

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	5 (15,00 m) + carril bus (4,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano y franja arbolada (alcorques 1,2 m). Paradas de autobus y quioscos.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Bajos comerciales.
FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal alto.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	12 (1 cada 120 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	9 convencionales, 2 cruces "T" y 1 glorieta partida.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	0 (un sentido)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano y franja arbolada (alcorques 1,2 m). Quioscos. Boca de metro.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	Bajos comerciales.
FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal alto.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	16 (1 cada 90 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	9 convencionales, 6 cruces "T" y 1 glorieta partida.

## OBSERVACIONES

Muchas zonas de aparcamiento están reservadas a carga y descarga. Velocidades excesivas debido al número de carriles y al sentido único de la calle. El carril-bus está frecuentemente obstaculizado por la segunda fila de vehículos estacionados.

CALLE	Paseo de las Delicias
TRAMO	Entre Glorieta Emperador Carlos V y plaza de la Beata.
LONGITUD (m)	1445
ANCHO TOTAL (m)	30
IMD veh/día	De 43.150 a 27.290
PENDIENTE	3,4 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD (>10000) y la elevada velocidad de los vehículos recomienda vía ciclista segregada. La pendiente superior al 3% recomienda separar los sentidos de la vía ciclista. Vía unidireccional. No es recomendable reducir las aceras que tienen dimensiones adecuadas para el tráfico que soportan.

## PROPUESTA

Pistas-bicis unidireccionales de 1,50 m en ambos lados. Para ganar el espacio se propone eliminar un carril de circulación y una banda de aparcamientos. Se requiere un estudio de movilidad que contemple el impacto de la propuesta y las consecuencias de la operación Prado-Recoletos.

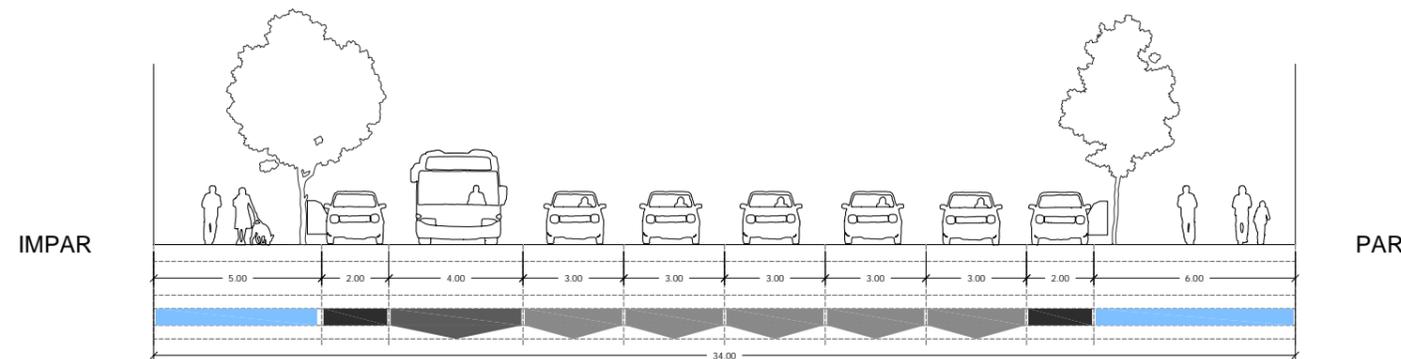
## ALTERNATIVAS

Mantener los 5 carriles de circulación y eliminar ambas franjas de aparcamiento. Otra opción consistiría en plantear doble sentido de circulación (al menos para autobuses y ciclistas) y recuperar el aspecto de Avenida de la calle con la implantación de una mediana.

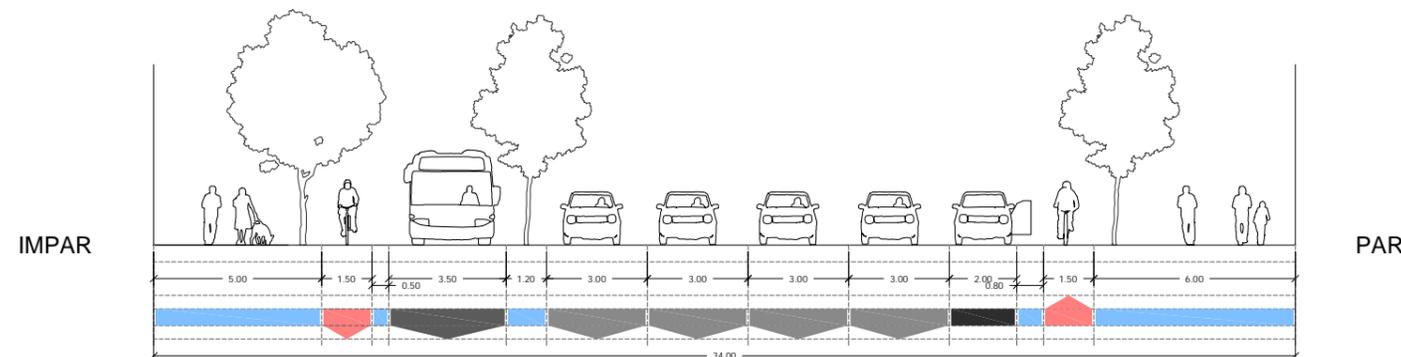
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO	
ITINERARIO Nº	7	
ID DEL TRAMO	A	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	4 (12,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano y franja arbolada (alcorques 1,20 m). Paradas de autobus y quioscos.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Bajos comerciales.
FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal alto.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 115 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	2 cruces "T" y 1glorieta partida.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	Carril-bus (4,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	De 5,00 a 6,5 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano y franja arbolada (alcorques 1,20 m)
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	Bajos comerciales.
FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal alto.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 345 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1glorieta partida.

