

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano, franja arbolada y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Si, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Muro estación de Atocha
FLUJO PEATONAL	Alto en el primer subtramo, bajo en el resto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 ( 1 cada 315 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 en "T" (Acceso de taxis a la estación de Atocha)

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	Ninguno
ANCHO TOTAL ACERA	4,40 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano, franja arbolada y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Si, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	Bares y hoteles (1er subtramo), vallas y muros ciegos en el tramo restante
FLUJO PEATONAL	Alto en el primer subtramo, bajo en el resto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	4 (1 cada 157,5 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	4 en "T"

## OBSERVACIONES

Hay dos subtramos con unas características distintas en relación con los usos colindantes y el tránsito peatonal. El primer subtramo entre la Gta. de Carlos V y la c/ de Tortosa tiene un tránsito peatonal alto y muchas actividades urbanas en el lado par (longitud de unos 120 metros), mientras que el segundo subtramo tiene poco tránsito peatonal y muros ciegos de borde (longitud 510 metros).

CALLE	<b>Calle Méndez Álvaro</b>
TRAMO	Entre Glorieta de Carlos V y c/ Áncora
LONGITUD (m)	630
ANCHO TOTAL (m)	20,00
IMD veh/día	9.520
PENDIENTE	1,8 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Debido a la menor frecuencia de intersecciones en el lado impar es posible trazar una vía bidireccional. Mientras que en el primer subtramo no es conveniente reducir el ancho de la acera, en el segundo tramo el tránsito peatonal es mucho más bajo y sería posible ganar espacio para trazar bandas ciclistas. El sentido único de circulación teniendo 2 anchos carriles de circulación inducen a velocidades elevadas.

## PROPUESTA

Por parte de equipo redactor se propone una pista-bici bidireccional en el lado impar en el primer subtramo, donde sería preciso eliminar la franja de aparcamiento (20-25 plazas). En el segundo subtramo se propone acera-bici unidireccionales de 1,20m de ancho, ocupando parte de la acera. Conviene hacer un estudio detallado del tráfico y demanda de aparcamiento de la zona para evaluar el impacto de la propuesta.

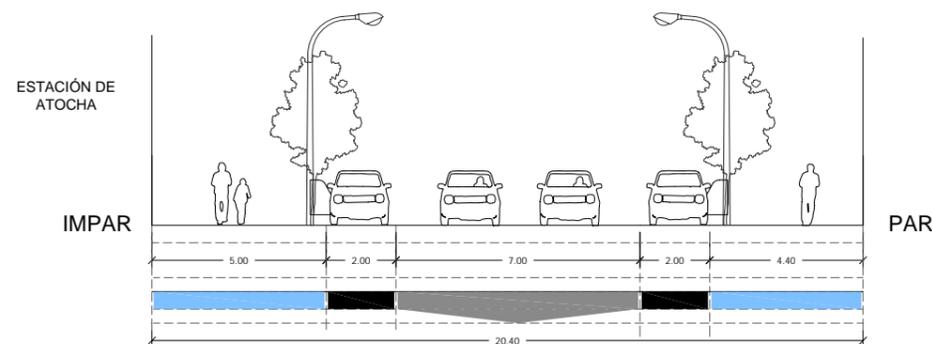
## ALTERNATIVAS

Eliminar también la franja de aparcamiento en el segundo subtramo (ya que hay poca demanda) para mantener la sección bidireccional o para trazar una pista-bici unidireccional en bajada. Conviene estudiar la posibilidad de habilitar un doble sentido de circulación.

## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL

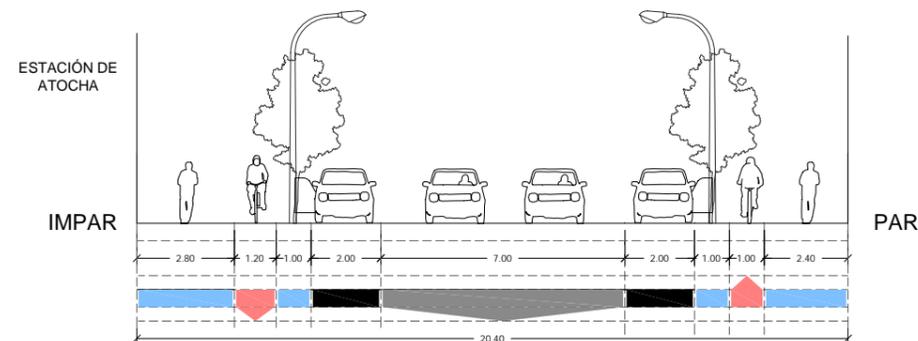


## SECCIÓN PROPUESTA

1er Subtramo:

POR DEFINIR

2º Subtramo:



ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>1</b>	
ID DEL TRAMO	<b>A</b>	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada, mobiliario urbano y alumbrado público.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Residencial e industrial.
FLUJO PEATONAL	Transito peatonal moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	9 (1 cada 115,5 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	8 en "T" y 1 rotonda partida.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada, mobiliario urbano y alumbrado público.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	Residencial e industrial.
FLUJO PEATONAL	Transito peatonal moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	7 (1 cada 148,5 m) en "T".
MODALIDAD DEL CRUCE	6 en "T" y 1 rotonda partida.

## OBSERVACIONES

Mediana central ajardinada para facilitar giros a la izquierda.

CALLE	<b>Calle Méndez Álvaro</b>
TRAMO	Entre c/Áncora y c/Planetario
LONGITUD (m)	1.040
ANCHO TOTAL (m)	40,00
IMD veh/día	40.400
PENDIENTE	1,5 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.  
El ancho de los carriles es excesivo.

## PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,20 m con resguardo de 0,7 m en ambos lados.  
Se obtiene el espacio reduciendo el ancho de los carriles y de la mediana.

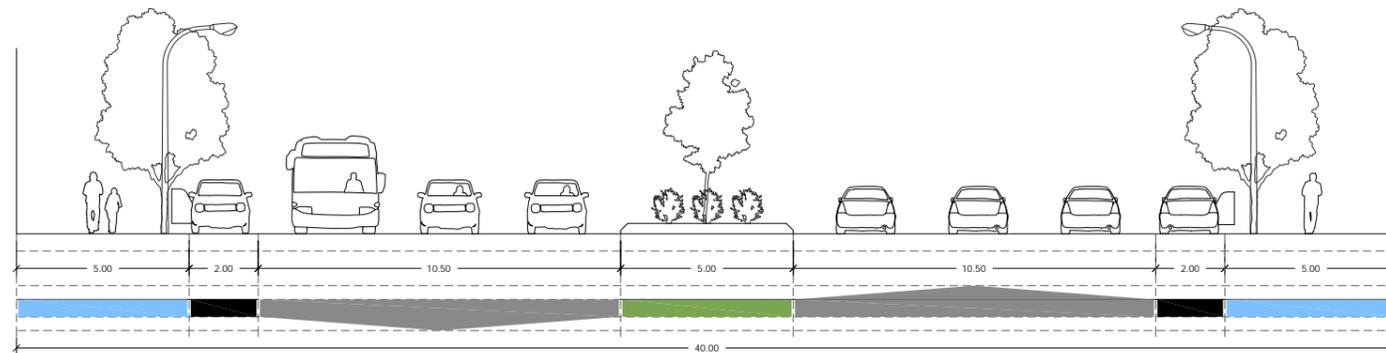
## ALTERNATIVAS

Reducción de la calzada a 8,60 m y mantener el ancho de la mediana.

