par y de 1,50 m en el lado impar. En el lado impar es preciso eliminar un carril de circulación. Asimismo se propone convertir el aparcamiento en batería en una franja en fila para ensanchar la acera y plantar arbolado. En el lado par se gana el espacio reduciendo el ancho de la calzada.

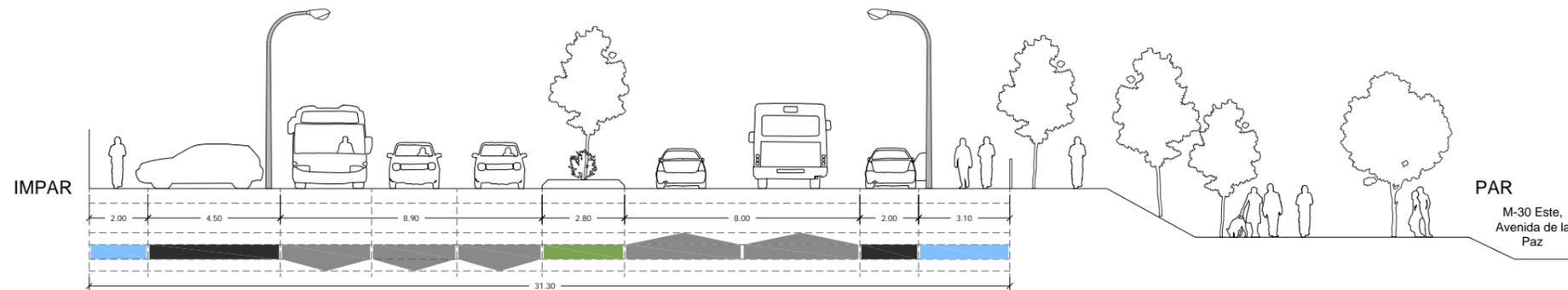
ALTERNATIVAS

Vía ciclista bidireccional en el lado par (anexo al parque Breogán). Tiene la ventaja de un mayor atractivo y menos intersecciones con el viario, pero debe ser analizada por Patrimonio Verde, teniendo una funcionalidad diferente a efectos del calmado del tráfico y la movilidad.

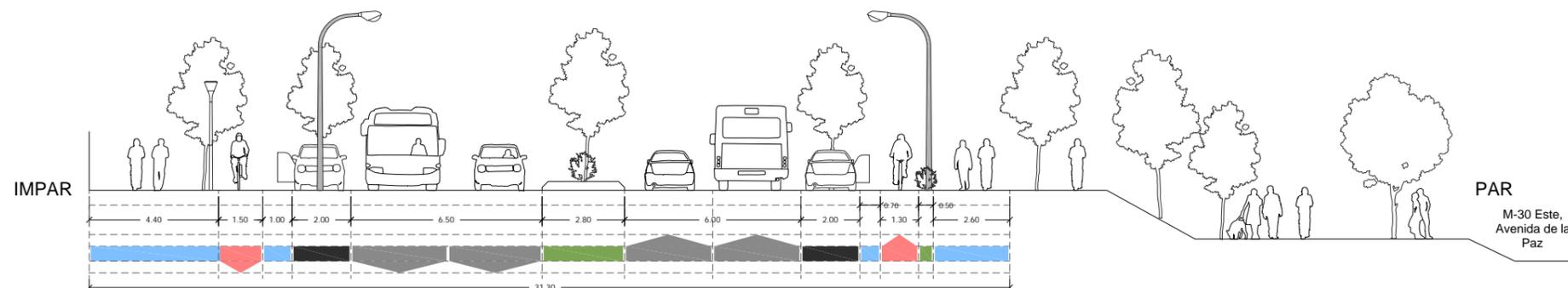
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	F		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	parada de autobús, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas y comercio
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 80 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional y 1 en "T"

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	parada de autobús, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con (2,00 m)
USOS COLINDANTES	bloques de viviendas, comercio, Iglesia de San Juan Bautista
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 160 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 convencional

OBSERVACIONES

El tercer carril del lado impar es de giro a la izquierda. Existen unos jardines privados frente a los bloques de viviendas en lados par e impar.

CALLE	Avda. de la Guindalera
TRAMO	entre Avda. de Brasilia y c/ Bruselas
LONGITUD (m)	130
ANCHO TOTAL (m)	24,60
IMD veh/día	22.360
PENDIENTE	3,40 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La pendiente de 3,40 % da lugar a velocidades ciclistas en bajada y subida muy distintas por lo cual la modalidad unidireccional es preferible. A su vez conviene segregar la banda ciclista del espacio peatonal en el lado descendente.

PROPUESTA

Pista / Acera-bici unidireccional de 1,30 m ambos lados. El espacio se gana eliminando un carril de circulación y una banda de aparcamiento en el lado impar.

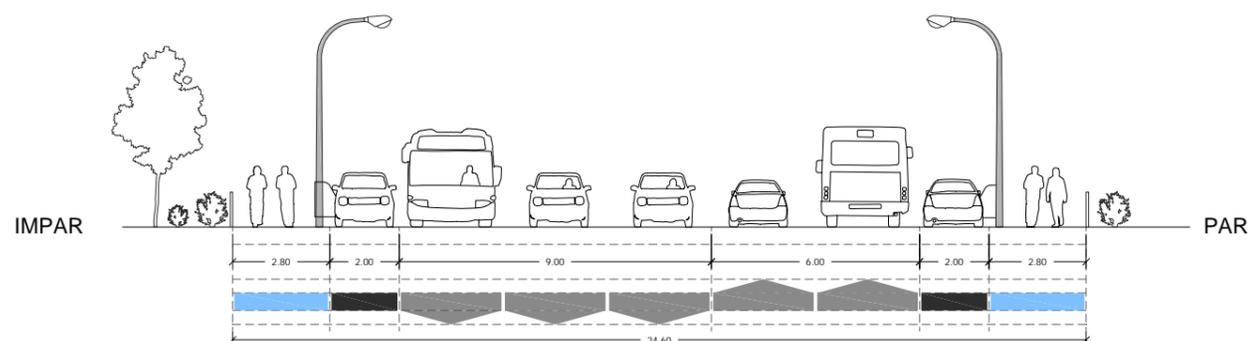
ALTERNATIVAS

Ampliar la sección, ocupando parte de las franjas verdes anexas.