## OBSERVACIONES

No hay aparcamiento en la acera par, pero como se mantiene el ancho total de la calle, la franja de dos metros que ocupaba el aparcamiento en el tramo anterior ahora es acera añadida o sobrancho del carril bus.

CALLE	Paseo de las Delicias
TRAMO	Entre plaza de la Beata hasta la Glorieta de Cádiz.
LONGITUD (m)	345
ANCHO TOTAL (m)	30
IMD veh/día	21.900
PENDIENTE	0,85 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD y la elevada velocidad de los vehículos recomienda vía ciclista segregada. La frecuencia de autobuses es de 53 a la hora. No es recomendable reducir la acera impar y la calzada que tienen dimensiones adecuadas para el tráfico que soportan. La IMD requiere tres carriles de circulación. El carril sobrante y los sobranchos en la acera par y el carril bus, contiguo a esta acera, nos dan el espacio necesario para dos vías ciclistas unidireccionales.

## PROPUESTA

Pista bici unidireccional de 1,50 m en la acera par con protección de 0,5 m con el carril bus. Supresión de un carril. Pista bici unidireccional de 1,50 m con protección de 1 m con la línea de aparcamiento en lado impar. Se requiere un estudio de movilidad que contemple el impacto de la propuesta y las consecuencias de la operación Prado-Recoletos.

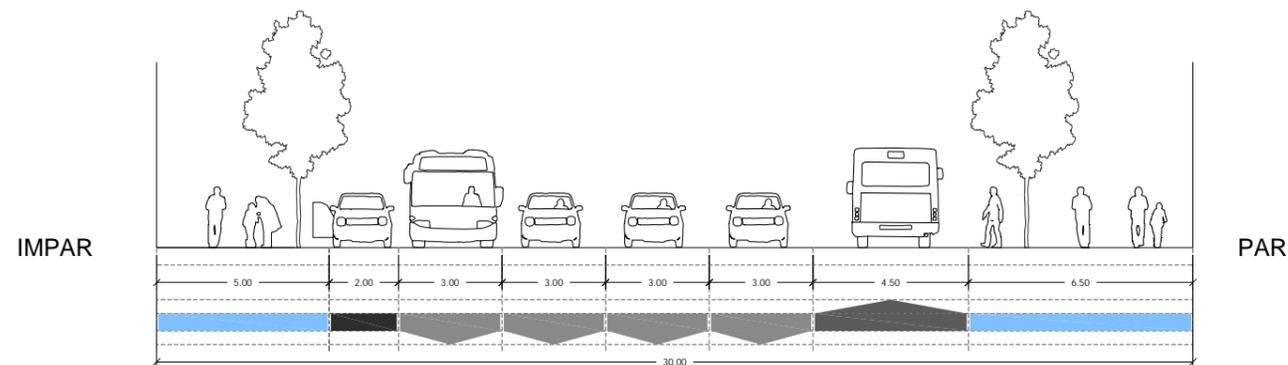
## ALTERNATIVAS

Vía compartida con autobuses en el actual carril bus existente en acera par.

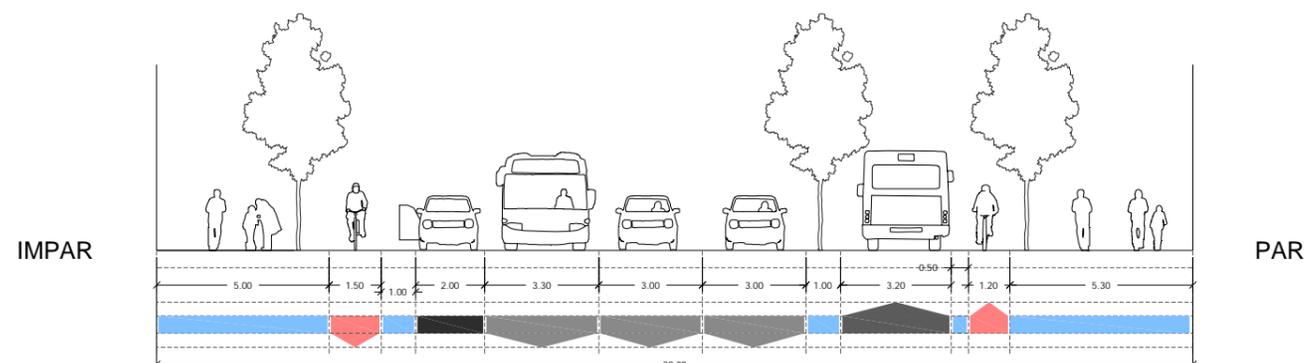
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO	
ITINERARIO Nº	7	
ID DEL TRAMO	B	
ESCALA	1/200	
NORTE		

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no
USOS COLINDANTES (impar)	Ninguno
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 490 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 glorieta.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no
USOS COLINDANTES	Ninguno
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 490 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 glorieta.

## OBSERVACIONES

Se trata de una sección asimétrica con 2 carriles en cada sentido más una banda reservada al transporte público. Al no contar de una segregación física la funcionalidad del carril-bus es reducida.