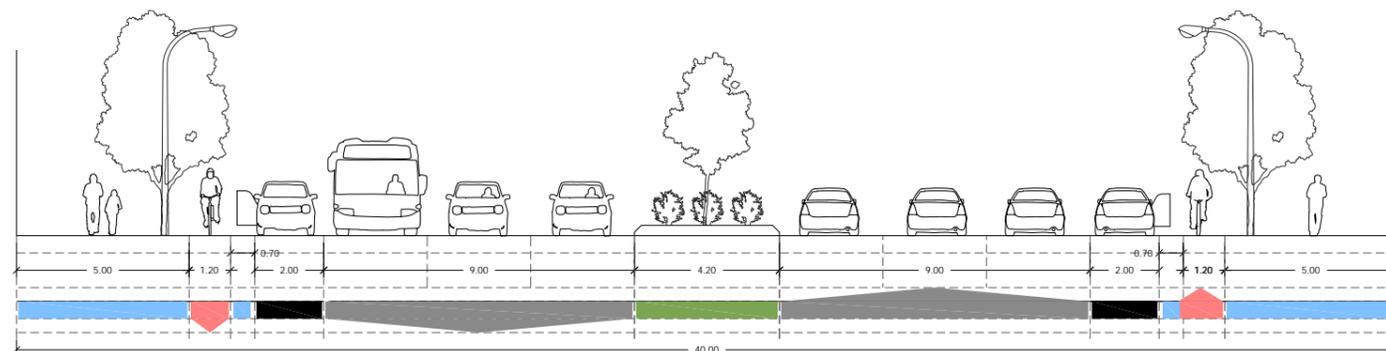
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>1</b>	
ID DEL TRAMO	<b>B</b>	
ESCALA	<b>1/200</b>	NORTE

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	6,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada, mobiliario urbano y alumbrado público.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Estación de autobuses.
FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	4 (1 cada 105,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	3 en "T" y 1 rotonda partida.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	4 (11,60 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada, mobiliario urbano y alumbrado público.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Si, en línea (2,00 m) excepto al final
USOS COLINDANTES	Residencial e industrial. Calzada de servicio al final con aparcamientos.
FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 140,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	3 en "T" y 1 rotonda partida

## OBSERVACIONES

Mediana central con rampa de salida de autobuses. El lado impar tiene coches aparcados indebidamente.

CALLE	<b>Calle Méndez Álvaro</b>
TRAMO	Entre c/ del Planetario y M-30
LONGITUD (m)	420
ANCHO TOTAL (m)	39,00
IMD veh/día	56.740
PENDIENTE	2,2 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.  
La IMD requiere 3 carriles de circulación, el ancho de la calzada sin embargo está sobredimensionada. Se podría reducir el ancho de los carriles a 3,30 m en el lado impar.

## PROPUESTA

Acera-bici en lado impar y pista bici en lado par obteniendo el espacio mediante supresión de un carril de la vía de servicio.  
Se requiere un estudio detallado de tráfico para resolver posibles problemas de seguridad vial en las intersecciones.