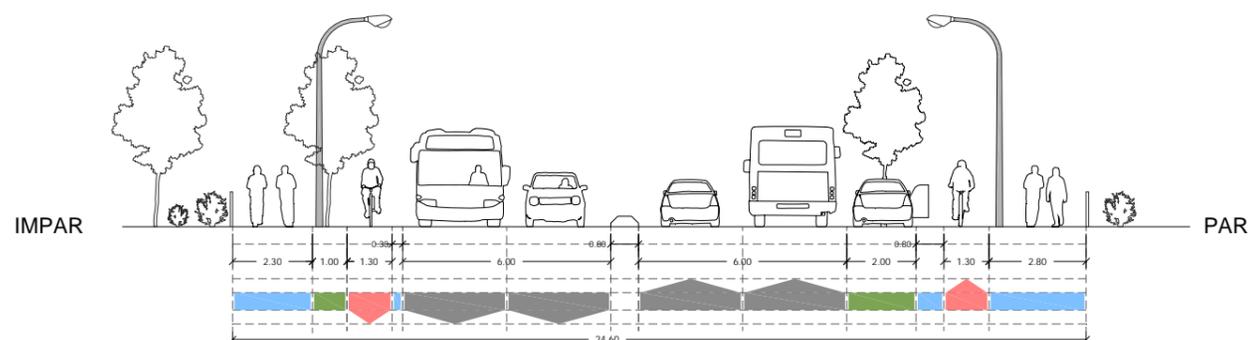
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	G		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,60 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	parada de autobús, farolas de la calzada
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,00 m
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas retranqueados del viario y algún local comercial en planta baja
FLUJO PEATONAL	medio-bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 330 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,20 m)
ANCHO TOTAL ACERA	variable (de 3,00 m a 4,00 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	parada de autobús, puesto de venta de flores, caseta del surtidor de gasolina
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,00 m, excepto en tramo del surtidor
USOS COLINDANTES	bloques de viviendas retranqueados del viario y algún local comercial en planta baja
FLUJO PEATONAL	medio-bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 330 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce "T"

OBSERVACIONES

Existe una mediana central de 2,00 m de ancho. La franja de aparcamiento no es continua sino se va alternando con la acera.
 A los bordes del viario hay espacios libres privados. En algunas intersecciones hay un carril añadido de giro a la izquierda.

CALLE	
Avda. de la Guindalera	
TRAMO	entre c/ Bruselas hasta la Av. de Emilio José Cela
LONGITUD (m)	280
ANCHO TOTAL (m)	25,30
IMD veh/día	21.240
PENDIENTE	2,15 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50 m en ambos lados. El espacio se gana eliminando las bandas de aparcamiento.

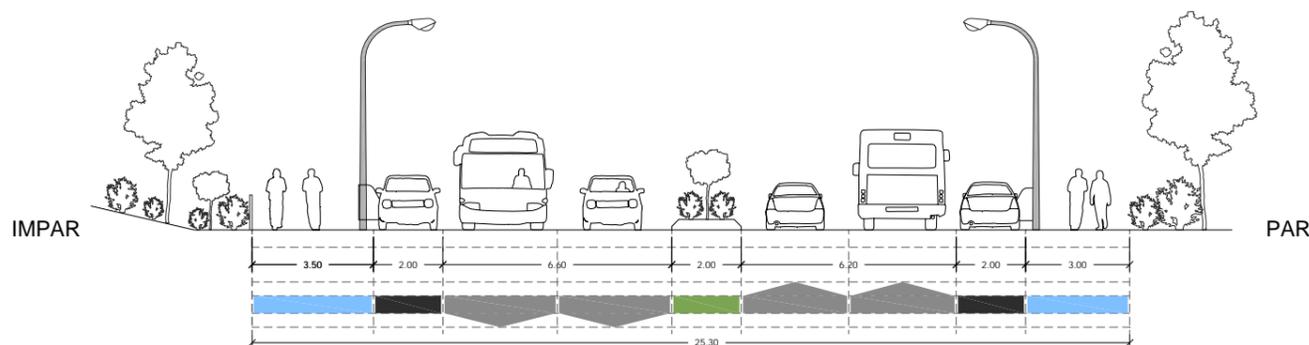
ALTERNATIVAS

Ampliar la sección en el lateral impar, ocupando parte de la franja verde. De este modo se puede mantener la banda de aparcamiento.

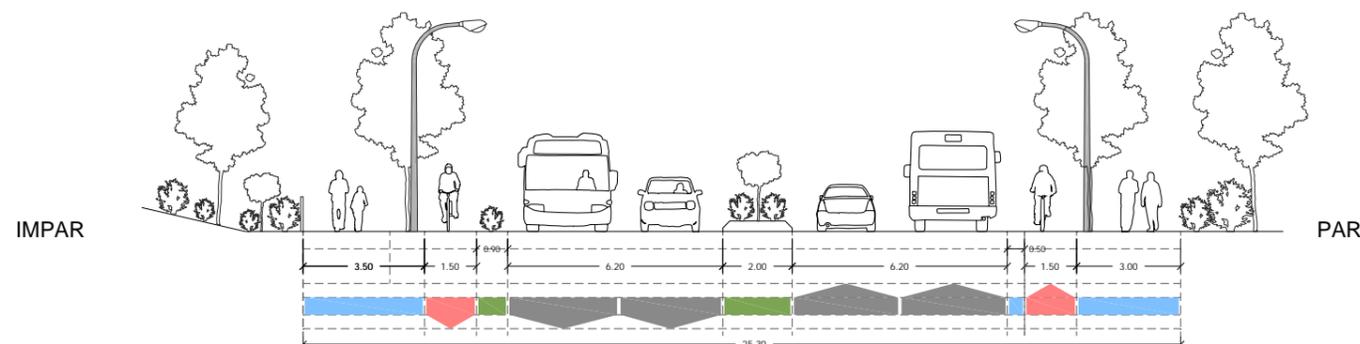
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE	
ITINERARIO Nº	4	
ID DEL TRAMO	H	
ESCALA	1/200	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 a 3 carriles (7,00 - 10,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	variable, media de 6,00 m (de 8,00 m a 4,00 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Terrenos del Club Deportivo Apóstol Santiago con calificación de Dotacional Deportivo Privado
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 285 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 glorieta

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 a 4 (10,50 m hasta 13,40 m)
ANCHO TOTAL ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús
ELEMENTOS EN LA ACERA	alcorques de 1,00 m2 con árboles, parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	oficinas de Enagás (bloque abierto)
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 285 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 glorieta

OBSERVACIONES

Existe una mediana central ajardinada en la calzada de 2,70 m de ancho. Este tramo debajo del puente de la Avenida de América (A-II) y comunica el Distrito de Salamanca con el Distrito de Chamartín. La demanda de aparcamiento es baja.