CALLE	
<b>Puente de Andalucía</b>	
TRAMO	
Entre Plaza de Legazpi y Glorieta de Cádiz	
LONGITUD (m)	490 m
ANCHO TOTAL (m)	19,00 m
IMD veh/día	47.930
PENDIENTE	1 %

Foto 1



Foto 2



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD y la elevada velocidad de los vehículos recomienda vía ciclista segregada.

## PROPUESTA

Pista bici unidireccional de 1,25 m en ambos lados. El espacio de gana eliminando un carril. Se requiere un estudio de movilidad que contemple el impacto de la propuesta y las consecuencias de la operación Prado-Recoletos.

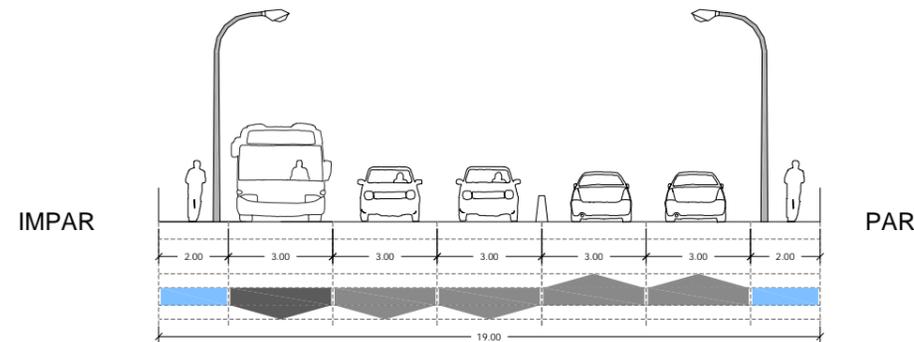
## ALTERNATIVAS

Ampliación del puente o nuevo puente peatonal / ciclista en paralelo.

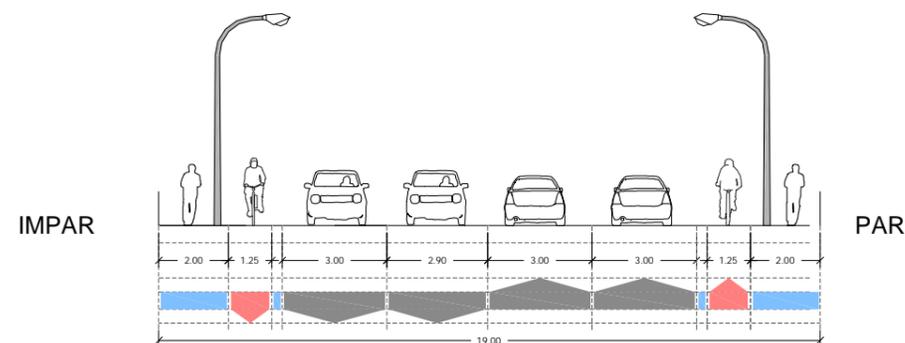
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO	
ITINERARIO Nº	7	
ID DEL TRAMO	C	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,5m)
ANCHO TOTAL ACERA	14,5 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Zona ajardinada con farolas. Y farolas en línea de aparcamiento. Paradas de autobus.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	si, en línea (3 m)
USOS COLINDANTES (impar)	Residencial y bajos comerciales.
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 280 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional, 2 cruces "T".

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,5 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,5 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda de mobiliario urbano. Doble franja arbolada. Y farolas en línea de aparcamiento. Paradas de autobus.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	si, en línea (3 m)
USOS COLINDANTES	Residencial.
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 420 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 convencional, 1 cruce "T".

## OBSERVACIONES

En la acera par hay un solar que rompe la alineación dejando la acera en 5,8 m, espacio que se reduce a 2,3 m por aparcamiento en batería. En el resto de esta manzana no se permite aparcar y la acera alcanza los 10 m. Mediana ajardinada de 4 m. En la actualidad hay un tramo en obras por ampliación de las línea 3 de metro.

CALLE	Avda. de Córdoba
TRAMO	Entre Glorieta de Cádiz y calle de Socuellamos
LONGITUD (m)	840
ANCHO TOTAL (m)	50
IMD veh/día	35.450
PENDIENTE	0,9 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD (>10000) y la elevada velocidad de los vehículos recomienda vía ciclista segregada del tráfico motorizado. La IMD, 17728 por sentido, requiere dos carriles. La frecuencia de autobuses es de 50 a la hora. Los carriles están sobredimensionados, 3,5 m. Es recomendable ampliar la acera par, demasiado estrecha para la sección de la calle.

## PROPUESTA

Pista-bici unidireccional de 1,50 m en ambos lados. En la acera par es necesario mover la línea de farolas, reducir el aparcamiento en línea y la calzada en 1,00 m. En la primera manzana, en acera par, donde el solar rompe la alineación, se pasa batería a línea y donde no hay, se gana 1 m a la acera, también se reduce la calzada 1 m para ganar el espacio de la pista bici.

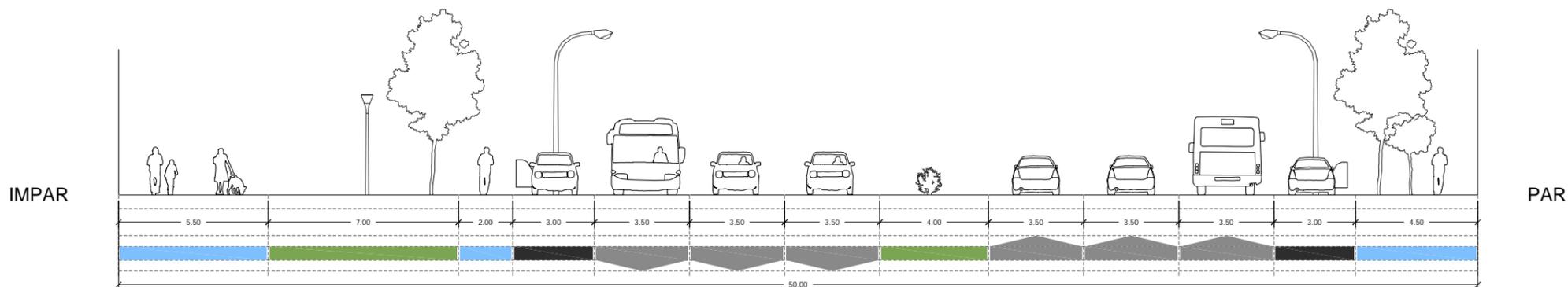
## ALTERNATIVAS

-

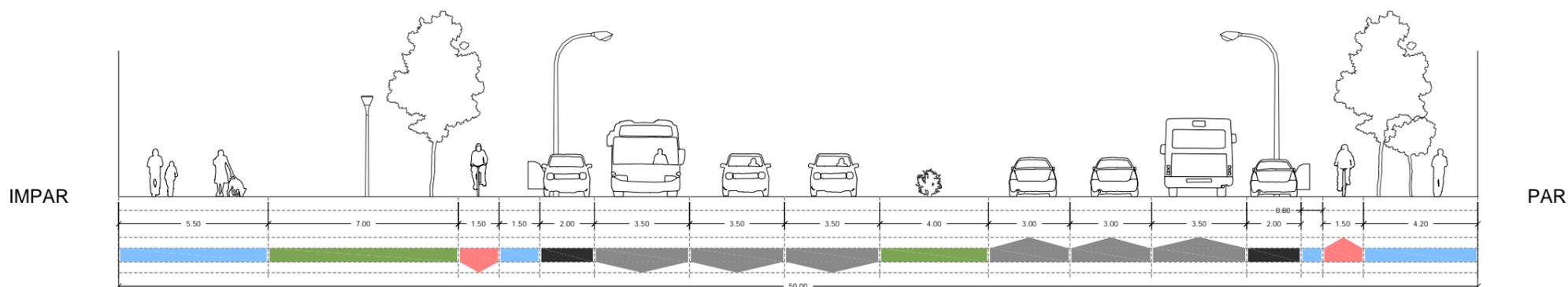
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO		
ITINERARIO Nº	7		
ID DEL TRAMO	D		
ESCALA	1/200	NORTE	

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,5m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,7 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Farolas.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES (impar)	Ninguno
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal bajo.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	-

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,5 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,7 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Farolas.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES	Ninguno
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal bajo.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0
MODALIDAD DEL CRUCE	-

## OBSERVACIONES

Como en toda la avenida existe mediana ajardinada de 4 m.

CALLE	
Puente en Avda. de Córdoba	
TRAMO	
Entre calle de Socuellamos e incorporación desde calle Simón González.	
LONGITUD (m)	200 m
ANCHO TOTAL (m)	36,3 m
IMD veh/día	27.720
PENDIENTE	0 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD (>10000) y la elevada velocidad de los vehículos recomienda vía ciclista segregada del tráfico motorizado.

La IMD, 8610 por sentido, requiere dos carriles. La frecuencia de autobuses es de 50 a la hora.

Los carriles de 3,50 m están sobredimensionados y facilitan velocidades elevadas.

## PROPUESTA

En ambos lados Acera-bici unidireccional de 1,20 m. El espacio se gana reduciendo ocupando parte de la acera.