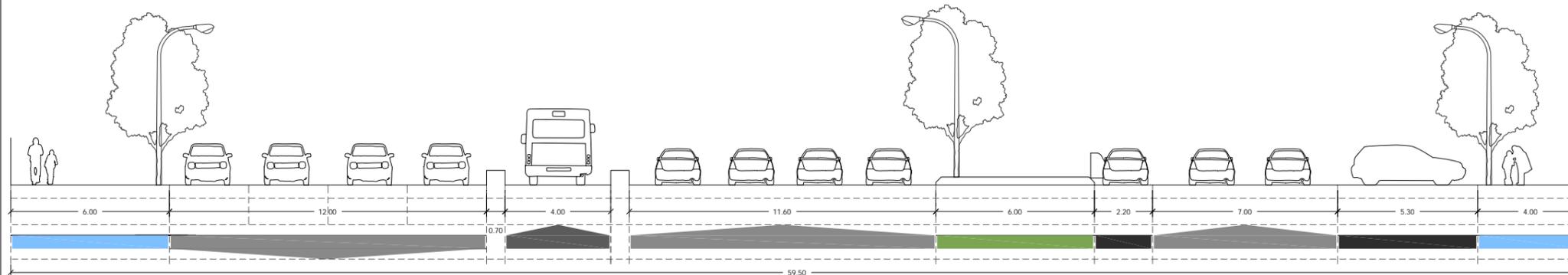
## ALTERNATIVAS



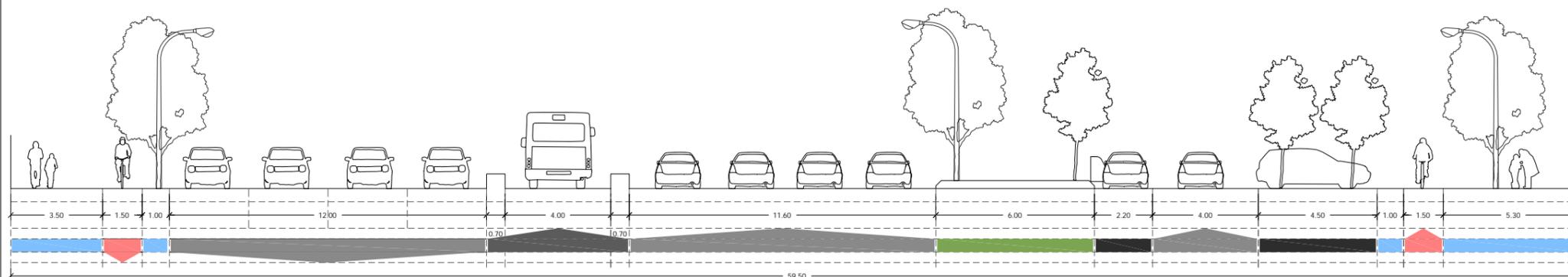
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>1</b>	
ID DEL TRAMO	<b>C</b>	
ESCALA	<b>1/200</b>	NORTE

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,30 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Postes de alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES (impar)	Sin edificación.
FLUJO PEATONAL	Poco tránsito peatonal
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 125,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 rotonda partida y 1 glorieta

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,30 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Postes de alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES	Sin edificación.
FLUJO PEATONAL	Poco tránsito peatonal
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 125,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 rotonda partida y 1 glorieta

## OBSERVACIONES

Cruce bajo la M-30 con aceras escasas de sección. Cruce viario bajo las vías del ferrocarril con aceras escasas. En el futuro está planteada una conexión entre ambas márgenes de la M-30 a través del Paseo de Invierno

CALLE	<b>Pico Javalón</b>
TRAMO	Entre M-30 y c/ Convenio
LONGITUD (m)	250
ANCHO TOTAL (m)	19,70
IMD veh/día	14.600
PENDIENTE	2,6 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.  
La IMD no requiere 2 carriles de circulación. Podría suprimirse uno de ellos.  
Las rotondas de sus extremos aconsejan pistas ciclistas unidireccionales.

## PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50 m con resguardo de 0,60 m en ambos lados.  
El espacio se gana eliminando un carril en cada sentido.  
Se implanta una mediana, que a su vez puede servir para acoger un tercer carril en las intersecciones.  
Se requiere un estudio detallado de tráfico para resolver posibles problemas de seguridad vial en las intersecciones.