CALLE	
Avda. de Camilo José Cela y paso bajo puente A-II	
TRAMO	
entre la Av. de Emilio José Cela y c/ Corazón de María	
LONGITUD (m)	280
ANCHO TOTAL (m)	37,30
IMD veh/día	25.720
PENDIENTE	0,4 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El ancho de la calzada y el número de carriles es excesivo, favoreciendo velocidades altas de los vehículos muy superiores a los 50 km/h. La reducción de los anchos de calzada contribuirá al calmado del tráfico y permitirá albergar plazas de estacionamiento en batería (para recompensar las pérdidas en la sección anterior).

PROPUESTA

Pista bici unidireccional con 1,30 m de ancho en ambos lados. Para ganar el espacio se propone reducir a 2 los carriles por sentido. De este modo incluso hay espacio suficiente para ofrecer plazas de aparcamiento en batería para recompensar la pérdida en la sección anterior.

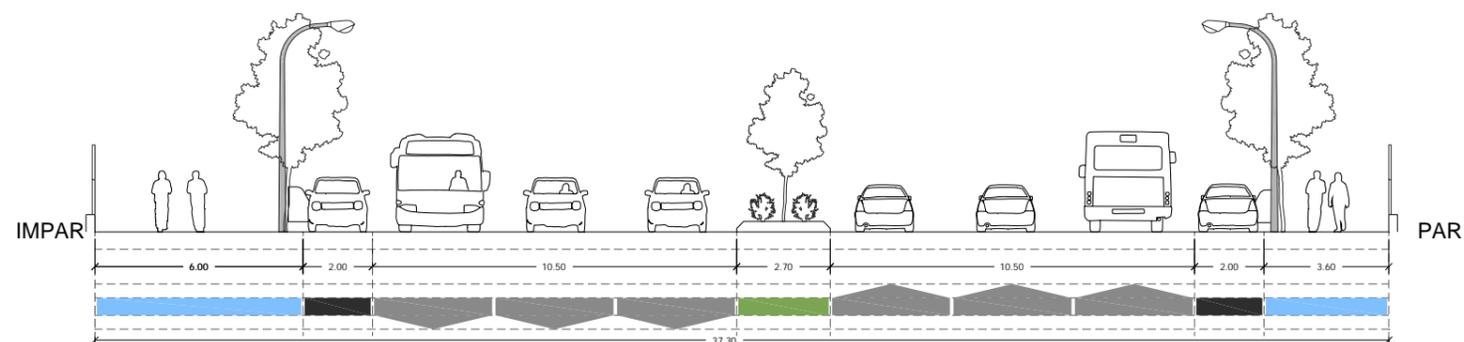
ALTERNATIVAS

En el subtramo que enlaza con la c/ Corazón de María se puede ofrecer mantener los tres carriles sustituyendo las franjas de aparcamiento en batería por bandas de en fila.

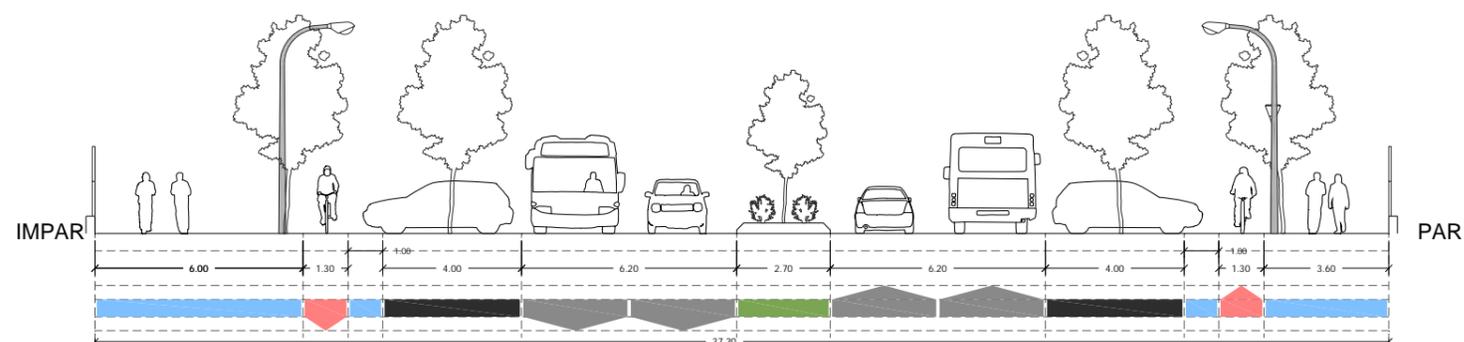
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	I		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,15 m)
ANCHO TOTAL ACERA	9,40 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, terrazas de cafeterías, estancos de periódicos y mobiliario urbano diverso.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,40 m)
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas, comercio y oficinas.
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	4 (1 cada 90 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional y 3 cruces en "T"

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,15 m)
ANCHO TOTAL ACERA	10,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, entradas y salidas de parking de residentes PAR, terrazas de cafeterías,
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,40 m)
USOS COLINDANTES	bloques de viviendas, comercio y oficinas, parking de residentes PAR.
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 120 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 convencional y 2 cruces en "T"

OBSERVACIONES

La mediana intermedia de 2,80 m de ancho alberga las colas de espera para los giros a la izquierda. El estacionamiento irregular en doble fila es muy frecuente. La acera es ancha, la banda de circulación peatonal sin embargo mucho más estrecho debido al los usos en la acera (terrazas, mobiliario urbanos, salida de parkings...)

CALLE	C/ Corazón de María
TRAMO	entre c/ Canillas hasta y c/ Ramos Carrión
LONGITUD (m)	330
ANCHO TOTAL (m)	46,00
IMD veh/día	24.360
PENDIENTE	1 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número excesivo de carriles e induce al estacionamiento irregular en doble fila y velocidades elevadas. Debido a la frecuencia de intersecciones y vados es preferible la modalidad unidireccional de la vía ciclista.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,30 m en ambos lados. El espacio se gana eliminando un carril de circulación en ambos sentidos. En las intersecciones principales se puede ampliar la calzada a tres carriles, suprimiendo algunas plazas de aparcamiento. Conviene aumentar la oferta de plazas de carga y descarga para evitar el estacionamiento en doble fila.

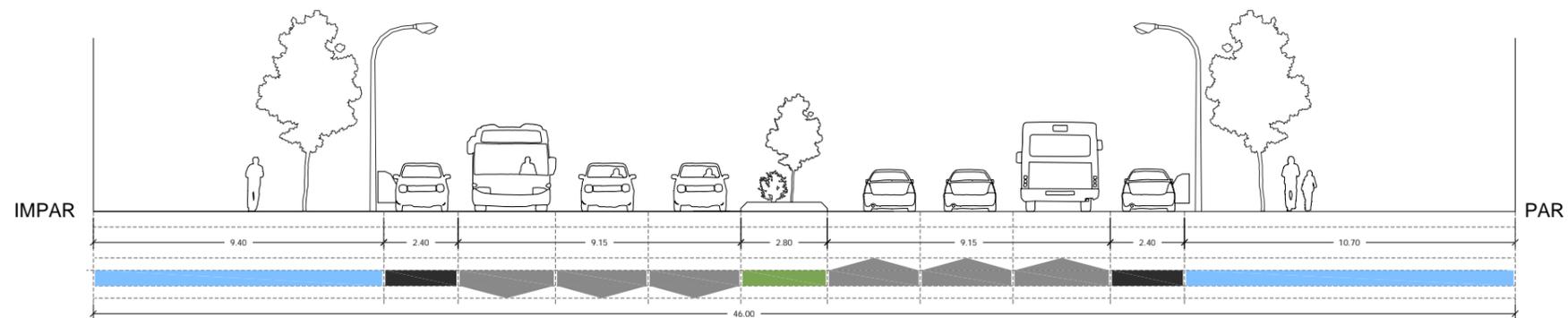
ALTERNATIVAS

Mantener los tres carriles y trazar las vías ciclistas por las aceras. Esta solución sólo puede ser provisional y a corto plazo, ya que resta calidad estancial a las zonas peatonales.

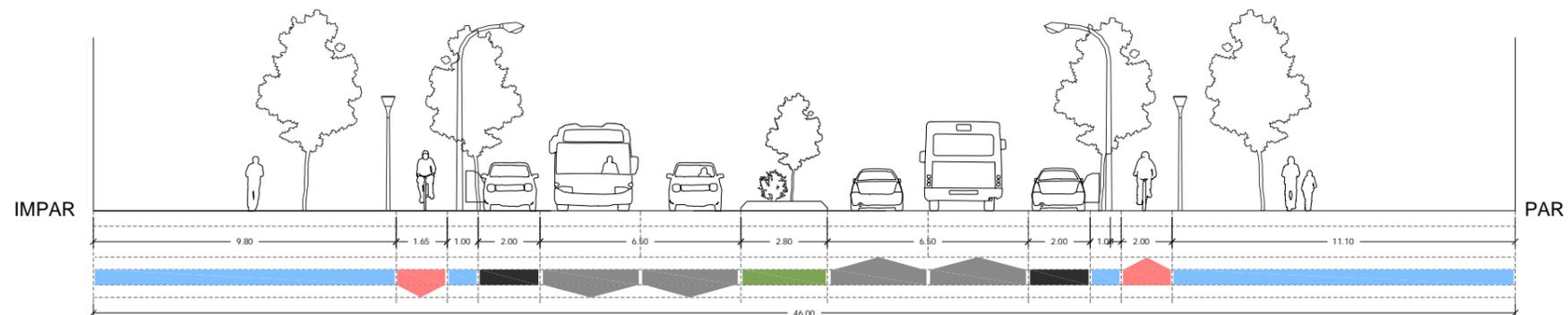
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	J		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,15 m)
ANCHO TOTAL ACERA	9,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, salidas peatonales del parking subterránea PAR, farolas en línea con 2,40 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,40 m
USOS COLINDANTES (impar)	bloque de viviendas y comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 120 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce convencional

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (8,85 m)
ANCHO TOTAL ACERA	7,90 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, entradas y salidas de parking de residentes PAR, terrazas de cafeterías, en batería con 4,70 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería con 4,70 m
USOS COLINDANTES	bloque de viviendas y comercio en planta baja
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 120 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce convencional

OBSERVACIONES

La mediana intermedia de 2,80 m de ancho alberga las colas de espera para los giros a la izquierda.

CALLE	C/ Corazón de María
TRAMO	entre c/ Ramos Carrión y c/ Luís Salazar
LONGITUD (m)	120
ANCHO TOTAL (m)	45,40
IMD veh/día	24.360
PENDIENTE	0,25 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número excesivo de carriles e induce al estacionamiento irregular en doble fila y velocidades elevadas. Debido a la frecuencia de intersecciones y vados es preferible la modalidad unidireccional de la vía ciclista. Aunque las aceras son muy anchas, no es conveniente trazar la vía ciclista por este espacio, ya que las terrazas de los bares y restaurantes ocupan la mayor parte de la acera.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 2,00 m en ambos lados. El espacio se gana eliminando un carril de circulación en ambos sentidos. En las intersecciones principales se puede ampliar la calzada a tres carriles, suprimiendo algunas plazas de aparcamiento.