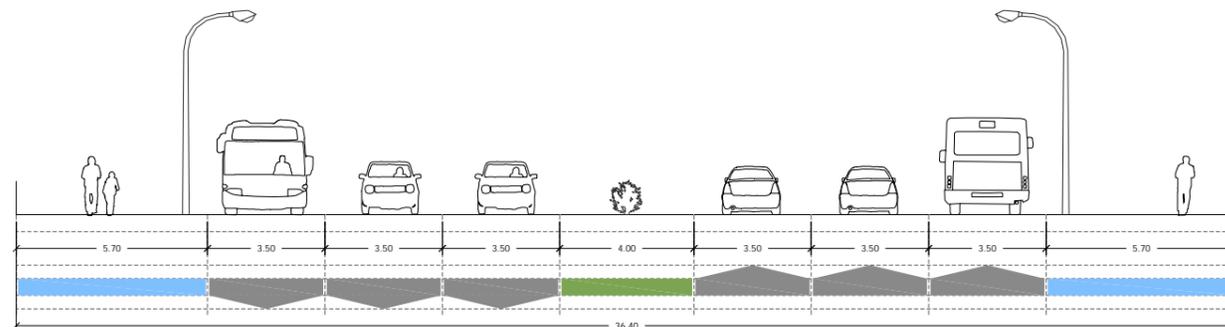
## ALTERNATIVAS

-
---

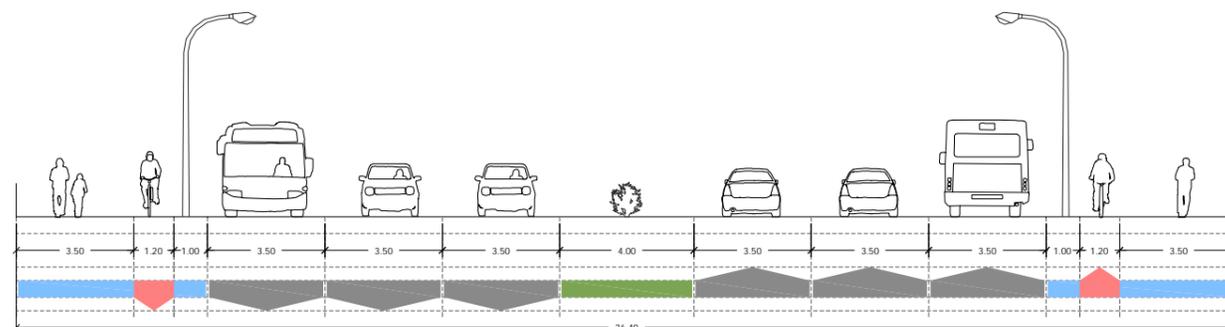
## LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO		
ITINERARIO Nº	7		
ID DEL TRAMO	E		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,5m)
ANCHO TOTAL ACERA	5 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Farolas. Paradas de autobus.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Si, en línea (3 m) a partir del puente.
USOS COLINDANTES (impar)	Solares.
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 300 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 glorieta.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	4 (13 m)
ANCHO TOTAL ACERA	10 m con dos franjas de tierra, una de ellas arbolada.
ELEMENTOS EN LA ACERA	Franja arbolada, farolas y paradas de autobus.
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES	Hospital 12 de Octubre.
FLUJO PEATONAL	Flujo peatonal moderado.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 cruces "T" y 1 glorieta.

## OBSERVACIONES

Mediana ajardinada de 4 m. La frecuencia de autobuses es de 50 a la hora.

CALLE	<b>Avda. de Córdoba</b>
TRAMO	Entre incorporación desde calle Simón González y Glorieta de Málaga.
LONGITUD (m)	300
ANCHO TOTAL (m)	45
IMD veh/día	34.440
PENDIENTE	0 %

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD (>10000) y la elevada velocidad de los vehículos recomienda vía ciclista segregada del tráfico rodado. Los carriles de 3,5 m están sobredimensionados.

## PROPUESTA

Pista / Acera bici unidireccionales de 1,50 m en ambos lados. El espacio se gana reduciendo el ancho de la calzada y ocupando parte de la acera. A su vez conviene ofrecer más puntos de cruce transversal de la calle.

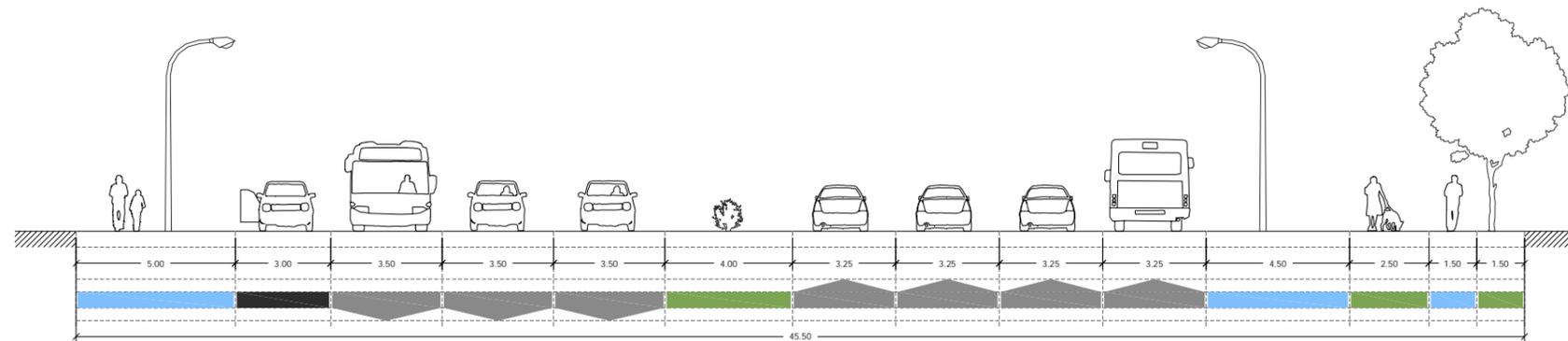
## ALTERNATIVAS

Vías ciclistas bidireccionales en ambos lados para paliar el efecto barrera de la Avenida debido a los pocos puntos de cruce transversal.

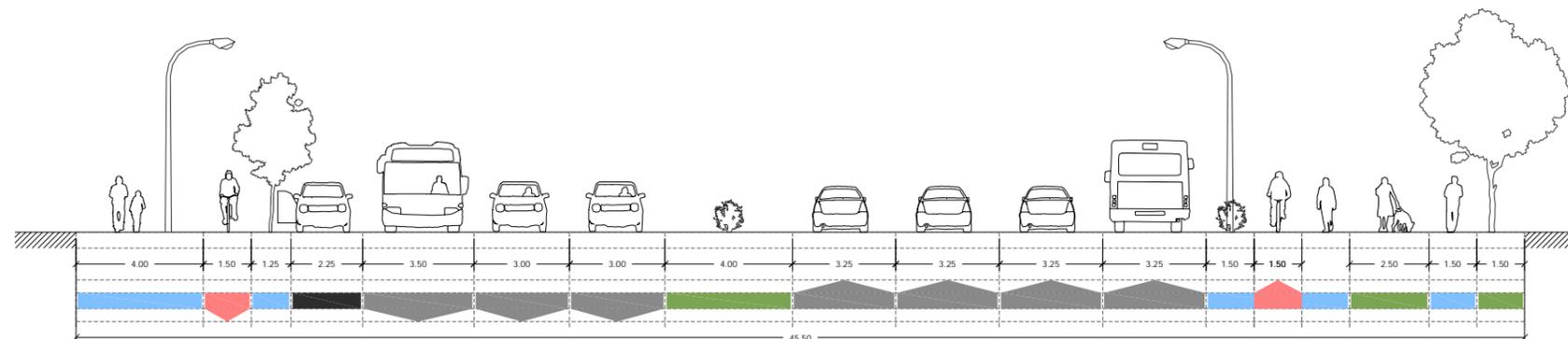
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO		
ITINERARIO Nº	7		
ID DEL TRAMO	F		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

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

CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	4 (13,00 m) calzda circular
ANCHO TOTAL ACERA	9,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	
USOS COLINDANTES	Hospital 12 de Octubre
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 cruces en "T"

## OBSERVACIONES

En este tramo corto hay que dar continuidad a la vía ciclista bidireccional existente en el lado par, para enlazar con el Anillo Verde Ciclista.

CALLE	
Avda. de Córdoba	
TRAMO	
entre Glorieta de Málaga e inicio de la vía ciclista existente	
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	Glorieta
IMD veh/día	76.650
PENDIENTE	0%

## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Hay espacios suficientes disponibles en el lateral par para implantar una vía ciclista bidireccional.

## PROPUESTA

Pista-bici bidireccional de unos 2,50m de ancho. El espacio se gana ocupando parcialmente la acera.

## ALTERNATIVAS

-

## LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

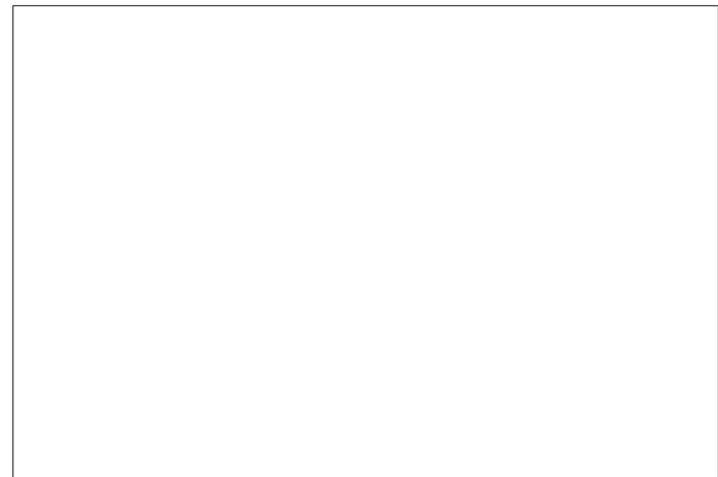
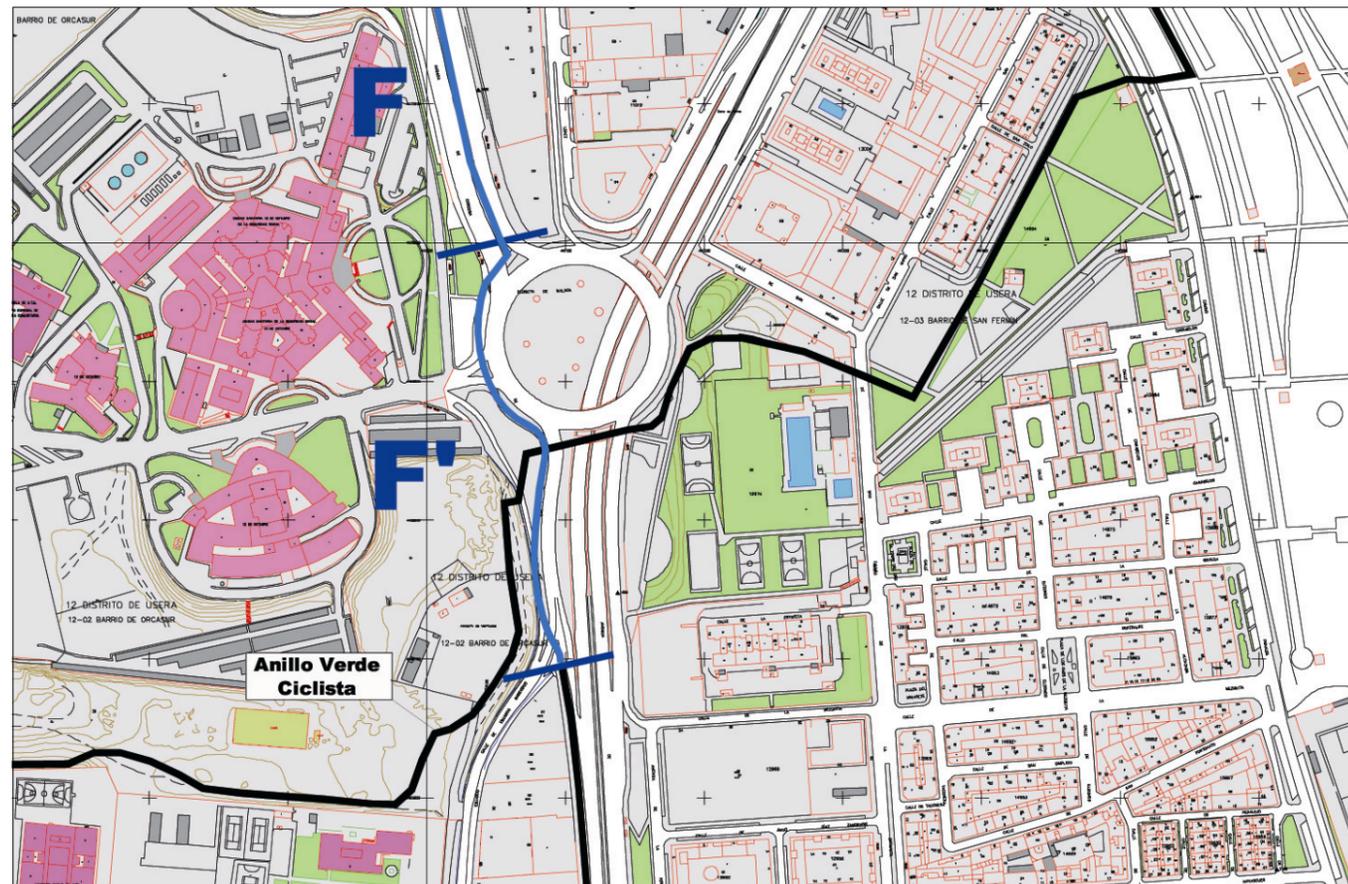


Foto par



ZONA:	SO	
ITINERARIO Nº	7	
ID DEL TRAMO	F'	
ESCALA	1/200	
NORTE		

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

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

## CALZADA PAR

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

## OBSERVACIONES

Tramo corto que corresponde a la intersección de la Avenida de Andalucía con los ramales de enlace M-40. La intersección es en forma de una glorieta. Cada ramal de enlace tiene 2 carriles y es de sentido único.

CALLE	<b>Avda. de Andalucía</b>
TRAMO	Tramo glorieta de enlace con la M-40
LONGITUD (m)	270
ANCHO TOTAL (m)	-
IMD veh/día	69.500
PENDIENTE	< 0,5%

Foto 1



Foto 2



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Falta de paso peatonales y ciclistas. La geometría de la glorieta permite velocidades elevadas del tráfico motorizado. Debido a la falta de alternativas los peatones cruzan de forma ilegal la calzada.

## PROPUESTA

Continuar la pista-bici bidireccional hasta la glorieta y habilitar pasos peatonales y ciclistas en la intersección. Como se trata de una intersección regulada por semáforos, el paso peatonal / ciclista también debería estar semaforizado.

## ALTERNATIVAS

-

## LEYENDA

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



ZONA:	SO	
ITINERARIO Nº	7	
ID DEL TRAMO	G	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,20 m)
ANCHO TOTAL ACERA	Arcén (1,00 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES (impar)	Ninguno
FLUJO PEATONAL	No existe.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 440 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	Cruce convencional y glorieta partida.

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	4 (10,20 m)
ANCHO TOTAL ACERA	Arcén (1 m)
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS COLINDANTES	Ninguno
FLUJO PEATONAL	No existe.
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 440 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	Cruce convencional y glorieta partida.

## OBSERVACIONES

Se trata de una plataforma elevada que enlaza con la Gran Vía de Villaverde. Allí la vía ciclista conectaría con la vía ciclista que recorre la Gran Vía.

CALLE	Avda. de Andalucía
TRAMO	Entre calle de Alcocer y la calle Cifuentes
LONGITUD (m)	360
ANCHO TOTAL (m)	24,00
IMD veh/día	52.630
PENDIENTE	0 %

Foto calzada



Foto lateral par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Debido a la alta intensidad y velocidad de los vehículos se recomienda una vía ciclista segregada del tráfico rodado. La ampliación de la sección es difícil, ya que se trata de una plataforma elevada que se convierte en un puente.

## PROPUESTA

Pista bici bidireccional de 2,50m en el lado par. Hay espacios libres anexo a la Av. de Andalucía donde se puede trazar la vía ciclista o se reduce el ancho de la calzada de la calle Santiago Amón. A su vez conviene mejorar los itinerarios peatonales en dicho tramo.

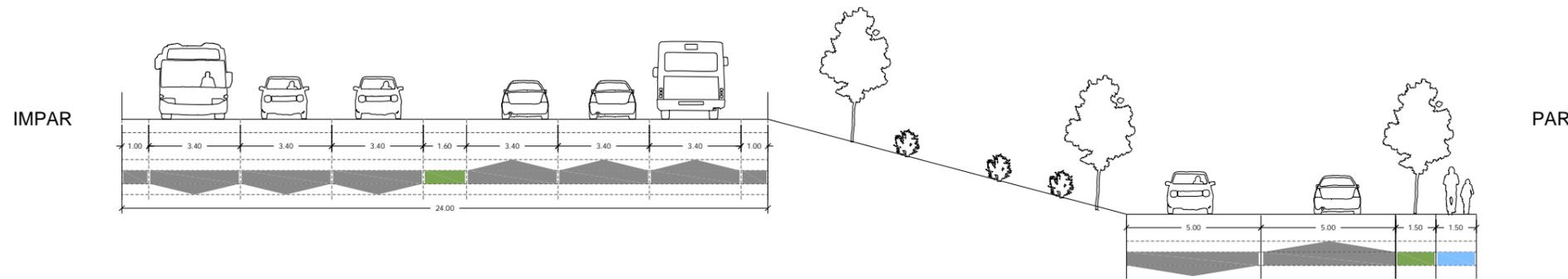
## ALTERNATIVAS

-

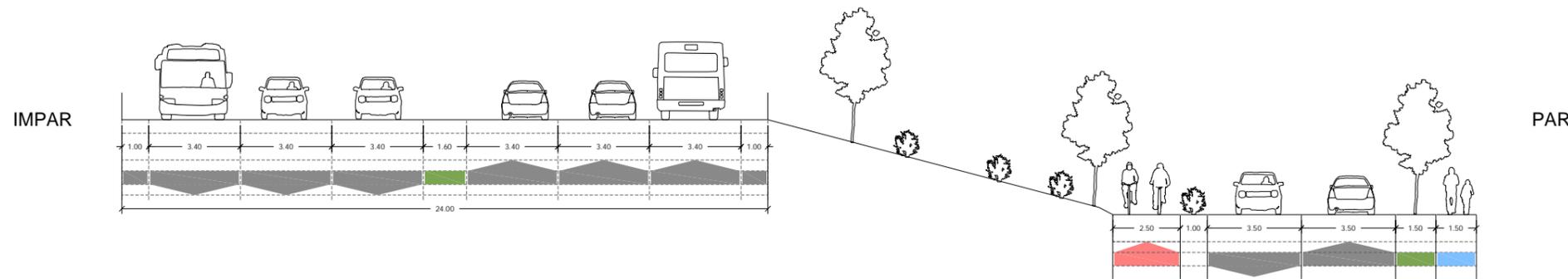
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO		
ITINERARIO Nº	7		
ID DEL TRAMO	H		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (5,10 m)
USOS COLINDANTES (impar)	industrial
FLUJO PEATONAL	muy bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	-

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (5,10 m)
USOS COLINDANTES	industrial
FLUJO PEATONAL	muy bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE	-

## OBSERVACIONES

Se trata de un espacio debajo del puente de la Avenida de Andalucía. Debido al carácter de autovía de dicha Avenida se propone trazar la vía ciclista debajo de la estructura elevada.

CALLE	<b>Santa Petrolina (debajo de Avda. de Andalucía)</b>
TRAMO	Entre la calle Cifuentes y la Gran Vía de Villaverde.
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	
IMD veh/día	3.330
PENDIENTE	

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El entorno es poco agradable y de escasa seguridad ciudadana. El trazado por debajo del puente tiene asimismo el inconveniente, que se requiere una rampa para acceder el nivel de la Gran Vía de Villaverde para enlazar con la vía ciclista que transcurre por ahí. Se propone trazar la vía ciclista lo máximo posible al borde evitando espacios de escasa luz natural.

## PROPUESTA

Uso compartido de la acera par de 3,00 metros de ancho. Se elige el lado par, ya que en este lado existe la escalera de acceso a la Gran Vía Villaverde. Conviene implantar una rampa tipo "caracol" para los ciclistas. A su vez es preciso reurbanizar la calle para hacer el entorno más agradable.

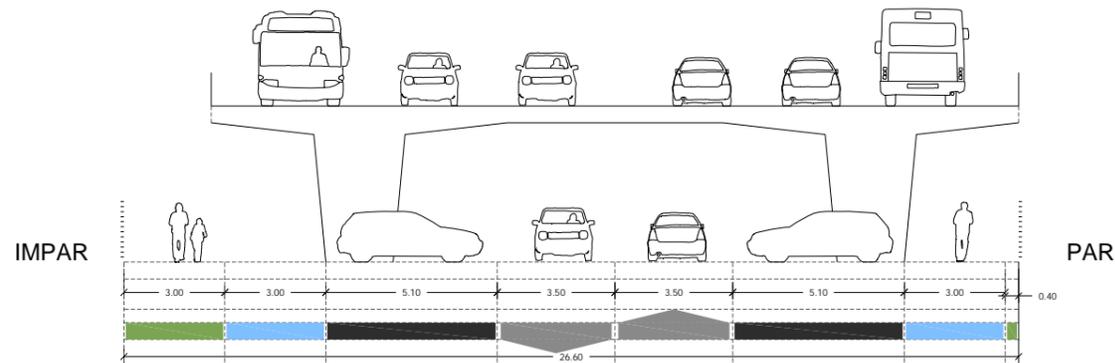
## ALTERNATIVAS

Eliminar la franja de aparcamiento en batería y trazar una pista-bici por este espacio.

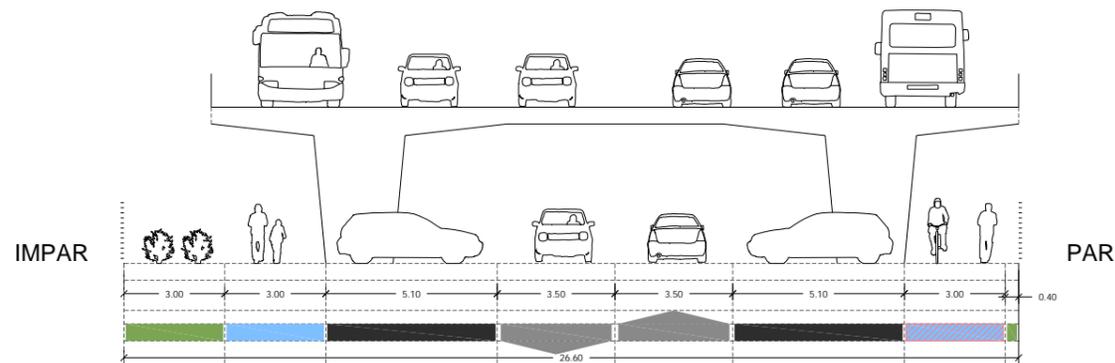
## LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SO		
ITINERARIO Nº	7		
ID DEL TRAMO	H'		
ESCALA	1/200	NORTE	