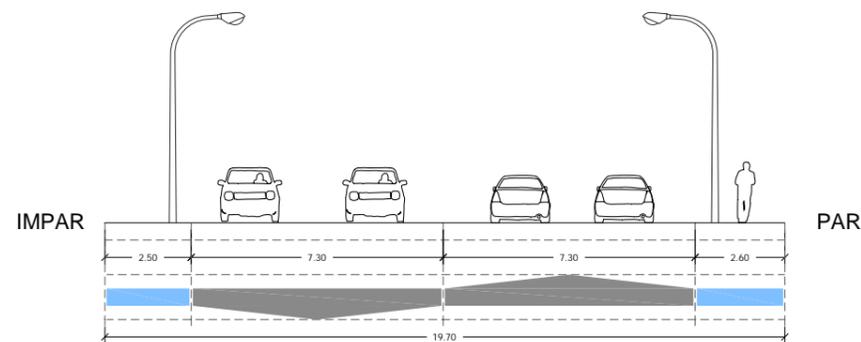
## ALTERNATIVAS



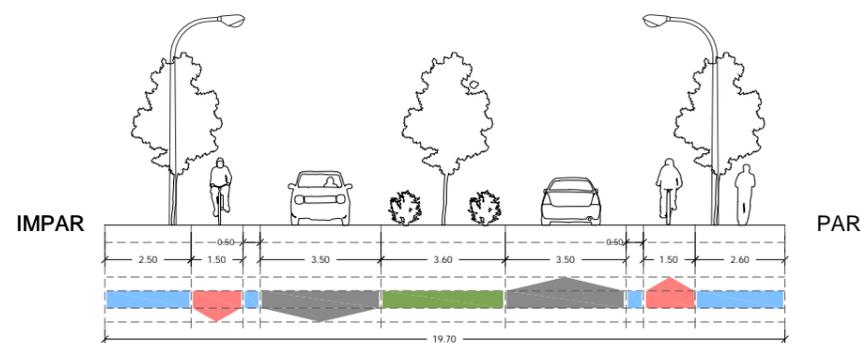
## LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>1</b>	
ID DEL TRAMO	<b>D</b>	
ESCALA	<b>1/200</b>	NORTE 

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Sí, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Residencial.
FLUJO PEATONAL	Poco tránsito peatonal
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	5 (1 cada 60,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	4 en "T" y una glorieta

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Sí, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	Vías del ferrocarril en terraplén.
FLUJO PEATONAL	Poco tránsito peatonal
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 150,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce peatonal y 1 glorieta.

## OBSERVACIONES

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La baja IMD no requeriría una vía ciclista segregada físicamente de la calzada, pero la velocidad que alcanzan los coches, sí.  
 La IMD permite la eliminación de un carril en cada sentido. Como solución caben dos modalidades: Vías unidireccionales como solución estándar o una vía bidireccional debido a la menor frecuencia de intersecciones en el lado par.

CALLE	
<b>Calle Convenio</b>	
TRAMO	
Entre c/ Pico Javalón y Avenida de San Diego	
LONGITUD (m)	300
ANCHO TOTAL (m)	22,00
IMD veh/día	14.650
PENDIENTE	1,8 %

Foto impar



Foto par



## PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50 m con resguardo de 0,80 m en ambos lados.  
 El espacio se gana eliminando un carril en cada sentido.

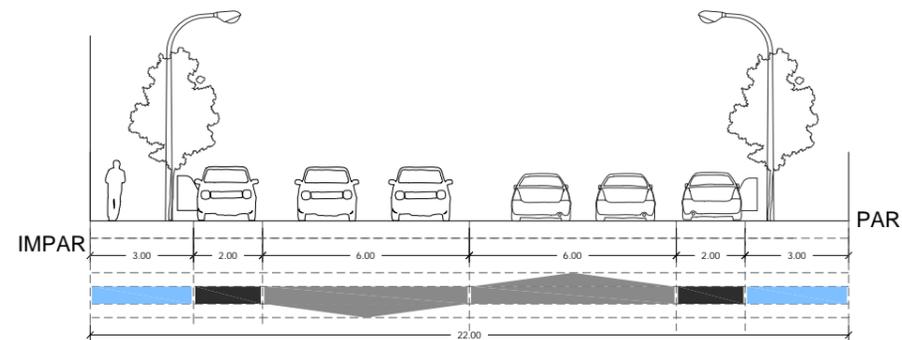
## ALTERNATIVAS

Vía bidireccional en el lado par (anexo a las vías de tren) de unos 2,20 - 2,50m de ancho.