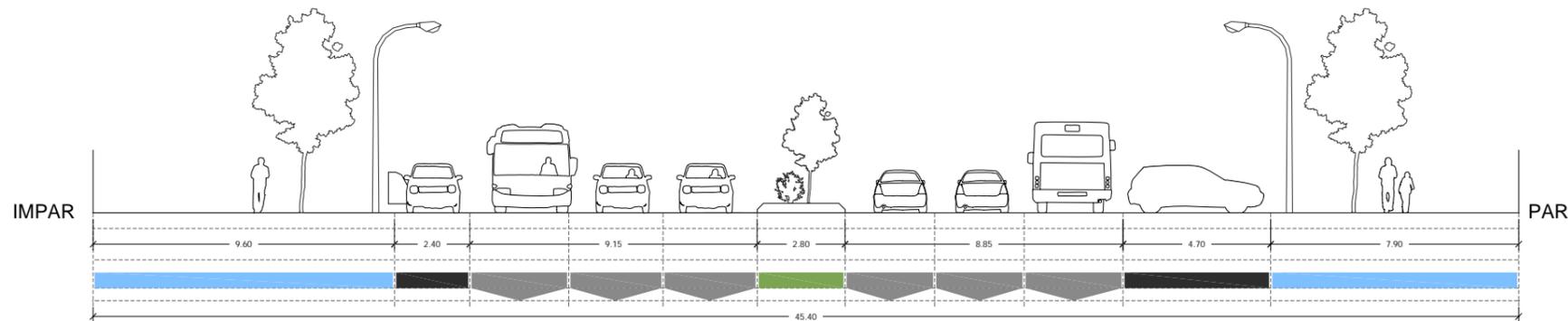
ALTERNATIVAS

Mantener los tres carriles y trazar las vías ciclistas por las aceras. Esta solución sólo puede ser provisional y a corto plazo, ya que resta calidad estancial a las zonas peatonales.

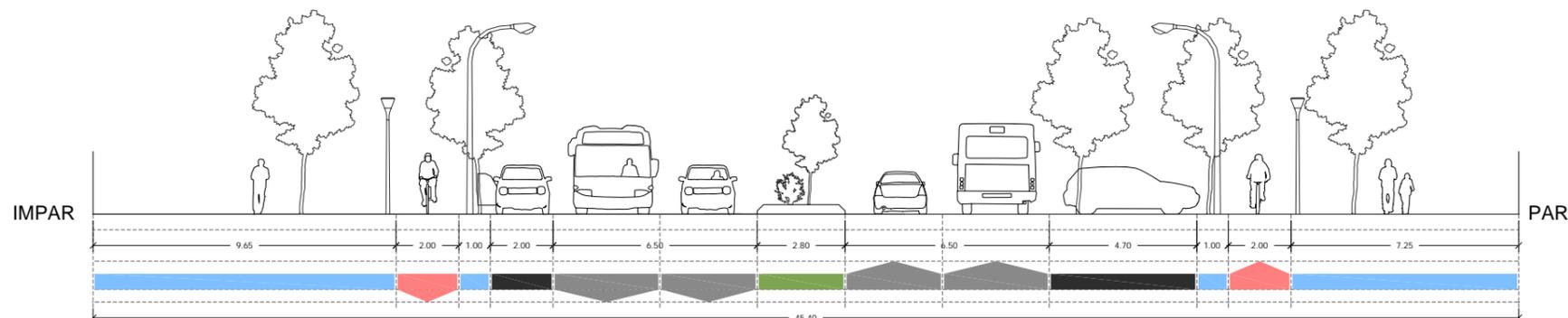
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	K		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 a 3 carriles con 6,00 m a 9,25 m + 1 carril túnel
ANCHO TOTAL ACERA	variable (9,20 m a 12,00 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, terrazas de cafeterías, bancos de asiento, farolas en línea con 2,40 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,40 m
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas y comercios
FLUJO PEATONAL	alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce convencional y 1 cruce en "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 a 3 carriles con 7,80 a 9,60 m + 1 carril túnel
ANCHO TOTAL ACERA	variable (3,00 m a 7,50)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús, salidas y entradas de la gasolinera, farolas en línea con 2,40 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea con 2,40 m
USOS COLINDANTES	bloques de viviendas, oficinas y gasolinera de gran capacidad
FLUJO PEATONAL	medio-alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce convencional y 1 cruce en "T"

OBSERVACIONES

La calle en este tramo L consta de dos calzadas laterales en superficie y un túnel central de doble sentido.

CALLE	C/ Corazón de María
TRAMO	entre c/ Luís Salazar y c/ López de Hoyos
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	40,70
IMD veh/día	10.280 túnel, 1.900 - 4.360 lado impar, 6.800 lado par
PENDIENTE	0,2 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número de carriles es excesivo en el lado impar. En el lado par el ancho de la calzada es sobredimensionado. Aunque la acera impar es muy ancha, no es conveniente ocupar este espacio por la vía ciclista, ya que las terrazas de los bares y restaurantes ocupan la mayor parte de la acera.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50m (1,40m) de ancho en ambos lados. El espacio se gana eliminando un carril en el lado impar y reduciendo el ancho de la calzada en el lado par.

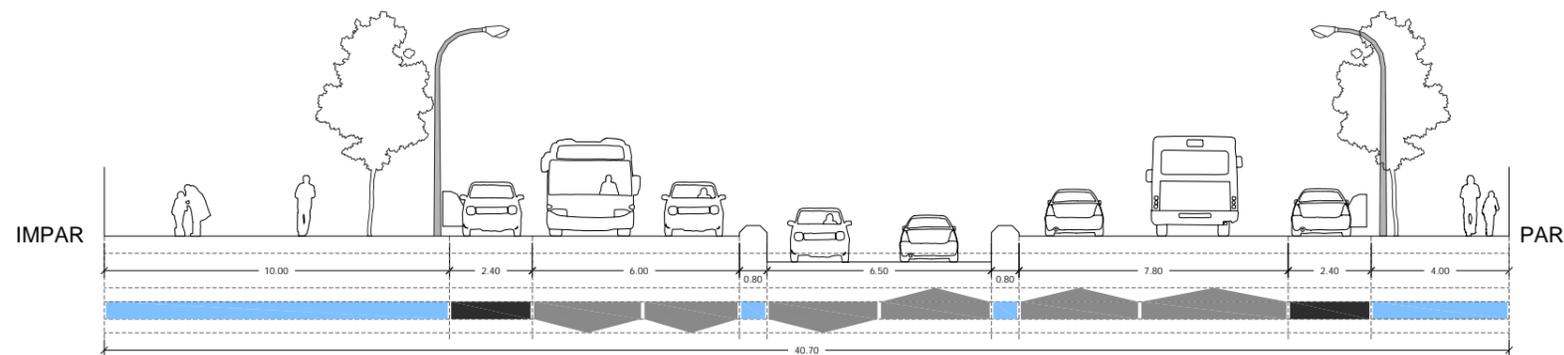
ALTERNATIVAS

Eliminar la franja de aparcamientos en el lado impar, ofreciendo únicamente la posibilidad de estacionar en una calzada de 5,50 m. Como solución provisional se puede ocupar parte de la acera impar con los inconvenientes comentados en la ficha anterior.

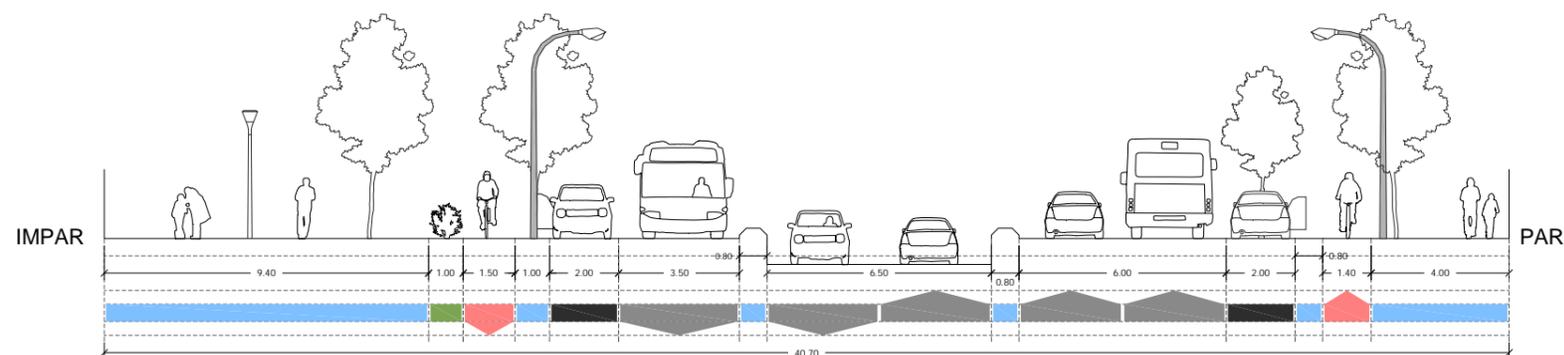
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	L		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,30 m) + 1 carril túnel
ANCHO TOTAL ACERA	3,30 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas y unifamiliares
FLUJO PEATONAL	medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 180 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce en "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,30 m) + 1 carril túnel
ANCHO TOTAL ACERA	3,30 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	vivienda unifamiliar
FLUJO PEATONAL	medio-bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE	-

OBSERVACIONES

La calle en este tramo L consta de dos calzadas laterales en superficie y un túnel central de doble sentido.

CALLE	C/ Alfonso XIII
TRAMO	entre c/ López de Hoyos y c/ Pradillo
LONGITUD (m)	170
ANCHO TOTAL (m)	24,90
IMD veh/día	10.280 túnel, 10.360 lado impar, 2.110 lado par
PENDIENTE	1,9 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La IMD del tráfico motorizado de la calzada par es baja y permite una sección compartida.

PROPUESTA

Carril-bus-bici en la calzada impar de 3,30 m de ancho y vía compartida en el lado par.

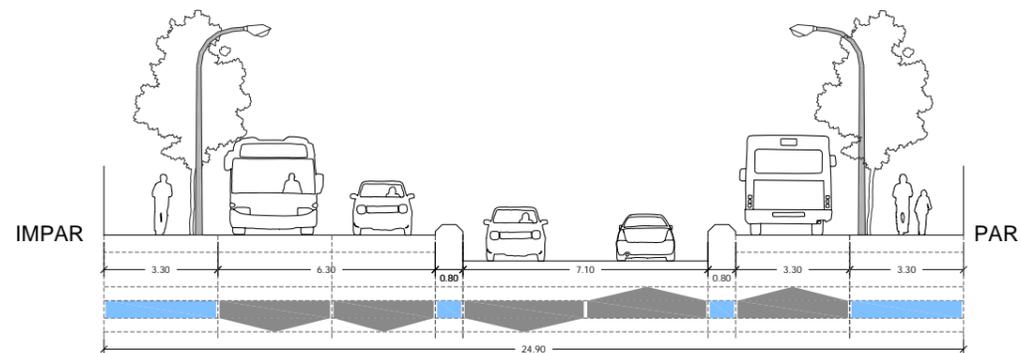
ALTERNATIVAS

-

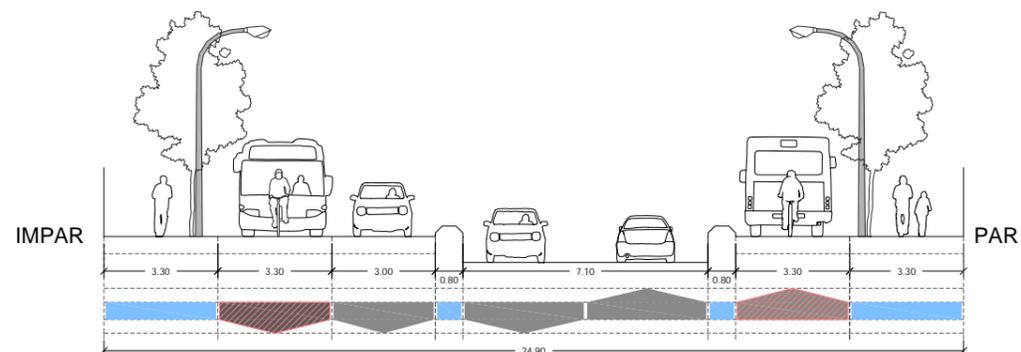
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	M		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 carriles con 6,50 m
ANCHO TOTAL ACERA	variable, con media de 5,00 m (5,00 m a 5,30 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús frente al colegio
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	vivienda en bloque, unifamiliar y colegio Padre Poveda
FLUJO PEATONAL	medio-alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 95 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces en "T"

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 carriles con 6,50 m
ANCHO TOTAL ACERA	variable, con media de 4,50 m (5,00 m a 4,50 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	viviendas unifamiliares
FLUJO PEATONAL	medio-bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 190 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en "T"

OBSERVACIONES

En un tramo corto la franja de aparcamiento se convierte en un tercer carril.

CALLE	C/ Alfonso XIII
TRAMO	C/ Pradillo hasta C/ Ramón y Cajal
LONGITUD (m)	190
ANCHO TOTAL (m)	24,50
IMD veh/día	28.340
PENDIENTE	0,3 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Se puede prescindir de la franja de aparcamientos, ya que hay oferta suficiente en proximidad, como por ejemplo en la Av. de Ramón y Cajal.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,20 m en ambos lados. El espacio se gana eliminando la franja de aparcamiento.

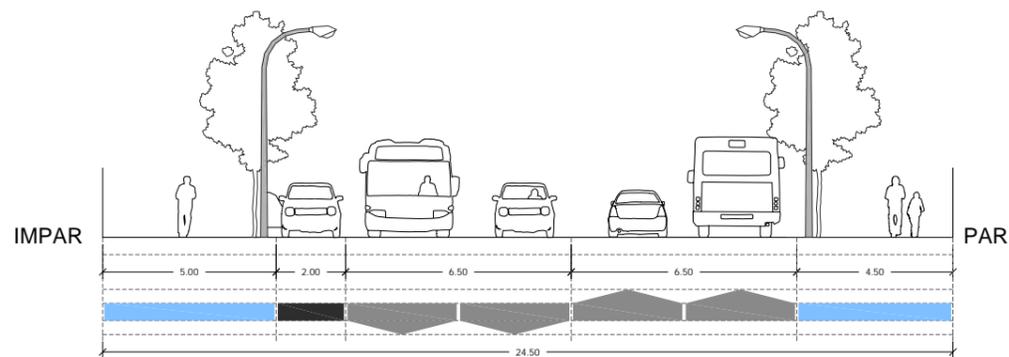
ALTERNATIVAS

Pista-bici bidireccional en el lado impar en el caso de optar la modalidad bidireccional en el tramo anterior.

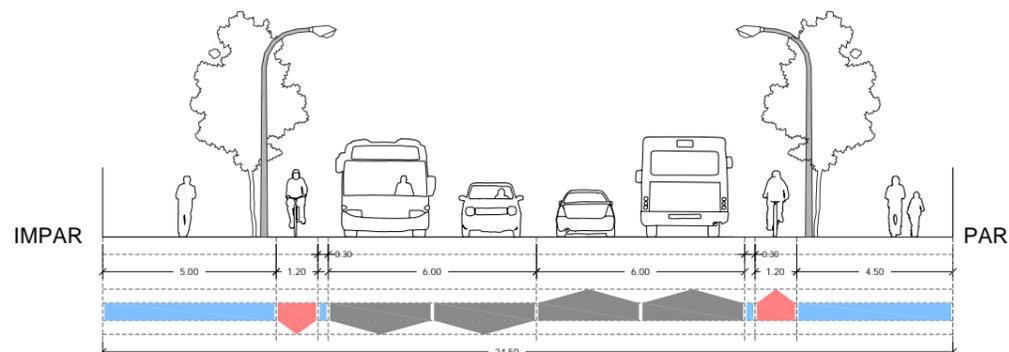
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	M'		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (5,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	viviendas unifamiliares alternan con bloques de baja densidad y centros educativos
FLUJO PEATONAL	medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	5 (1 cada 127 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	3 convencionales y 2 cruces en "T"

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (5,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m, parada de autobús, farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	viviendas unifamiliares alternan con bloques de baja densidad y centros educativos
FLUJO PEATONAL	medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	4 (1 cada 160 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	3 convencionales y 1 cruce en "T"

OBSERVACIONES

Existen numerosos vados de las viviendas unifamiliares.

CALLE	C/ Alfonso XIII
TRAMO	C /Ramón y Cajal hasta Avda. de Aster
LONGITUD (m)	580
ANCHO TOTAL (m)	25,00
IMD veh/día	16.115
PENDIENTE	0,70 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número de carriles es excesivo. El segundo carril tiene principalmente la función espera para giros a la izquierda en todas las intersecciones.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional a ambos lados de la calle con un ancho de 1,30 m. El espacio para la pista bici se obtiene eliminando un carril por sentido. Dicha solución atribuye a una moderación del tráfico y transversales peatonales más seguros. En las intersecciones se propone ofrecer un tercer carril de giro y suprimir las bandas de aparcamiento.

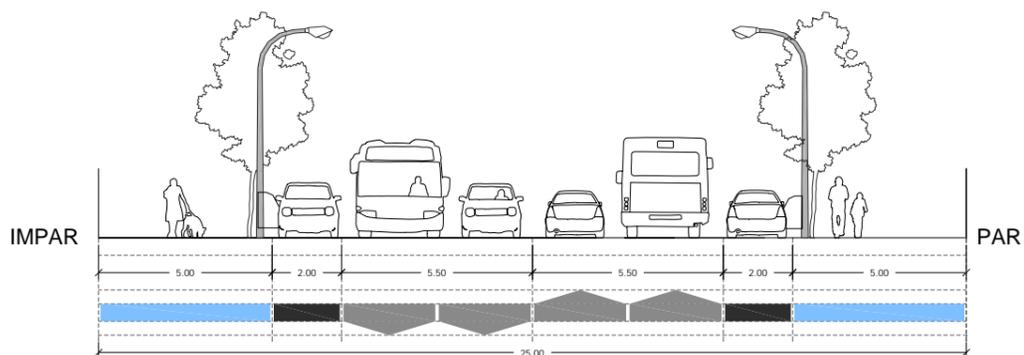
ALTERNATIVAS

Mantener los 4 carriles y eliminar las bandas de aparcamientos. Esta solución sin embargo perjudica a los usos colindantes y no atribuye a una mejora de la calidad estancial de la calle.

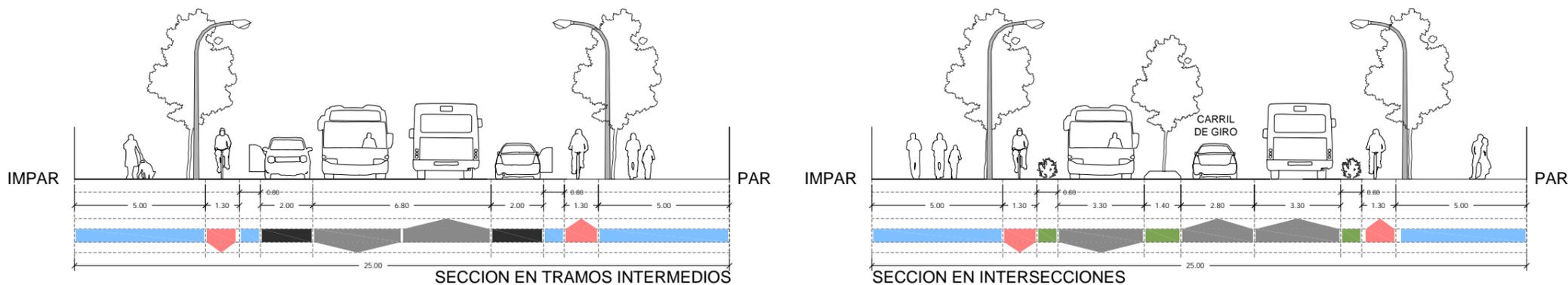
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	N		
ESCALA	1/200	NORTE	

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (8,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,30 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m y farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	bloques de viviendas
FLUJO PEATONAL	medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 120 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	glorieta

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,30 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada de 1,00 m y farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	viviendas unifamiliares
FLUJO PEATONAL	medio-bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 60 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	glorieta y 1 cruce en "T"

OBSERVACIONES

Existe una mediana de 1,30 m de ancho. La demanda de aparcamiento es baja (véase foto)

CALLE	C/ Alfonso XIII
TRAMO	Avda. de Aster hasta C/ Costa Rica
LONGITUD (m)	140
ANCHO TOTAL (m)	29,90
IMD veh/día	16.115
PENDIENTE	3 %

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El ancho y número de carriles es excesivo. Este tramo enlaza con la Plaza José María Soler, donde conviene tener 4 carriles de la calzada.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,30 m en ambos lados, El Espacio se gana eliminando las bandas de aparcamiento en fila. A su vez se propone ampliar y ajardinar la mediana.

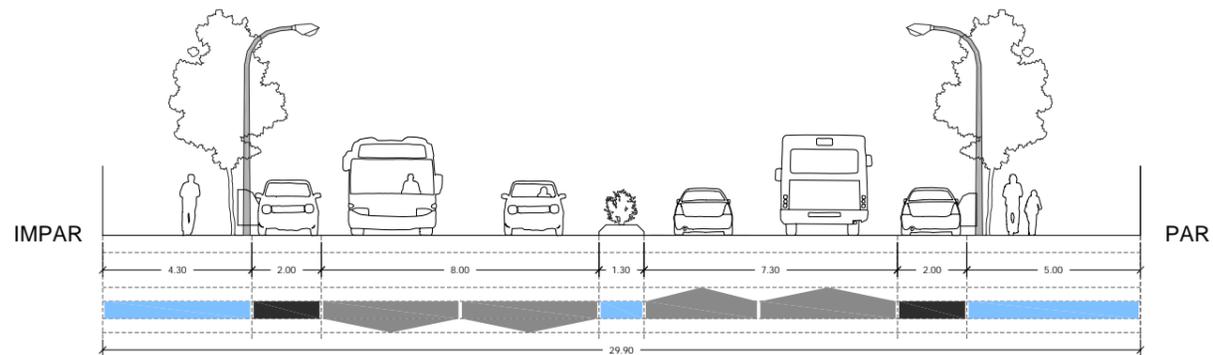
ALTERNATIVAS

Mantener las bandas de aparcamiento y suprimir un carril de circulación en cada sentido, que se vuelve a recuperar en las intersecciones principales.

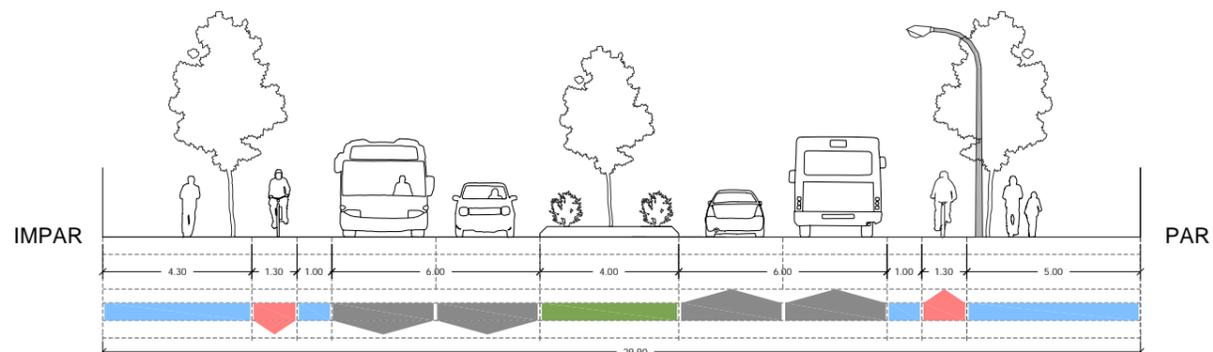
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NE		
ITINERARIO Nº	4		
ID DEL TRAMO	Ñ		
ESCALA	1/200	NORTE	