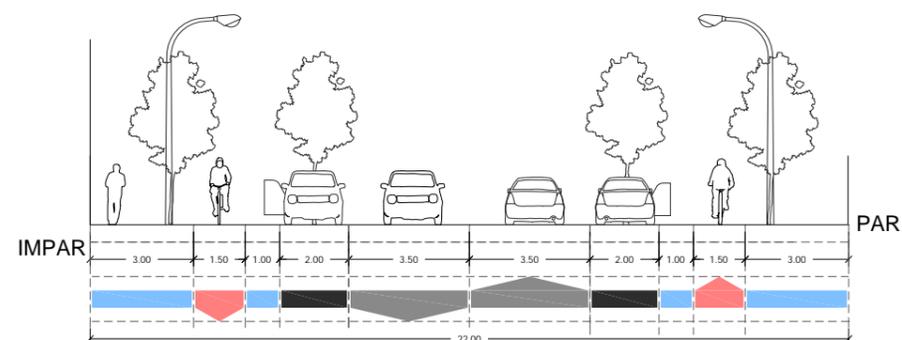
## LEYENDA

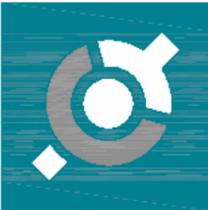
- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	<b>SE</b>			
ITINERARIO Nº	<b>1</b>			
ID DEL TRAMO	<b>E</b>			
ESCALA	1/200	NORTE		

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Sí, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Residencial y algún taller de coches.
FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	6 (1 cada 77,50 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	5 en "T" y 1 cruce convencional

Foto impar



## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Sí, en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	Vías del ferrocarril en terraplén.
FLUJO PEATONAL	Poco tránsito peatonal
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 465,00 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce convencional

Foto par



## OBSERVACIONES

Se trata de una calle colectora con una IMD relativamente baja.

## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La baja IMD no requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.

## CALLE

### Calles del Convenio y del Pintor Sorolla

## TRAMO

Entre San Diego y c/ Martell

LONGITUD (m)	465
ANCHO TOTAL (m)	16,00
IMD veh/día	4.480
PENDIENTE	1,6 %

## PROPUESTA

Vía mixta con el tráfico motorizado. Conviene aplicar medidas del calmado del tráfico y limitar la velocidad a 30 km/h.

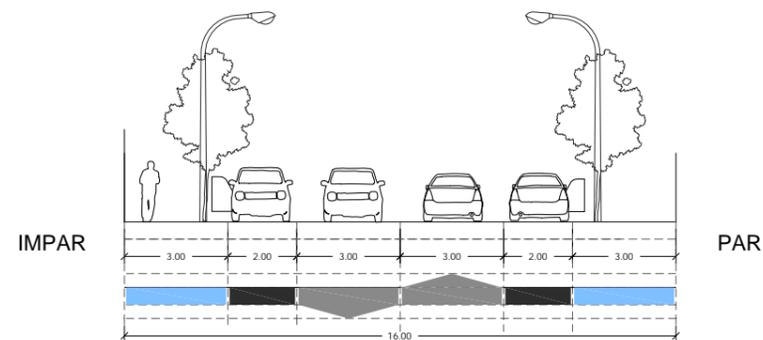
## ALTERNATIVAS

Eliminar la banda de aparcamiento y trazar una vía bidireccional en el lado par (anexo a las vías de tren), de modo que se garantiza la continuidad física de la vía ciclista.

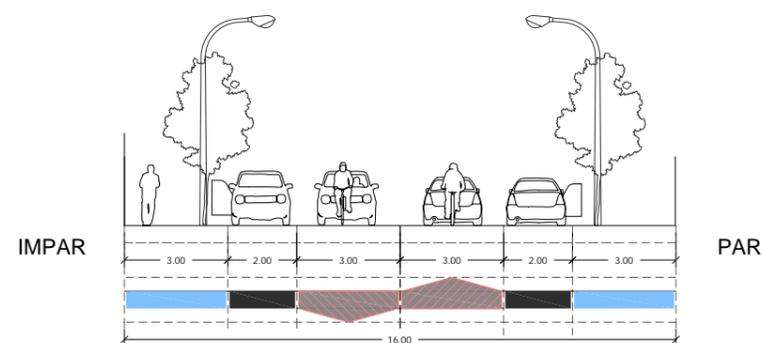
## LEYENDA

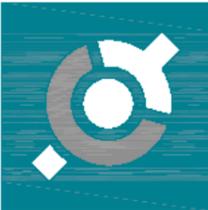
	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SE			
ITINERARIO Nº	1			
ID DEL TRAMO	F			
ESCALA	1/200	NORTE		
PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID				