

## ANEXOS

### 9.1 Inventario de vías ciclistas e intersecciones.

Fichas serie 1: Anillo Verde Este (1º fase)

Fichas serie 2: Anillo Verde Sur (1º fase)

Fichas serie 3: Vía Lusitana

Fichas serie 4: Avenida de Córdoba

Fichas serie 5: Calle de Embajadores

Fichas serie 6: Avenida de Entrevías

Fichas serie 7: Polígono de Tontarrón

Fichas serie 8: Pasillo Verde Ferroviario

Fichas serie 9: Moncloa - Ciudad Universitaria

Fichas serie 10: PAU Sanchinarro

Fichas serie 11: PAU Caranbanchel

Fichas serie 12: Gran Vía de Villaverde

Fichas serie 13: Santa Eugenia

Fichas serie 14: M-602 (Carretera de Villaverde a Vallecas)

Fichas serie 15: Avenida de la Democracia

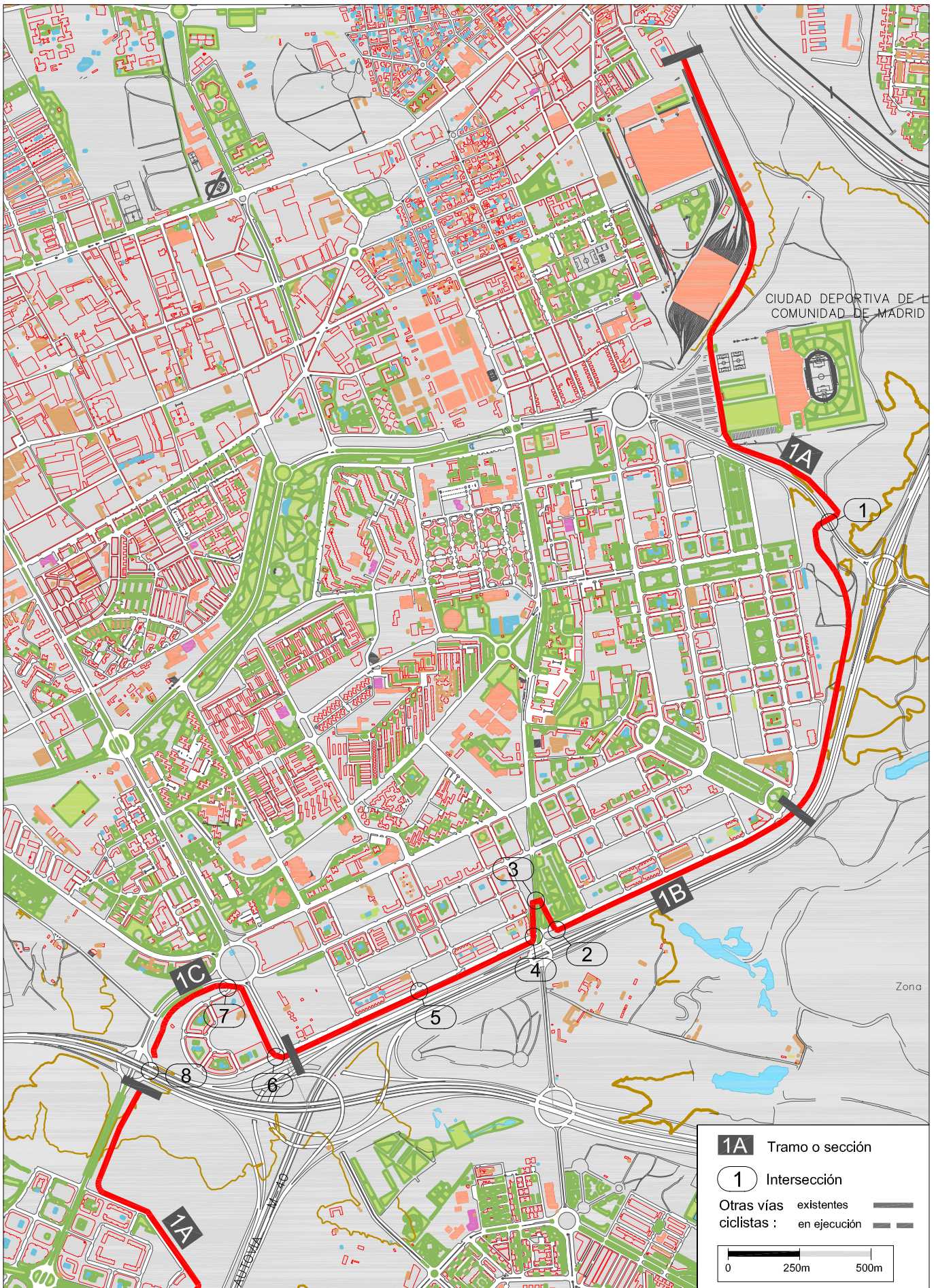
Fichas serie 16: Parque de Entrevías

Fichas serie 17: Parque Lineal del Manzanares

Fichas serie 18: Casa de Campo

Fichas serie 19: Arroyo de Pozuelo

**Mapa 1: Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Anillo Verde Ciclista Este (I)**



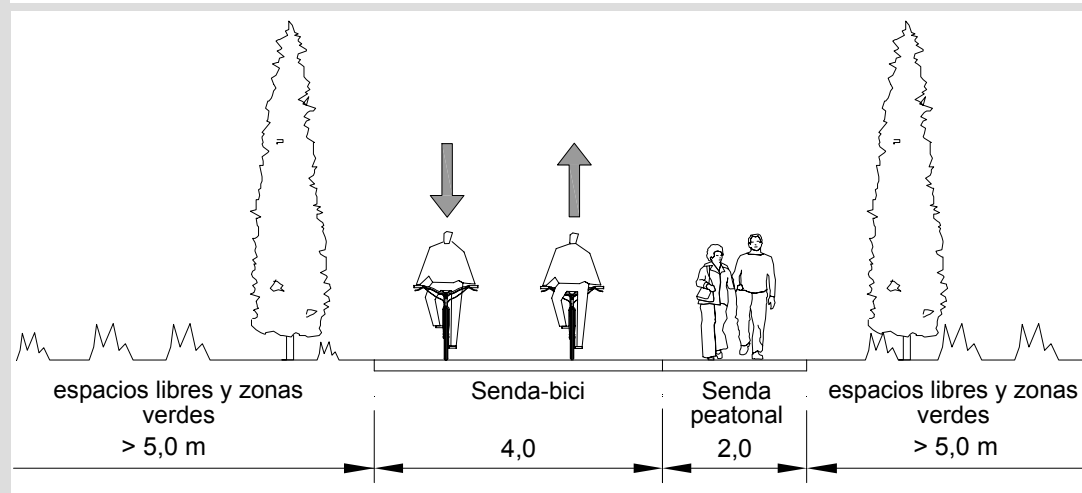
**Mapa 2: Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Anillo Verde Ciclista Este (II)**



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Este 1ª fase	1A
Tramo(s) y longitud	Avenida de América (A-2) - Paseo de Ginebra (3050m), N-100 - Av. Doctor García Tapia (1050m) y c/ Hacienda de Pavones - A-3 (1250m)	
Fecha y Promotor	2002-2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Trazado independiente del tráfico motorizado por espacios libres y zonas verdes. En algunos tramos la senda va en paralelo a calles con una segregación física mediante franjas ajardinadas.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante una línea blanca continua, la anchura del espacio peatonal anexo es de 2,00 m.	
Anchura total y por sentido de circulación	4,00m (2,00m por sentido)	
Resguardos y segregación	No hay distancia de resguardo entre el espacio peatonal y ciclista.	
Conectividad actual y potencial	La continuidad longitudinal está garantizada, pero en algunos puntos faltan más enlaces transversales y accesos desde las zonas residenciales colindantes y otras zonas verdes.	
Señalización	Señal vertical R-407 <sup>a</sup> y señalización horizontal (pictograma "bicicleta" en cada sentido de circulación)	
Pendientes	Las pendientes máximas oscilan entre un 2% y un 3%. En el acceso de las pasarelas que atraviesan infraestructuras las pendientes ascienden hasta un 6%.	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay dos intersecciones a distinto nivel (pasarela) con la carretera de San Blas a Coslada y la A-3. En dos puntos la vía ciclista cruza el viario interior del aparcamiento de la Ciudad Deportiva de la Comunidad de Madrid.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia los espacios libres colindantes
Iluminación	Alineación de farolas a lo largo de la senda.
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado de pequeño porte a lo largo de la vía,
Mantenimiento	Actualmente en parte afectado por las obras de la ampliación del metro.
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. Algunos conflictos se producen en los momentos de máxima demanda (días festivos) y de acumulación de grupos de usuarios diferentes (ciclistas, peatones, patinadores).
Inserción en el entorno social y urbanístico	En el diseño predomina la faceta circulatoria, caracterizada por el empleo de una amplia sección y la delimitación de una línea blanca continua, que no siempre logra la mejor inserción en el entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	A medio plazo conviene evaluar si la sección del espacio peatonal es suficiente y si hay maneras de mejorar la inserción en el entorno. Una solución podría ser la plantación de arbolado entre el espacio peatonal y ciclista, renunciando a la línea blanca.
Otras observaciones	A lo largo de la senda hay puntos de descanso, que disponen de bancos, agua potable y aparcamientos para bicis.

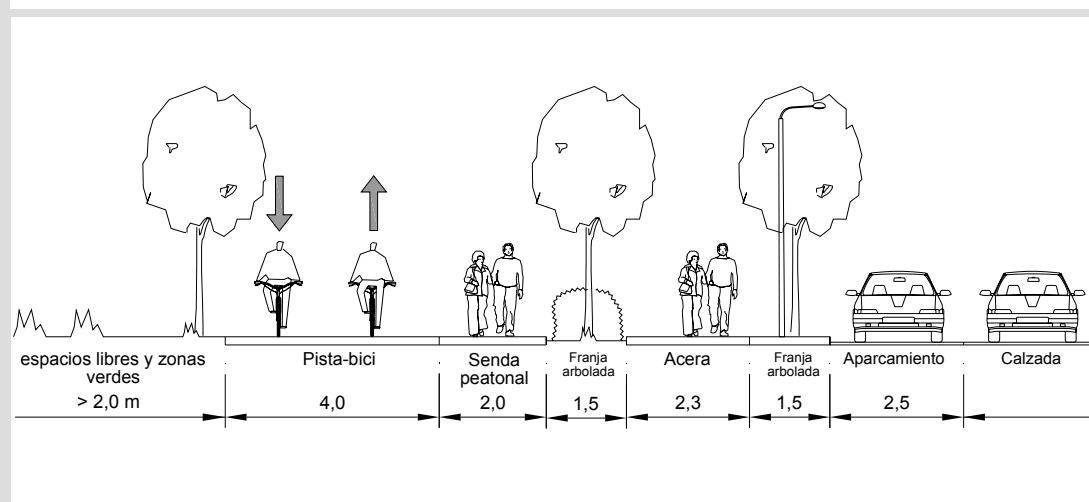
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Este 1ª fase	<b>1B</b>
Tramo(s) y longitud	Paseo de Ginebra - c/ Hermanos García Noblejas (2150m), Av. Del Doctor García Tapia - c/ Hacienda de Pavones (900m) y A-3 - Av. de Entrevías (3200m)	
Fecha y Promotor	2002-2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	La pista-bici transcurre segregada físicamente por los espacios libres y zonas verdes en paralelo al viario.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante una línea blanca continua, El ancho del espacio peatonal anexo es de 2,00 m.	
Anchura total y por sentido de circulación	4,00m (2,00m por sentido)	
Resguardos y segregación	No hay distancia de resguardo entre el espacio peatonal y ciclista.	
Conectividad actual y potencial	La continuidad longitudinal está garantizada, pero en algunos puntos faltan más enlaces transversales y accesos desde las zonas residenciales colindantes y otras zonas verdes.	
Señalización	Señal vertical R-407ª y señalización horizontal (pictograma "bicicleta" en cada sentido de circulación)	
Pendientes	Las pendientes máximas oscilan entre un 2% y un 3%.	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay algunas intersecciones con la red viaria general, que están semaforizadas y otras con calles secundarias que no están reguladas por semáforos.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia los espacios libres colindantes
Iluminación	Alineación de farolas en las calles anexas y al borde de la pista-bici.
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado de pequeño porte a lo largo de la vía,
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. Algunos conflictos se producen en los momentos de máxima demanda (días festivos) y de acumulación de grupos de usuarios diferentes (ciclistas, peatones, patinadores).
Inserción en el entorno social y urbanístico	La implantación de la vía ciclista suponía la reducción de la franja verde anexa a la M-40. Además el viario anexo a la vía está sobredimensionado, configurando un espacio donde predomina el asfalto y la circulación.
Oportunidades de mejora y conexión	Reducir la calzada del viario anexo (2 carriles en vez de 4), convirtiendo parte de la calzada en una zona ajardinada con el fin de mejorar la inserción de la vía en el entorno.
Otras observaciones	A lo largo de la senda hay puntos de descanso que disponen de bancos, agua potable y aparcamientos para bicis.

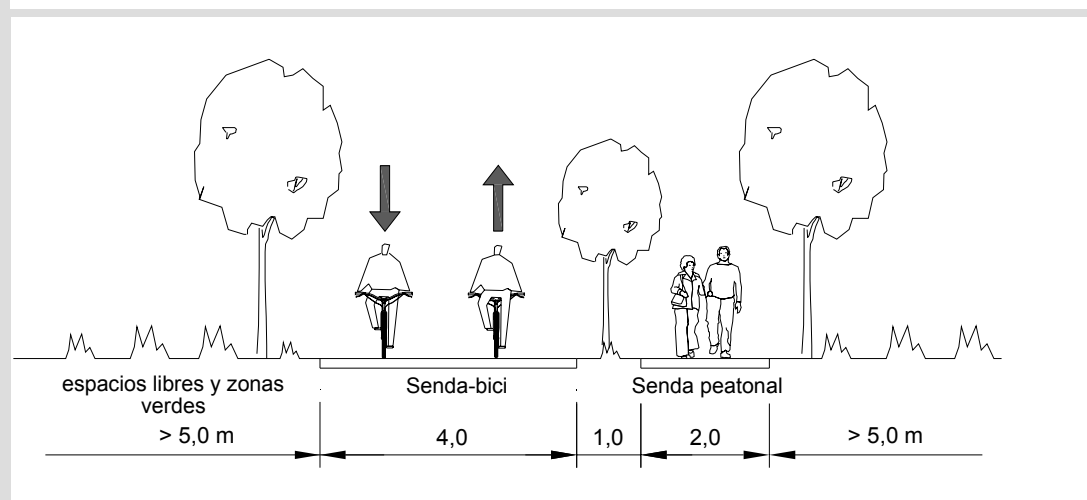
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Este 1ª fase	1C
Tramo(s) y longitud	tramo corto entre c/ Hermanos García NoblejasCarrantona y N-100 (780m)	
Fecha y Promotor	2002-2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	La pista-bici transcurre por los espacios libres y zonas verdes colindantes a las calles segregada físicamente.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante una línea blanca continua, El ancho del espacio peatonal anexo es de 2,00 m.	
Anchura total y por sentido de circulación	4,00m (2,00m por sentido)	
Resguardos y segregación	1,00 m hacia el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	Para acceder y continuar por este tramo hay que cruzar dos intersecciones que actualmente no están acondicionadas para ciclistas.	
Señalización	Señal vertical R-407a y señalización horizontal (pictograma "bicicleta" en cada sentido de circulación)	
Pendientes	El primer tramo es prácticamente llano y el segundo tiene una pendiente continua de un 3% aproximadamente.	

Sección Tipo





## INVENTARIO DE TRAMOS

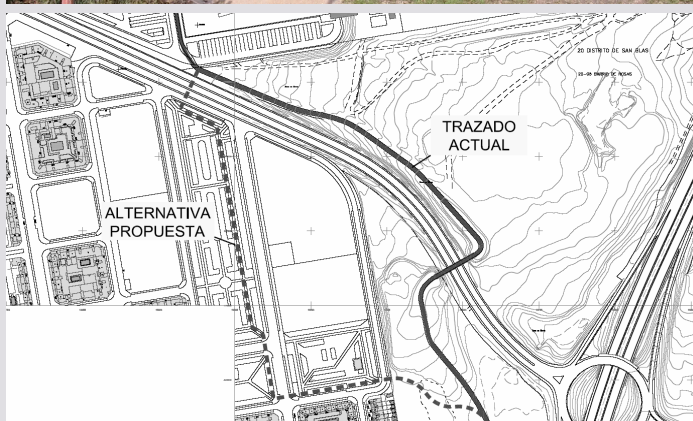
Intersecciones	Hay tres intersecciones a cruzar a lo largo de este tramo. La intersección sin semaforización (c/ de Malmoe) dispone de un paso ciclista, las demás (c/ Malmoe y enlace con la N-100) están semaforizadas pero sin paso ciclista.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia espacios libres colindantes.
Iluminación	Alineación de farolas a lo largo de la vía.
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado de pequeño porte a lo largo de la vía
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. Los conflictos detectados en el tramo anterior (espacio peatonal anexo) son menos frecuentes, ya que existe una segregación física entre el espacio peatonal y ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por una zona verde de un barrio residencial de media densidad. La segregación física del espacio peatonal y ciclista mediante una franja consigue una mejor integración paisajística de este tramo.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acondicionar las intersecciones para evitar el cruce caminando</li> <li>- reducir el ancho de las calles a cruzar para aumentar la seguridad</li> </ul>
Otras observaciones	Se considera esta sección idónea para el Anillo Verde Ciclista, ya que logra una buena integración en el entorno y se producen menos conflictos. Quizás sería mejor tener una banda peatonal más ancha (por ejemplo 2,5 m y 3,5m de pista-bici).
Foto	




### INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Av. de América y Paseo de Ginebra	
Intersección:	Carretera de San Blas a Coslada	<b>1</b>
Tipo de intersección	paso elevado (Pasarela)	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	-	
Señalización para los demás usuarios	-	
Relación vía ciclista / calzada	cruce a distinto nivel	
Relación con el cruce peatonal	-	
Utilización / Incidentes	la utilización de la pasarela requiere salvar mucho desnivel, lo que no sería necesario en caso de un paso a nivel. Las rampas de acceso a la pasarela tienen una pendiente de aproximadamente un 6% en 350m.	
Observaciones / Medidas de mejora	- estudiar la posibilidad de ofrecer un paso semaforizado a nivel para evitar el tramo con la pendiente pronunciada (véase plano). Dicha variante mejoraría a su vez el acceso al Anillo Verde desde las zonas residenciales próximas.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

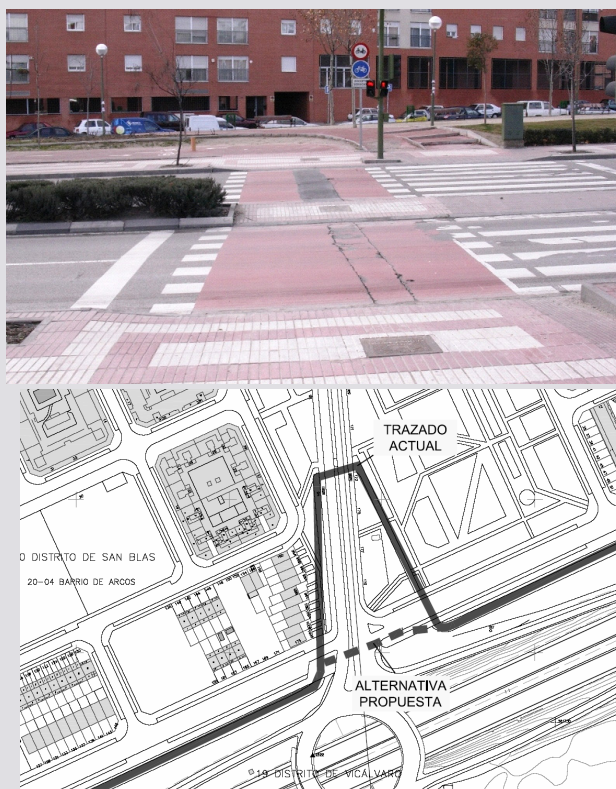
<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Paseo de Ginebra y c/ Hermanos García Noblejas	
Intersección:	c/ Sofía	<b>2</b>
Tipo de intersección	cruce convencional de una calzada de cuatro carriles	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	paso ciclista y señalización vertical "STOP"	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra y señal vertical de indicación del paso de cebra (S-13).	
Relación vía ciclista / calzada	cruce perpendicular de una calzada de cuatro carriles, la calzada está sobredimensionada para una calle de acceso a viviendas unifamiliares	
Relación con el cruce peatonal	paso peatonal en paralelo, vía ciclista no continua sobre la acera	
Utilización / Incidentes	La señalización es confusa: la señalización horizontal (Paso ciclista) indica prioridad al ciclista mientras que la señalización vertical le obliga a detenerse. Al no tener continuidad por la acera el ciclista debería cruzar el espacio peatonal andando.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- reducir el ancho de la calzada a 2 carriles y 6m de ancho.</li> <li>- eliminar el STOP e indicar el ceda del paso a los conductores y los dos posibles sentidos de circulación de los ciclistas.</li> <li>- elevar el paso ciclista (badén) para reducir la velocidad</li> </ul>	
Foto		



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Paseo de Ginebra y c/ Hermanos García Noblejas	
Intersección:	Avenida de Canillejas	<b>3</b>
Tipo de intersección	cruce convencional sobre calzada de 4 carriles	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	paso ciclista y luz específica del semáforo con pulsador.	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo con pulsador	
Relación vía ciclista / calzada	paso ciclista muy retranqueado (unos 130m - véase gráfico). Debido el retranqueo hay que cruzar dos calles más (Intersecciones 01B.2 y 4)	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al cruce peatonal	
Utilización / Incidentes	el semáforo tarda mucho en ofrecer la fase en verde después de haber pulsado el botón. En consecuencia frecuentemente los peatones y los ciclistas cruzan en rojo.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- estudiar la introducción de un paso menos retranqueado para reducir el número de cruces de la calzada y evitar un rodeo de 260m</li> <li>- reducir el tiempo de espera del semáforo</li> </ul>	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Paseo de Ginebra y c/ Hermanos García Noblejas	
Intersección:	calle de Versalles	<b>4</b>
Tipo de intersección	cruce convencional en forma de "T" de una calle de dirección única de 2 carriles	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	paso ciclista y señalización vertical "STOP"	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra y señal vertical de indicación del paso de cebra (S-13).	
Relación vía ciclista / calzada	Paso ciclista retranqueado de su trazado directo,	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al cruce peatonal	
Utilización / Incidentes	La señalización es confusa: la señalización horizontal indica prioridad al ciclista mientras que la señalización vertical le obliga a detenerse. Al no tener continuidad por la acera el ciclista debería cruzar el espacio peatonal andando.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- eliminar el sentido único de la calle o reducir el ancho de la calzada</li> <li>- Eliminar el STOP e indicar el ceda del paso a los conductores (y los 2 sentidos de circulación de ciclistas)</li> <li>- elevar el paso ciclista (badén) para reducir la velocidad</li> </ul>	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Paseo de Ginebra y c/ Hermanos García Noblejas	
Intersección:	varias calles secundarias (c/ Finlandia, Zagreb, Marsella etc.)	<b>5</b>
Tipo de intersección	cruces perpendiculares de calles secundarias	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	no hay enlace desde la vía ciclista con estas calle perpendicular que dan acceso a la viviendas	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra para los peatones	
Relación vía ciclista / calzada	no hay pasos ciclistas	
Relación con el cruce peatonal		
Utilización / Incidentes	La segregación física del Anillo Verde Ciclista mediante la franja verde no se interrumpe puntualmente en las intersecciones perpendiculares, y por consiguiente tanto peatones como ciclistas tienen que pisar las zonas ajardinadas para acceder a la senda.	
Observaciones / Medidas de mejora	- interrumpir puntualmente la franja verde en las intersecciones perpendiculares para mejorar la accesibilidad desde y hacia el Anillo Verde Ciclista.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	c/ Hermanos García Noblejas - N-100 (C/ O'Donnell)	
Intersección:	calle de Malmoe	<b>6</b>
Tipo de intersección	cruce convencional de una calle de dos carriles en cada sentido de circulación	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	paso ciclista y señal "STPOP"	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra y señal vertical de indicación del paso de cebra (S-13).	
Relación vía ciclista / calzada	el paso ciclista está retranqueado pero en continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al cruce peatonal	
Utilización / Incidentes	La señalización es confusa: la señalización horizontal indica prioridad al ciclista mientras que la señalización vertical le obliga a detenerse. Al no tener continuidad por la acera el ciclista debería cruzar el espacio peatonal andando.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- reducir el ancho de la calzada (crear "puerta" de acceso)</li> <li>- eliminar el STOP e indicar el ceda del paso a los conductores (y los 2 sentidos de circulación de ciclistas)</li> <li>- elevar el paso ciclista (lomo) para reducir la velocidad</li> </ul>	
Foto		

## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	c/ Hermanos García Noblejas - N-100 (C/ O'Donnell)	
Intersección:	calle de Malmoe	<b>7</b>
Tipo de intersección	glorieta, cruce perpendicular de una calle de sentido único de 2 carriles	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	no hay	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	la ubicación del paso (peatonal) garantiza la continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso ciclista, la continuidad virtual de la vía ciclista por el espacio peatonal se indica con bolardos naranjas a lo largo de unos 40 m.	
Utilización / Incidentes	Actualmente los ciclistas tienen que cruzar caminando la intersección con la consiguiente incómodidad y pérdida de tiempo. La IMD de la calle Malmoe no justifica dos carriles de circulación y con un carril quizás sobra el semáforo.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducir al ancho de la calzada a 3,50m o introducir 2 sentidos</li> <li>- Diseñar paso ciclista encima de lomo (permite prescindir del semáforo)</li> <li>- continuar la vía ciclista hasta el borde de la calzada</li> </ul>	

Foto





## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	c/ Hermanos García Noblejas - N-100 (C/ O'donnell)	
Intersección:	Glorieta de enlace con la N-100	<b>8</b>
Tipo de intersección	glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	cruce caminando	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	vía ciclista no continua en la intersección	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso ciclista, los ciclistas tienen que desmontar en la acera	
Utilización / Incidentes	La obligación del cruce caminando resulta incómoda para ciclista, sobre todo en un entorno poco agradable.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- en ancho de la calzada (3 carriles + arcén) permite ampliar la acera y continuar la vía ciclista por la glorieta.</li> <li>- diseñar pasos ciclistas en paralelo al paso peatonal</li> </ul>	

Foto




**INVENTARIO DE INTERSECCIONES**

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Av. del Mediterráneo (A-3) y Av. de Entrevías	
Intersección:	Avenida del Doctor García Tapia	<b>9</b>
Tipo de intersección	cruce convencional	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	paso ciclista y luz específica del semáforo con pulsador.	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo	
Utilización / Incidentes	-	
Observaciones / Medidas de mejora	-	


Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Av. del Mediterráneo (A-3) y Av. de Entrevías	
Intersección:	Vías de tren de la estación "El Pozo"	<b>10</b>
Tipo de intersección	túnel debajo de las vías del tren	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	Señalización vertical "Vía ciclista y peatonal"; no incluida en el Reglamento general de Circulación, pero extendida en otros países	
Señalización para los demás usuarios	-	
Relación vía ciclista / calzada	independiente	
Relación con el cruce peatonal	sección compartida	
Utilización / Incidentes	El cambio del pavimento así como la señalización vertical avisa al ciclista de que se trata de un espacio compartido con los peatones y tiene que adaptar su velocidad a la situación. En la actualidad la intersección funciona sin problemas.	
Observaciones / Medidas de mejora	Hay que destacar el diseño ejemplar de la intersección: transición suave para salvar el desnivel, la utilización de adoquines para indicar el espacio compartido así como el ajardinamiento de los taludes.	
Foto		

## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Este</b>	<b>1</b>
Tramo:	Av. del Mediterráneo (A-3) y Av. de Entrevías	
Intersección:	Glorieta	<b>11</b>
Tipo de intersección	glorieta, la vía ciclista cruza la Avenida de Entrevías (4 carriles)	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	paso ciclista	
Señalización para los demás usuarios	Paso de cebra y señal vertical de indicación del paso de cebra (S-13).	
Relación vía ciclista / calzada	muy retranqueado (20 m), este retranqueo sería menos incómodo si la vía ciclista enlazara de forma directa con la pista-bici de la Avenida de Entrevías.	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al paso peatonal	
Utilización / Incidentes	Hay una cierta inseguridad en este paso no semaforizado, ya que hay que cruzar cuatro carriles en un punto muy retranqueado de la glorieta, donde muchos conductores todavía no han reducido la velocidad.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- diseñar un cruce semaforizado o diseñar el paso peatonal y ciclista sobre lomo y colorar en rojo el paso ciclista</li> <li>- advertir del paso ciclista (P-22) y de posibles cruces bidireccionales</li> <li>- estudiar la posibilidad de reducir el número de carriles</li> </ul>	
Foto		

### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Anillo Verde Ciclista Sur (I)



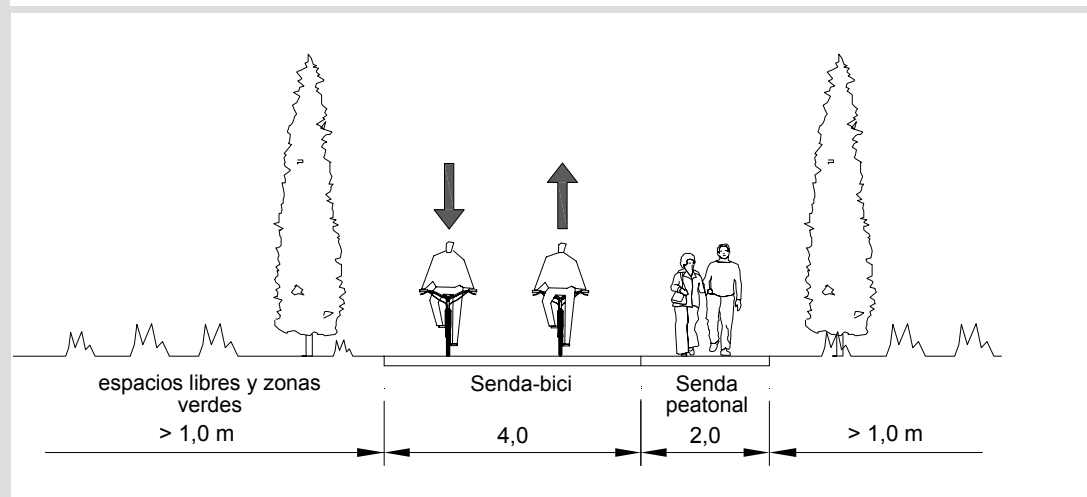
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Anillo Verde Ciclista Sur (II)



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Sur (Pradolongo-Casa de Campo)	<b>2A</b>
Tramo(s) y longitud	Av. de Rafaela Ibarra – calle de Eugenia de Montijo (3350m)	
Fecha y Promotor	2002-2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista o Senda-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Trazado segregado físicamente en paralelo a la Avenida de Poblados	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante línea blanca continua, espacio peatonal de 2,00 m	
Anchura total y por sentido de circulación	4,00m (2,00m por sentido)	
Resguardos y segregación	Segregación de la calzada a través de una franja verde de ancho variable (de 5 – 25 m)	
Conectividad actual y potencial	Falta de continuidad en dos puntos: cruce con la Avenida Princesa Juana de Austria y en proximidad de la gasolinera a la altura de la c/ Ventura Diez Bernardo. Los enlaces con la pista-bici de la Vía Lusitana y del PAU de Carabanchel están proyectados.	
Señalización	Señal vertical R-407 y señalización horizontal (pictograma “bicicleta” en cada sentido de circulación)	
Pendientes	Las pendientes oscilan entre un 0% y un 2%.	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Las intersecciones con calles principales están semaforizadas y en los cruces con calles secundarias existen pasos ciclistas. El cruce con la Av. Princesa Juana de Austria no está acondicionado para ciclistas, hay que cruzar caminando.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia los espacios libres colindantes
Iluminación	Alineación de farolas a lo largo de la vía.
Protección climática y arbolado	En la mayor parte de la vía existe arbolado en alineación
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. Algunos conflictos se producen en los momentos de máxima demanda (días festivos) y de acumulación de grupos de usuarios diferentes (ciclistas, peatones, patinadores).
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por un entorno periurbano caracterizado por espacios libres y parcelas valladas. Hay una alta contaminación acústica debido a las altas velocidades e intensidades del tráfico motorizado en la Avenida de los Poblados.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buscar soluciones para garantizar la continuidad de la vía ciclista en todo su trayecto</li> <li>- controlar la velocidad máxima del tráfico motorizado en la Avenida de los Poblados.</li> <li>- mejorar la accesibilidad transversal a la senda.</li> </ul>
Otras observaciones	- A lo largo de la vía hay puntos de descanso, que disponen de bancos, agua potable y aparcamientos para bicis.

Foto

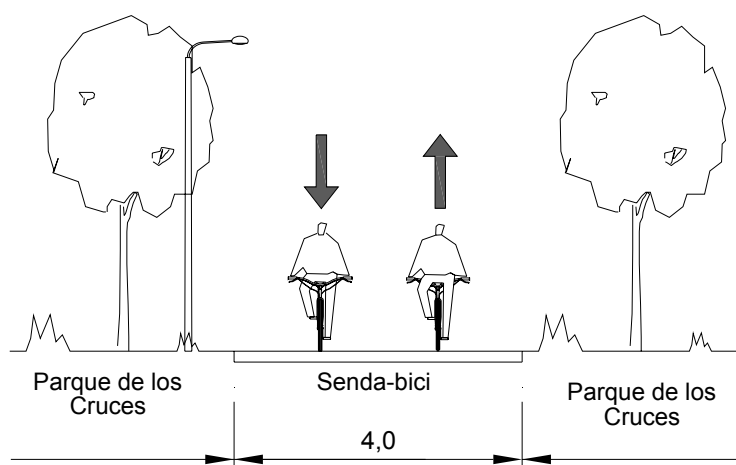




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Sur (Pradolongo-Casa de Campo)	2B
Tramo(s) y longitud	Calle de Eugenia – Estación de Aluche (1900m)	
Fecha y Promotor	2002-2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Trazado independiente por el Parque de las Cruces	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Trazado independiente de vías peatonales	
Anchura total y por sentido de circulación	4,00m (2,00m por sentido)	
Resguardos y segregación	Independiente del tráfico motorizado, en algunos tramos hay caminos peatonales en paralelo, pero segregado físicamente a través de franjas verdes	
Conectividad actual y potencial	La senda tiene continuidad en todo su recorrido. Sería deseable un ramal de enlace con la vía ciclista del PAU de Carabanchel, situado al sur del parque de los Cruces.	
Señalización	Señal vertical R-407 y señalización horizontal (pictograma “bicicleta” en cada sentido de circulación)	
Pendientes	Las pendientes oscilan entre un 0,5% y un 2%.	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay tres intersecciones con la red viaria: una de ellas está semaforizada (cruce de la Avenida de los Poblados) y otros dos cruces están sin semaforizar: c/ de Consuelo Guzmán y ramal de salida de la Avenida de los Poblados.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia los espacios libres colindantes
Iluminación	Alineación de farolas a lo largo de la vía.
Protección climática y arbolado	En la mayor parte de la vía existe arbolado de alineación
Mantenimiento	bien, aunque en algunas zonas la capa pigmentada ha desaparecido
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. Debido a su trazado independiente de otros grupos de usuarios, prácticamente no hay conflictos.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vías ciclista transcurre por un entorno periurbano atractivo (Parque de las Cruces). La desventaja de su trazado independiente de otras vías es la falta de seguridad ciudadana por la noche.
Oportunidades de mejora y conexión	es preciso realizar trabajos de rehabilitación de la superficie pigmentada en algunos puntos.
Otras observaciones	A lo largo de la senda hay puntos de descanso, que disponen de bancos, agua potable y aparcamientos para bicis.

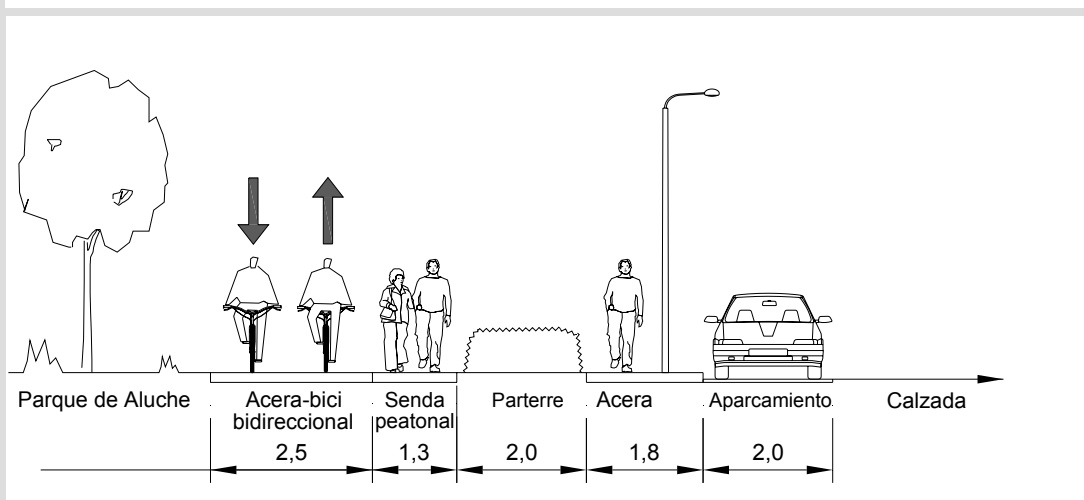
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Sur (Pradolongo-Casa de Campo)	2C
Tramo(s) y longitud	Estación de Cercanías de Aluche – calle de los Yébenes (1250m)	
Fecha y Promotor	2002-2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Trazado segregado en paralelo a la calle de Valmojado	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante línea blanca continua, espacio peatonal de 1,30m.	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50m (1,25m por sentido).	
Resguardos y segregación	Segregación de la calzada a través de la acera, una franja verde y una banda de aparcamientos.	
Conectividad actual y potencial	Actualmente en el entorno de la estación de cercanías de Aluche la vía ciclista está interrumpida y los ciclistas tienen que utilizar la acera empujando la bici.	
Señalización	Señal vertical R-407 y S-33 y señalización horizontal (pictograma “bicicleta” en cada sentido de circulación).	
Pendientes	Se trata de un tramo muy llano con pendientes menos de un 0,5%.	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay cuatro intersecciones con la red viaria, de las cuales todas son semaforizadas (c/ de Ocaña, c/ de Valmojado, c/ de Illescas), excepto el cruce con la calle de Seseña.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo.
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia los espacios libres colindantes.
Iluminación	Hay alineación de farolas en la calle Valmojado.
Protección climática y arbolado	En la mayor parte de la vía existe arbolado en alineación.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. Las secciones están muy ajustadas (sobre todo el ancho de la acera), lo que conduce a un agravio comparativo con los peatones y genera disfunciones en esta banda ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía transcurre entre los Parques de Aluche y del Alcalde Carlos Arias y el eje comercial de este barrio residencial.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dar continuidad de la vía ciclista en proximidad de la estación de cercanías de Aluche.</li> <li>- Se está ejecutando actualmente obras de ampliación de la acera a costa del ancho de la calzada.</li> </ul>
Otras observaciones	Es de esperar que el aumento del espacio peatonal y la segregación física de este en relación con la vía ciclista resuelva los conflictos actuales.

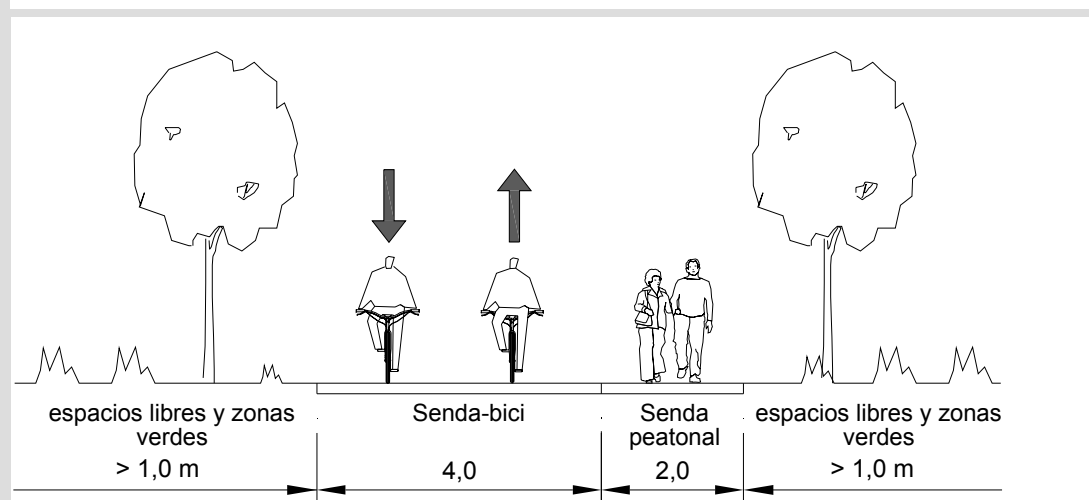
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Anillo Verde Ciclista Sur (Pradolongo-Casa de Campo)	2D
Tramo(s) y longitud	Calle de los Yébenes – Casa de Campo (1025m)	
Fecha y Promotor	2002 - 2003 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Trazado independiente por espacios libres	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante línea blanca continua, espacio peatonal de 2,00 m	
Anchura total y por sentido de circulación	Tramo B: 4,00 (2,00 m por sentido)	
Resguardos y segregación	Trazado independiente de la red viaria	
Conectividad actual y potencial	Este tramo enlaza mediante la pasarela sobre el Paseo de Extremadura con la Casa de Campo. Sin embargo no es la conexión más directa ni con menos pendiente.	
Señalización	Señal vertical R-407 y señalización horizontal (pictograma “bicicleta” en cada sentido de circulación)	
Pendientes	El tramo que conduce al puente encima del Paseo de Extremadura tiene una pendiente continua y pronunciada (un 5% en 370m).	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Pasarela encima del Paseo de Extremadura
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia los espacios libres colindantes
Iluminación	Alineación de farolas en el borde de la senda.
Protección climática y arbolado	En la mayor parte de la vía existe arbolado en alineación
Mantenimiento	Regular: se puede observar grafitis en la vía y en algunas zonas se acumulan porquerías en las franjas ajardinadas.
Uso actual y posibles conflictos	El uso predominante es el recreativo, sobre todo los días no laborales. En el primer tramo, donde la sección es más estrecha, los peatones utilizan frecuentemente el espacio ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por un entorno periurbano caracterizado por espacios libres y parcelas valladas. La omnipresencia de grafitis en el pavimento transmite una cierta inseguridad o falta de control ciudadano.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acondicionar el paso debajo de la N-V por la calle de San Manuel como alternativa a la pasarela. Esta variante tiene menos pendiente y ofrece una conexión más directa con la estación de Metro "Casa de Campo".</li> <li>- Mejorar la limpieza de las zonas verdes.</li> </ul>
Otras observaciones	para acondicionar el paso por el túnel de manera segura y cómoda, hay que continuar la acera que actualmente existe a distinto nivel que la calzada (véase Foto derecha).

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2A</b>
Tramo:	Avenida de los Poblados	
Intersección:	c/ de Guetaria	<b>1</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular de la vía ciclista	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	Señalización vertical: R-2 Detención obligatoria (Stop) Señalización horizontal: Paso ciclista pigmentado en rojo	
Señalización para los demás usuarios	Conductores: Señal de advertencia de peligro P-22 (Ciclistas) y limitación de velocidad: 30 Km./h. Peatones: Paso de cebrá	
Relación vía ciclista / calzada	Muy retranqueado de la Avenida de los Poblados, pero en continuidad directa del trazado	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	La señalización es confusa: la señalización horizontal indica prioridad al ciclista mientras que la señalización vertical le obliga a detenerse.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dar prioridad al ciclista indicando el ceda del paso a los conductores y advertir de los dos posibles sentidos de circulación de los ciclistas</li> <li>- Reducir el ancho de la calle a solo un carril</li> <li>- Diseñar paso ciclista y peatonal sobre "lomo"</li> </ul>	
Foto		

## INVENTARIO DE INTERSECCIONES


<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2A</b>
Tramo:	Avenida de los Poblados	
Intersección:	Av. Princesa Juana de Austria (Autovía de Toledo)	<b>2</b>
Tipo de intersección	Glorieta, enlace con los ramales de incorporación y salida de la autovía de Toledo	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Señalización vertical de indicación "Cruce caminando" empleada habitualmente en las Vías Verdes	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	la vía ciclista no tiene continuidad,	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso ciclista, los ciclistas tienen que utilizar la acera empujando la bici en un trayecto de aproximadamente 200m.	
Utilización / Incidentes	Cruce muy peligroso, ya que se permite a los coches cruzar el paso ciclistas mientras estos tienen verde, advirtiendo con luz ámbar intermitente la posible presencia de peatones.	
Observaciones / Medidas de mejora	El ancho de la calzada induce a velocidades elevadas, incompatible con la seguridad de los peatones y ciclistas. Además resulta incómodo empujar la bici en un entorno desagradable. Hay que diseñar un paso ciclista y minimizar el ancho de la calzada.	

Foto





## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2A</b>
Tramo:	Avenida de los Poblados	
Intersección:	c/ Cazalegas	<b>3</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular de la vía ciclista	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	Señalización vertical: R-2 Detención obligatoria (Stop) Señalización horizontal: Paso ciclista	
Señalización para los demás usuarios	Conductores: Señalización horizontal y vertical: R-2 Detención obligatoria (Stop) Peatones: Paso de cebra	
Relación vía ciclista / calzada	Poco retranqueado de la Avenida de los Poblados y en continuidad directa del trazado de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	La señalización es confusa: la señalización horizontal indica prioridad al ciclista mientras que la señalización vertical le obliga a detenerse.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eliminar la obligación de pararse para los ciclistas (el cambio de la pavimentación ya advierte de la intersección)</li> <li>- colorear el paso ciclista en rojo y implantar "lomo"</li> <li>- advertir los conductores de los dos sentidos de circulación de los ciclistas</li> </ul>	
Foto		



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2B</b>
Tramo:	Avenida de los Poblados	
Intersección:	Calle de Eugenia	<b>4</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica para ciclistas en el semáforo y paso ciclista pigmentado en rojo	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	muy retranqueada (aproximadamente 50m)	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al paso peatonal	
Utilización / Incidentes	El cruce resulta incómodo, ya que obliga al ciclista de hacer rodeos innecesarios. A pocos metros de la intersección hay un corto tramo de mucho desnivel (Foto 2), donde además la acera está bastante estrecha y no hay segregación con la banda ciclista.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- estudiar mejoras para eliminar el retranqueo exagerado y la pendiente pronunciada en la proximidad de la intersección.</li> <li>- ampliar el espacio peatonal o diseñar una sección mixta entre peatones y ciclistas</li> </ul>	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2C</b>
Tramo:	Estación de Aluche – Casa de Campo	
Intersección:	c/ de Ocaña y c/ de Valmojado	<b>5</b>
Tipo de intersección	cruces perpendiculares de calzadas de varios carriles	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Señalización vertical de indicación “Cruce caminando”	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	sin continuidad de la vía ciclista.	
Relación con el cruce peatonal	ciclistas tienen que utilizar los pasos peatonales empujando la bicicleta.	
Utilización / Incidentes	la longitud del cruce caminando resulta incómoda	
Observaciones / Medidas de mejora	Diseñar pasos para bicicletas para garantizar la continuidad de la vía ciclista. Si no hay espacio para pasos bidireccionales conviene estudiar la posibilidad de implantar pasos unidireccionales.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2C</b>
Tramo:	calle de Valmojado	
Intersección:	calle de Illescas	<b>6</b>
Tipo de intersección	cruce perpendicular	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	no hay	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	el paso de cebra está retranqueada de la calzada, pero en continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	los ciclistas tienen que utilizar el paso peatonal, en realidad empujando la bici.	
Utilización / Incidentes	desmontar de la bici y cruzar caminando resulta incómodo, peatones pueden colocarse en la continuación virtual de la vía ciclista.	
Observaciones / Medidas de mejora	Diseñar un paso ciclista en paralelo al paso peatonal, dotando los semáforos con luces específicas para ciclistas.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Anillo Verde Ciclista Sur</b>	<b>2C</b>
Tramo:	calle de Valmojado	
Intersección:	calle de Seseña	<b>7</b>
Tipo de intersección	cruce perpendicular	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	señal vertical "STOP" y paso ciclista	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra	
Relación vía ciclista / calzada	La vía ciclista cruza en perpendicular la calzada en continuidad directa de su trazado.	
Relación con el cruce peatonal	paso ciclista en paralelo al paso de cebra la vía ciclista no tiene continuidad por la acera	
Utilización / Incidentes	La visibilidad no es muy buena, debido a los coches aparcados en la proximidad de la intersección. La señalización para el ciclista es confusa: el paso ciclista indica prioridad, mientras la señalización vertical le obliga a parar.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avisar a los conductores del paso ciclista.</li> <li>- si los peatones tienen prioridad, los ciclistas igual la deberían tener.</li> <li>- ampliación de las aceras en proximidad del cruce para evitar que los coches aparcados dificulten la visibilidad.</li> </ul>	
Foto		



### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Vía Lusitana



**1A** Tramo o sección

**1** Intersección

Otras vías existentes —

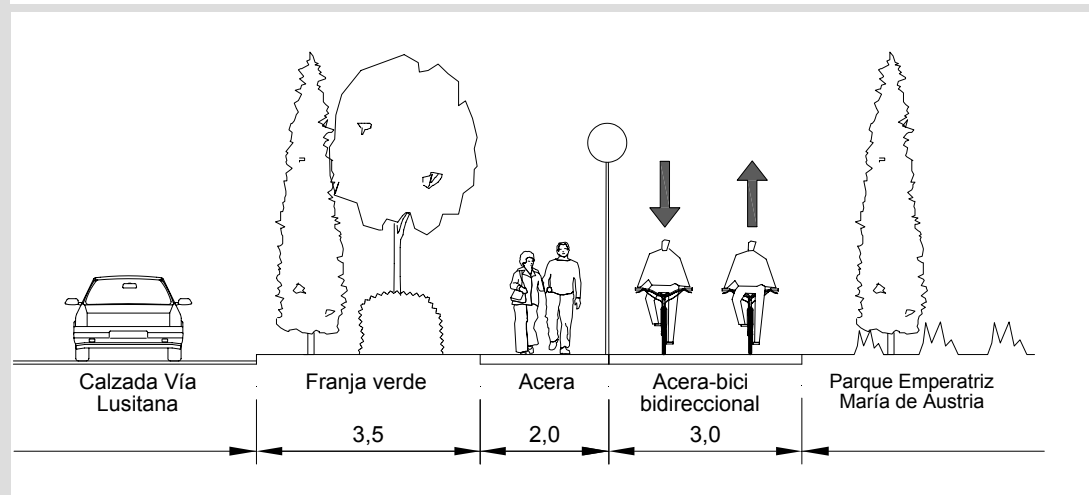
ciclistas : en ejecución ==

0 100m 200m


## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Vía Lusitana	<b>3A</b>
Tramo(s) y longitud	tramo único de distintas secciones, Sección A: 700m	
Fecha y Promotor	desconocido / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional por el Parque Emperatriz María de Austria en paralelo a la Vía Lusitana.	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación mediante el cambio del pavimento y la alineación de las farolas. El espacio peatonal es bastante estrecho.	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	3,50 hacia la calzada y directamente anexo al espacio peatonal.	
Conectividad actual y potencial	No existe conexión con el Anillo Verde Ciclista, que transcurre a poca distancia, pero dicha conexión está proyectada en la tercera fase del AVC. Hay un enlace con un circuito de una senda-bici interior del parque, cuya conexión con el AVC está previsto.	
Señalización	Señalización vertical (R-407 y R-104) y horizontal (pictograma bicicleta)	
Pendientes	< 1,0%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

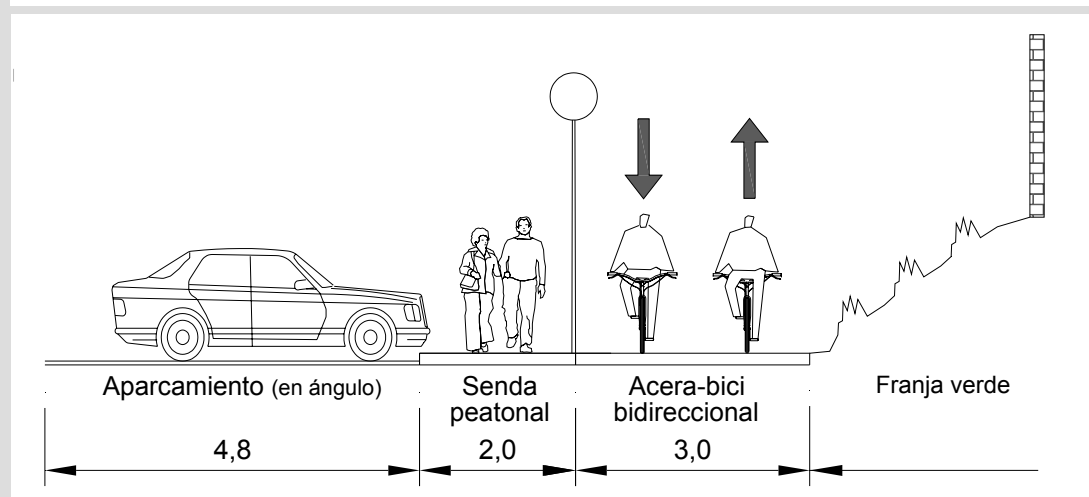
Intersecciones	No hay ninguna intersección con la red viaria, ya que la vía ciclista termina al límite del Parque de Emperatriz María de Austria.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	drenaje hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado en la franja verde
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Predomina el uso recreativo de la vía, sobre todo fines de semana y los días festivos. El trazado de la vía ciclista segrega los peatones del parque. En consecuencia, los viandantes invaden frecuentemente el espacio ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- entorno atractivo (Parque), pero por la noche no hay mucho control ciudadano</li> <li>- Sección desequilibrada (ancho de la vía ciclista en relación con la acera).</li> </ul>
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- repetir la señalización horizontal a lo largo del trayecto.</li> <li>- estudiar la posibilidad de cambiar la ubicación de la vía ciclista y de la acera.</li> </ul>
Otras observaciones	-
Foto	



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Vía Lusitana	<b>3B</b>
Tramo(s) y longitud	tramo único de distintas secciones, Sección B: 200m	
Fecha y Promotor	desconocido / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional en paralelo a la Vía Lusitana anexo al Parque de la Emperatriz María de Austria	
Relación con el tráfico motorizado	El espacio ciclista está segregado físicamente de la calzada mediante una acera de 2,00 m y una franja de aparcamientos en batería.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación mediante el cambio del pavimento de la vía ciclista y la acera y la alineación de farolas	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	La acera y la franja de aparcamientos segregan la pista-bici de la calzada. Entre la acera y la vía ciclista no hay espacio de resguardo.	
Conectividad actual y potencial	los tramos de distinta sección están enlazados entre sí.	
Señalización	Señalización vertical (R-407 y R-104)	
Pendientes	< 1,0%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	No hay ninguna intersección con la red viaria, ya que la vía ciclista termina al límite del Parque de Emperatriz María de Austria.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia la calzada
Iluminación	Existe una alineación de farolas entre el espacio peatonal y la banda ciclista.
Protección climática y arbolado	no existe
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Predomina el uso recreativo de la vía, sobre todo fines de semana y los días festivos. Los peatones invaden frecuentemente la vía ciclista porque prefieren pasear al borde de la franja verde.
Inserción en el entorno social y urbanístico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- entorno atractivo (Parque), pero por la noche no hay mucho control ciudadano</li> <li>- Sección desequilibrada (ancho de la vía ciclista en relación con el ancho de la acera).</li> </ul>
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- modificar la sección (pista-bici entre la calzada y la acera)</li> <li>- segregar mejor la banda ciclista de la acera (franja arbolada)</li> <li>- plantar árboles en la zona verde anexa a la vía ciclista</li> </ul>
Otras observaciones	El trazado anexo a la zona verde perjudica a los peatones, que tienen que circular entre la calzada y la vía ciclista.

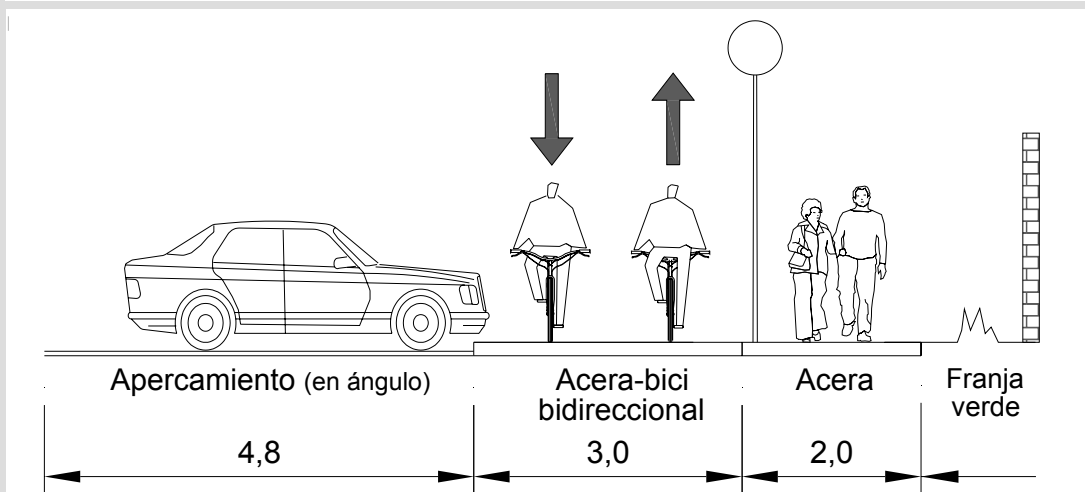
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Vía Lusitana	<b>3C</b>
Tramo(s) y longitud	tramo único de distintas secciones, Sección C: 1060m	
Fecha y Promotor	desconocido / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional en paralelo a la Vía Lusitana anexo al Parque de la Emperatriz María de Austria	
Relación con el tráfico motorizado	La vía ciclista va anexo al aparcamiento en batería sin espacio de resguardo alguno.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación mediante cambio del pavimento y alineación de farolas	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	La vía ciclista transcurre anexo a la acera y a los aparcamientos en batería. El bordillo delimita el aparcamiento y la banda ciclista.	
Conectividad actual y potencial	Actualmente la vía ciclista termina en la plaza Fernández Ladreda. La vía debería continuar hasta enlazar con la vías ciclista proyectada del futuro Parque fluvial del Manzanares.	
Señalización	Señalización vertical (R-407 y R-104)	
Pendientes	< 1,0%	

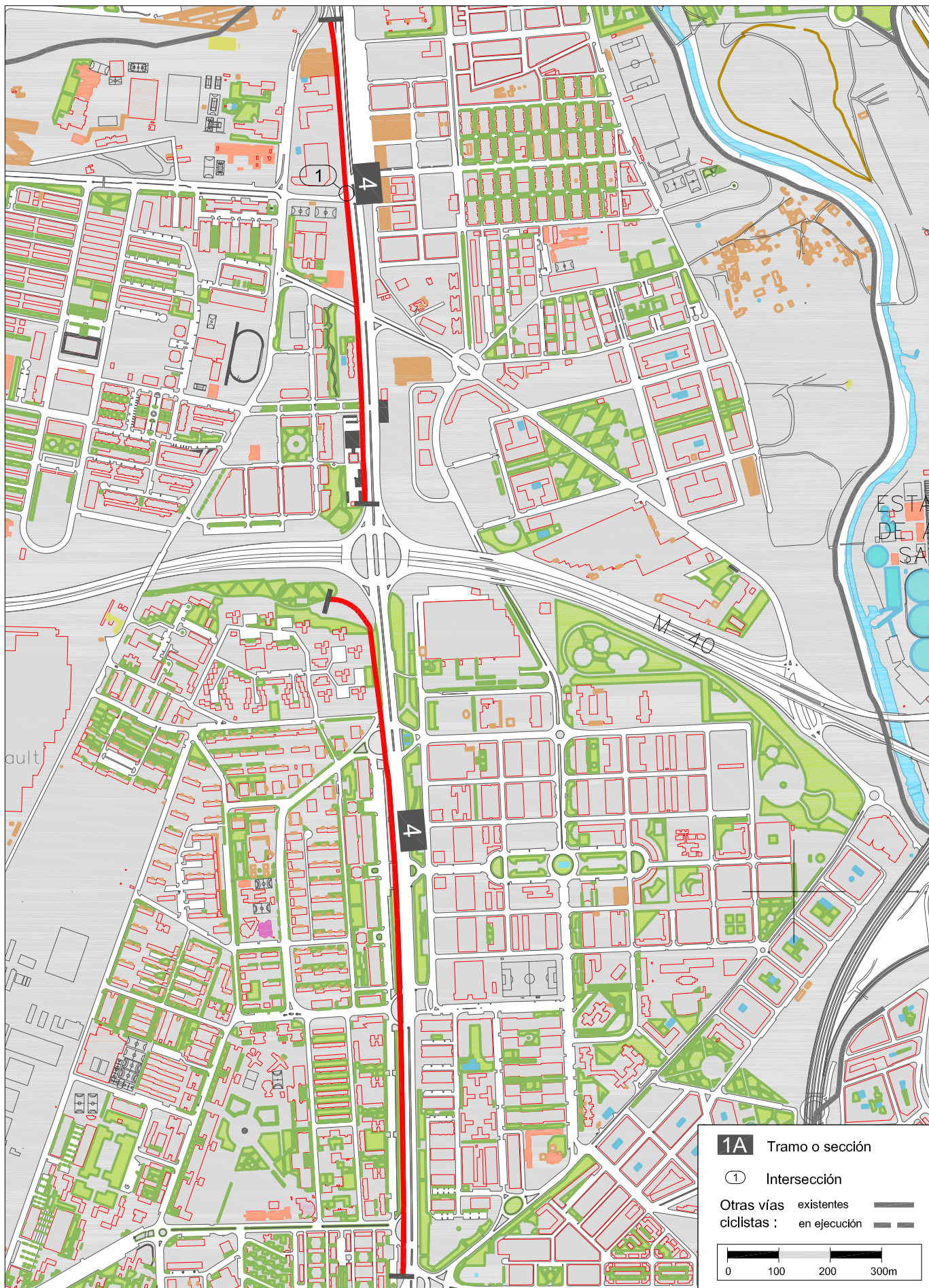
Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	No hay
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Algunos árboles del parque dan sombra
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Predomina el uso recreativo de la vía, sobre todo los fines de semana y los días festivos.
Inserción en el entorno social y urbanístico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- entorno atractivo (Parque), pero por la noche no hay mucho control ciudadano</li> <li>- Sección desequilibrada (ancho de la vía ciclista en relación con el ancho de la acera).</li> </ul>
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- identificar mejora la vía ciclista (señalización horizontal)</li> <li>- dar continuidad la vía ciclista hacia el norte (Futuro Parque fluvial del Manzanares)</li> <li>- introducir un espacio de resguardo entre el aparcamientos y la vía ciclista</li> </ul>
Otras observaciones	-
Foto	

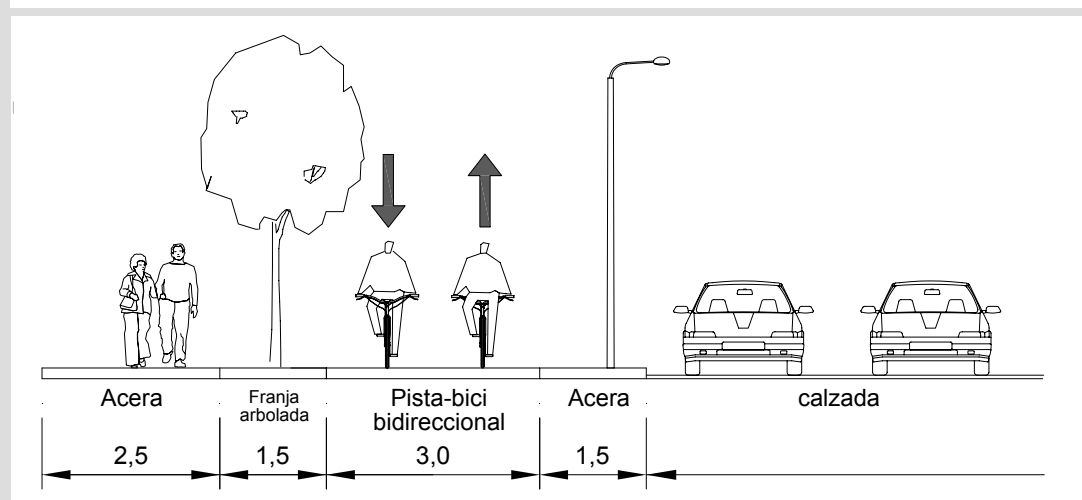
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Avda. de Andalucía



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Avenida de Córdoba / de Andalucía	<b>4</b>
Tramo(s) y longitud	Hospital 12 de Octubre – Carretera de Villaverde a Vallecas (2200m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física: franja con farolas de 1,50 m de ancho	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación mediante la alineación del arbolado entre la acera y la vía ciclista.	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	Señal vertical R-407	
Conectividad actual y potencial	Tramos sin continuidad en todas las intersecciones. En el enlace de la Avenida de Córdoba con la M-40 la vía ciclista queda interrumpida en 200 m. Un enlace con el Anillo Verde Sur, que pasa a pocos metros, está proyectado.	
Señalización	inexistente	
Pendientes	< 1,0%	

Sección Tipo



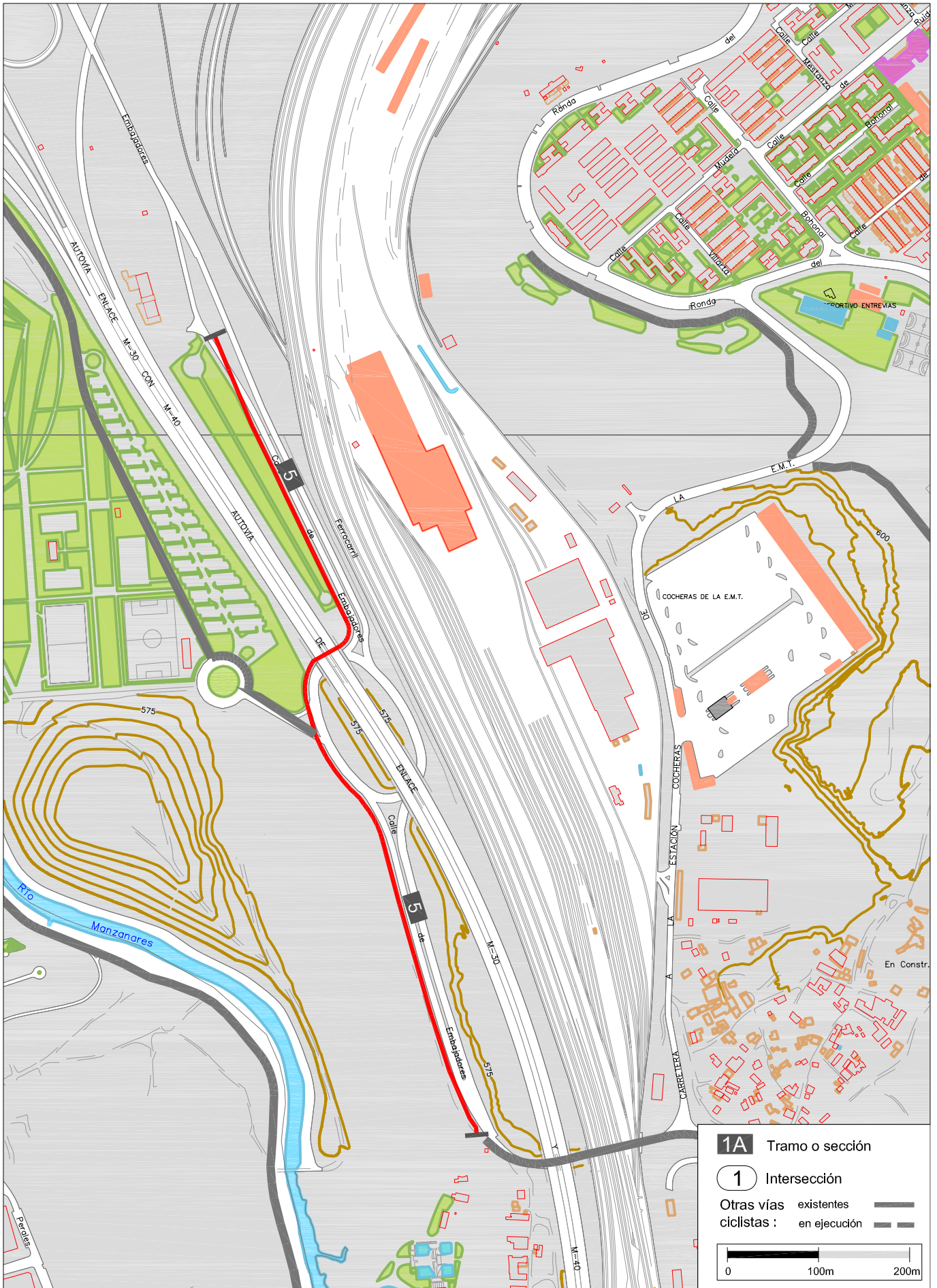
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Las intersecciones con la red viaria están sin acondicionar: La vía ciclista desaparece en las intersecciones.
Pavimentación	Lechada bituminosa
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas por la acera
Protección climática y arbolado	Hay una alineación de arbolado de pequeño porte y de amplios intervalos que apenas dar sombra en el verano.
Mantenimiento	mal (zona en obras), color del pavimento prácticamente desaparecido
Uso actual y posibles conflictos	Prácticamente sin uso debido a sus tramos inconexos
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre anexa a poca distancia de las Avenidas de Córdoba y de Andalucía, que soportan altas intensidades y velocidades de tráfico.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuar la vía ciclista hasta el final de la Av. de Córdoba para conectar con el futuro Parque fluvial del Manzanares y al Anillo Verde Ciclista.</li> <li>- reducir la contaminación acústica</li> <li>- introducir franja verde entre la calzada y la pista-bici</li> </ul>
Otras observaciones	-

Foto



### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista c/ Embajadores

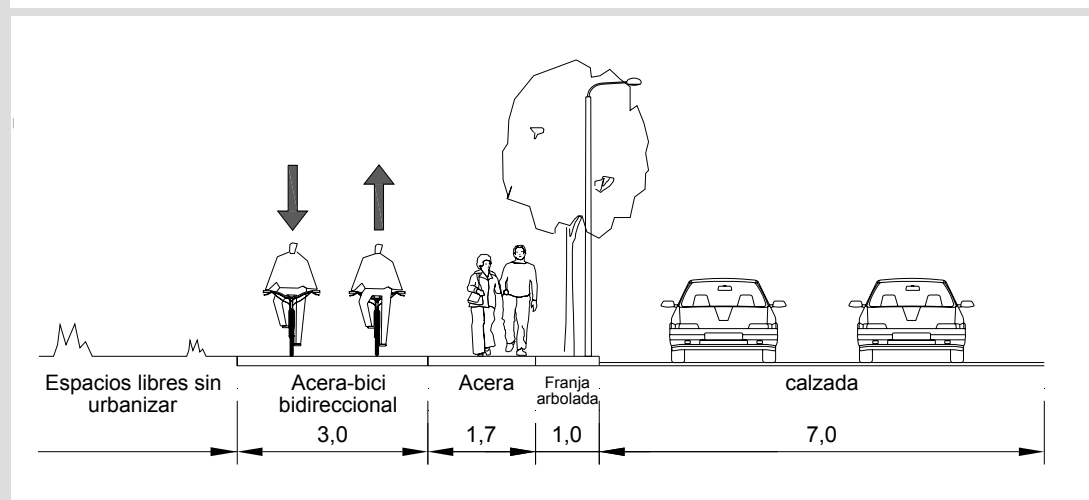




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Calle de Embajadores	<b>5</b>
Tramo(s) y longitud	tramo comprendido entre los Viveros "Raga" y la Depuradora "La China" (1030m)	
Fecha y Promotor	2001 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional anexo a la Prolongación de la calle de Embajadores	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física: la acera separa la vía ciclista de la calzada	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	Anexo al espacio peatonal y segregado de la calzada por la acera y una franja arbolada de 2,70m en total.	
Conectividad actual y potencial	tramo aislado sin continuidad en sus puntos finales, un enlace con el Anillo Verde Ciclista 2ª fase está proyectado.	
Señalización	Señal vertical R-407 y horizontal	
Pendientes	< 0,5%	

Sección Tipo



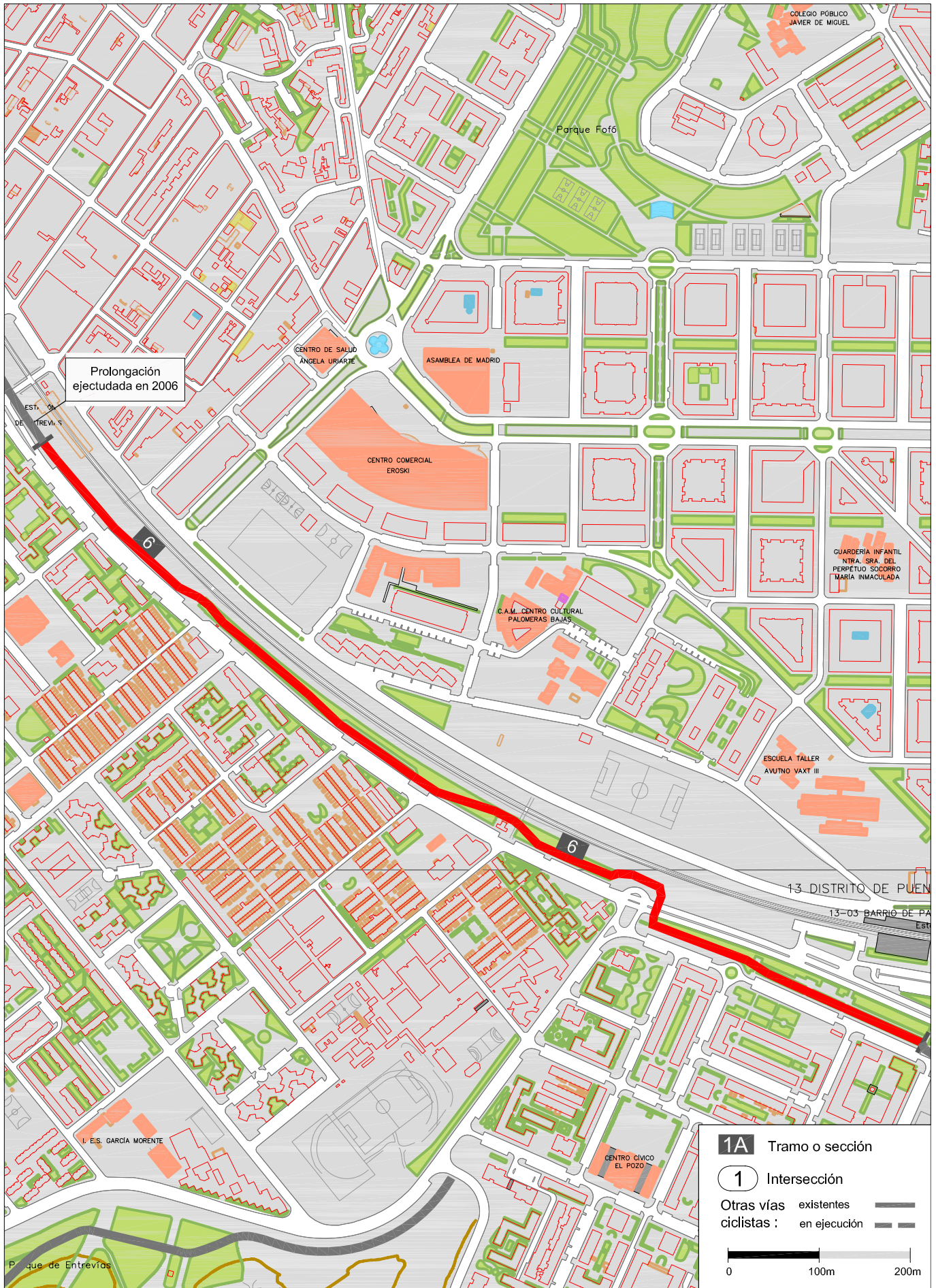
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay una intersección en forma de glorieta con la entrada al Parque Lineal de Manzanares.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Franja arbolada de todavía pequeño porte en la acera
Mantenimiento	Regular, puntualmente hay grietas en el firme donde crece hierba.
Uso actual y posibles conflictos	hay pocos usuarios, ya que se trata de un tramo aislado y un entorno poco atractivo.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Se trata de un entorno peri urbano caracterizado por importantes vías de comunicación (autopista y vías del tren), hay una alta contaminación acústica y atmosférica en el entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aunque en sí no es un tramo muy atractivo, puede jugar un papel importante en el futuro para acceder al Anillo Verde Ciclista desde el centro urbano.</li> <li>- Continuar la vía ciclista sobre el Nudo Sur hasta la plaza de Legazpi.</li> </ul>
Otras observaciones	La utilización de la acera como banda de segregación entre la vía ciclista y la calzada perjudica a los peatones, que no utilizan el espacio anexo a la zona verde.

Foto



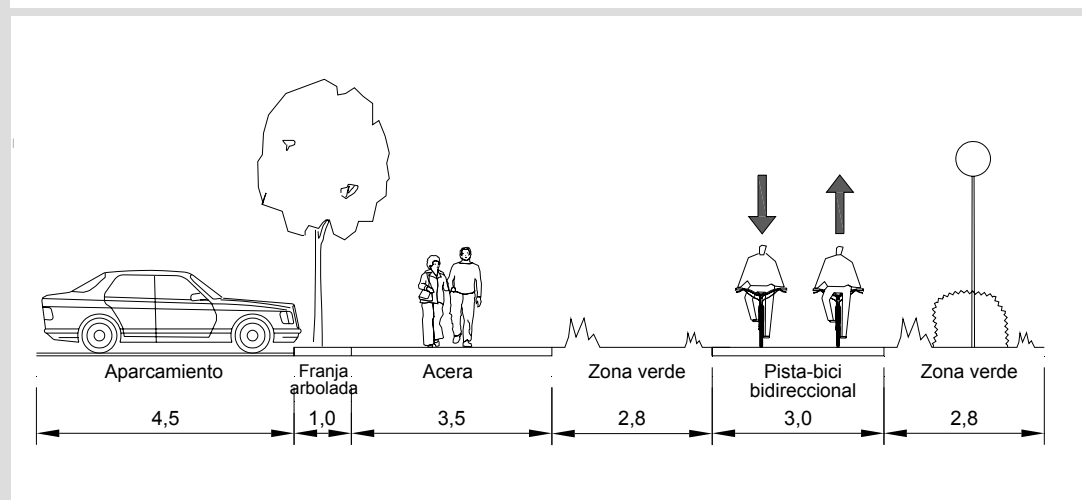
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Avda. Entrevías



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Avenida de Entrevías	<b>6</b>
Tramo(s) y longitud	tramo comprendido entre las Estaciones de cercanías El Pozo y Entrevías (1300m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregado físicamente mediante la acera y franjas verdes.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregado físicamente mediante una franja verde.	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	Segregado físicamente tanto del espacio peatonal como de la calzada	
Conectividad actual y potencial	Enlaza con el Anillo Verde Ciclista en su punto final oriental. La continuación de la pista-bici hasta el final de la Avenida de Entrevías está en fase de ejecución.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	< 1,0%	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	No hay
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas al borde de la vía ciclista.
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado en la acera y en parte en las zonas verdes.
Mantenimiento	Regular, la capa pigmentada está desecha parcialmente y en algunos puntos la vegetación cubre parte de la vía.
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo, sobre todo los fines de semana y días festivos. En horas de máxima demanda hay conflictos con los peatones que utilizan la vía ciclista debido a su atractivo.
Inserción en el entorno social y urbanístico	la vía ciclista transcurre por los espacios libres entre la avenida y las vías del tren en una zona residencial. La proximidad de las viviendas ofrece un cierto control ciudadano también por la noche.
Oportunidades de mejora y conexión	- mejorar la señalización horizontal (pictograma) para disuadir la utilización de la vía por parte de los peatones
Otras observaciones	-

Foto



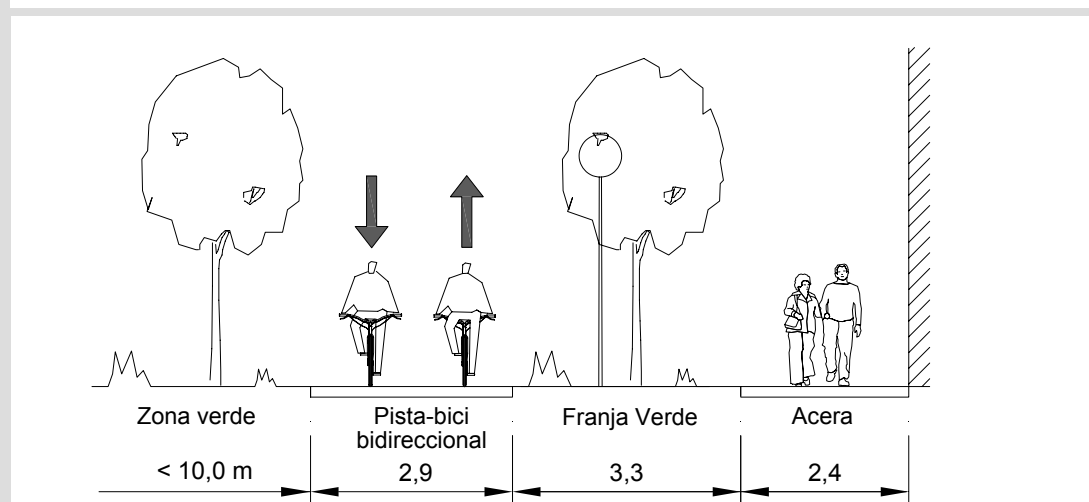
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Polígono Fontarrón



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pista-bici Polígono de Fontarrón	7A
Tramo(s) y longitud	Calle de Carlos Solé – calle de Benjamín Palencia (870m)	
Fecha y Promotor	1978-82 – Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional en paralelo a la Avenida de Albufera y la calle de Pío Felipe	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física a través de amplios espacios libres	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física (franja verde entre acera y la vía ciclista)	
Anchura total y por sentido de circulación	2,90 m (1,45m por sentido)	
Resguardos y segregación	3,50 m hacia el espacio peatonal y mayor de 10 m hacia la calzada	
Conectividad actual y potencial	El punto final de la vía ciclista es la Avenida de la Albufera a la altura de la calle Sole.	
Señalización	no hay señalización alguna para ciclistas	
Pendientes	1 – 5%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay sólo una intersección con la calle José Pauleta y que está sin acondicionar.
Pavimentación	Hormigón
Drenaje y otros elementos constructivos	drenaje hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas al borde de la vía ciclista.
Protección climática y arbolado	Alineación de árboles en los dos bordes de la vía ciclista.
Mantenimiento	Mal, el firme tiene grietas y fisuras y la capa pigmentada está casi desaparecida.
Uso actual y posibles conflictos	actualmente hay pocos usuarios en esta vía. Los fines de semanas y días festivos es cuando más demanda hay.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre a mucha distancia del viario principal por espacios libres en proximidad de las viviendas. El aspecto es un poco descuidado debido a la ausencia del mantenimiento de las zonas verdes y espacios libres.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- acondicionar las intersecciones e introducir señalización horizontal y vertical</li> <li>- continuar la vía por la Av. de Albufera hasta el Anillo Verde Ciclista</li> <li>- mejorar la conservación de las zonas verdes</li> </ul>
Otras observaciones	Hay un puente encima de la calle de José Pauleta, que también utilizan los peatones para salvar el desnivel. Es preciso advertir a los ciclistas de que se trata de un espacio compartido y que hay que adaptar la velocidad.

Foto

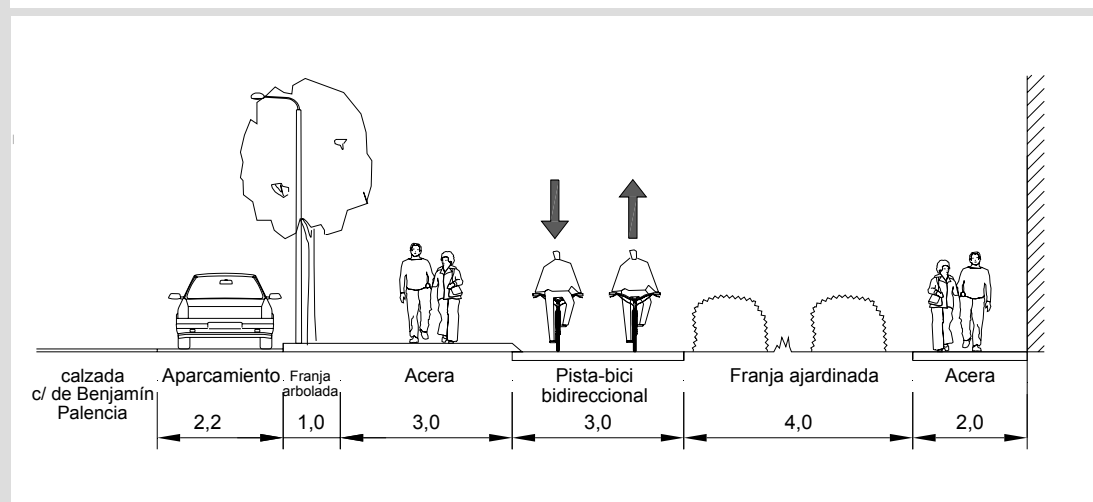





## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pista-bici Polígono de Fontarrón	7B
Tramo(s) y longitud	Calle de Benjamín Palencia (800m)	
Fecha y Promotor	1978-82 – Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional en paralelo a la calle de Benjamín Palencia	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física de 4,50 m, la vía ciclista transcurre al borde exterior de la calle	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física (bordillo entre acera y vía ciclista), La ubicación de la vía ciclista al borde del viario complica el diseño de las intersecciones y la relación entre los viandantes y los ciclistas.	
Anchura total y por sentido de circulación	2,80 m (1,40m por sentido)	
Resguardos y segregación	No hay resguardos entre la acera y la pista-bici. Respecto a la calzada la acera y la franja de aparcamientos segregan la vía ciclista con un ancho total de 6,70 m.	
Conectividad actual y potencial	La vía ciclista no tiene continuidad en las intersecciones, donde un bordillo incómodo y peligroso define el final de cada tramo. La vía ciclista tiene conexión con el Anillo Verde ciclista.	
Señalización	Señalización vertical R-407	
Pendientes	< 1,5%	

Sección Tipo



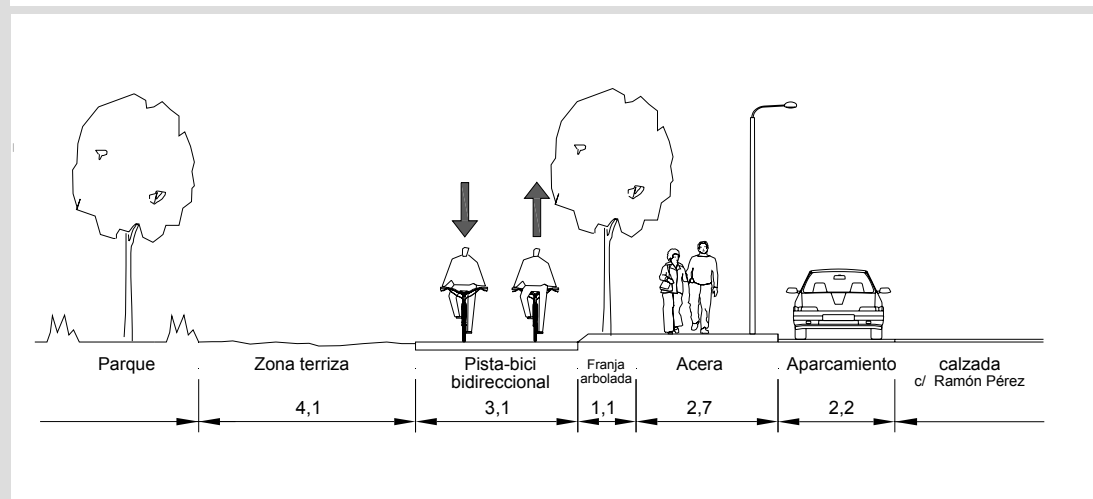
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay cuatro intersecciones con el viario local del barrio, todas sin acondicionar.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en color rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Hay una franja de arbolado
Mantenimiento	Mal, debido a la erosión de los espacios libres anexas hay tramos cubiertos con tierra
Uso actual y posibles conflictos	actualmente hay pocos usuarios en esta vía. Los fines de semanas y días festivos es cuando más demanda hay.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por un entorno urbano donde predominan las viviendas en bloques y pequeños parques urbanos y espacios libres. La pista-bici no se integra bien en la acera, ya que transcurre a una cota distinta y está muy ancho.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- acondicionar intersecciones (bajar el bordillo y señalizar paso ciclista).</li> <li>- Estudiar la posibilidad de implantar la vía ciclista entre la franja de aparcamientos y acera, segregandola con una franja arbolada</li> <li>- introducir señalización horizontal</li> </ul>
Otras observaciones	La ubicación de la banda ciclista al borde exterior del viario dificulta diseñar los pasos ciclistas en las intersecciones y genera innecesariamente conflictos entre peatones y ciclistas.
Foto	


## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pista-bici Polígono de Fontarrón	7C
Tramo(s) y longitud	Parque del Cerro del Tío Pío (1500m)	
Fecha y Promotor	1978-82 – Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional en paralelo a la calle de Ramón Pérez de Ayala (tramo anexo al Parque del Cerro del Tío Pío)	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física, la vía ciclista transcurre al borde exterior de la calle.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física (bordillo entre acera y vía ciclista), Los peatones disponen además de un camino de tierra compactada anexo a la vía ciclista.	
Anchura total y por sentido de circulación	Anchura total y por sentido de circulación • 3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	Una franja arbolada de 1,10m sirve de resguardo frente al espacio peatonal. En relación con la calzada la propia acera y la franja de aparcamiento forman un espacio de resguardo de 6,00m.	
Conectividad actual y potencial	Tramo inconexo debido a la falta de acondicionamiento de las intersecciones (bordillos altos configuran el punto final de la pista-bici en los cruces).	
Señalización	Señalización vertical R-407	
Pendientes	Las pendientes oscilan entre un 2,5% y un 3,8%	

Sección Tipo



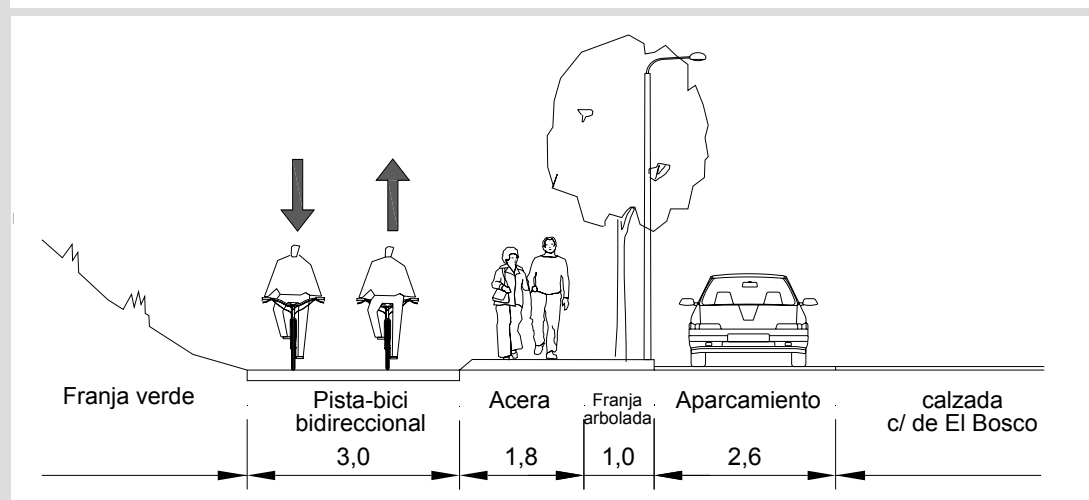
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay varias intersecciones con el viario local del barrio, todas sin acondicionar.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en color rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Hay una franja de arbolado en la acera
Mantenimiento	regular
Uso actual y posibles conflictos	actualmente hay pocos usuarios en esta vía. Los fines de semanas y días festivos es cuando más demanda hay.
Inserción en el entorno social y urbanístico	la vía ciclista transcurre anexa al Parque del Cerro del Tío Pio y a la calle Ramón Pérez en una zona residencial. A lo largo del recorrido hay unas vistas panorámicas de la ciudad de Madrid.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- acondicionar intersecciones (bajar el bordillo y señalizar paso ciclista).</li> <li>- introducir una señalización horizontal</li> </ul>
Otras observaciones	-
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pista-bici Polígono de Fontarrón	7D
Tramo(s) y longitud	Calle El Bosco (1700m)	
Fecha y Promotor	1978-82 – Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional en paralelo a la calle El Bosco	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física, la vía ciclista transcurre al borde exterior de la calle.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física (bordillo entre acera y vía ciclista)	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	No hay resguardos entre la acera y la vía ciclista. La acera y una franja de aparcamientos crean un espacio de resguardo de 4,40m respecto a la calzada.	
Conectividad actual y potencial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tramo aislado debido a la falta de acondicionamiento de las intersecciones.</li> <li>- En un tramo de unos 100m (entre c/ de Pío Felipe y la travesía Humanes) no hay banda ciclista.</li> </ul>	
Señalización	Señalización vertical R-407	
Pendientes	hay una pendiente continua de aproximadamente un 3,3%	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay muy pocas intersecciones con la red viaria, únicamente con la calle de Pío Felipe y Ramón Pérez, las dos sin acondicionar.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en color rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Hay una franja de arbolado en la acera
Mantenimiento	regular
Uso actual y posibles conflictos	actualmente hay pocos usuarios en esta vía. Los fines de semanas y días festivos es cuando más demanda hay.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre anexa a una franja verde en paralelo a la calle El Bosco. La ausencia de acceso a viviendas transmite una sensación de falta de seguridad ciudadana por las noches.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- acondicionar tramo inconexo e intersecciones (bajar el bordillo y señalizar paso ciclista).</li> <li>- introducir una señalización horizontal</li> <li>- estudiar la posibilidad de trazar la vía ciclista entre la acera y los aparcamientos.</li> </ul>
Otras observaciones	Actualmente los peatones están segregados de las zonas verdes por la pista-bici, por lo que invaden frecuentemente el espacio ciclista. Además el ancho de la acera es insuficiente y el mobiliario urbano lo reduce todavía más.

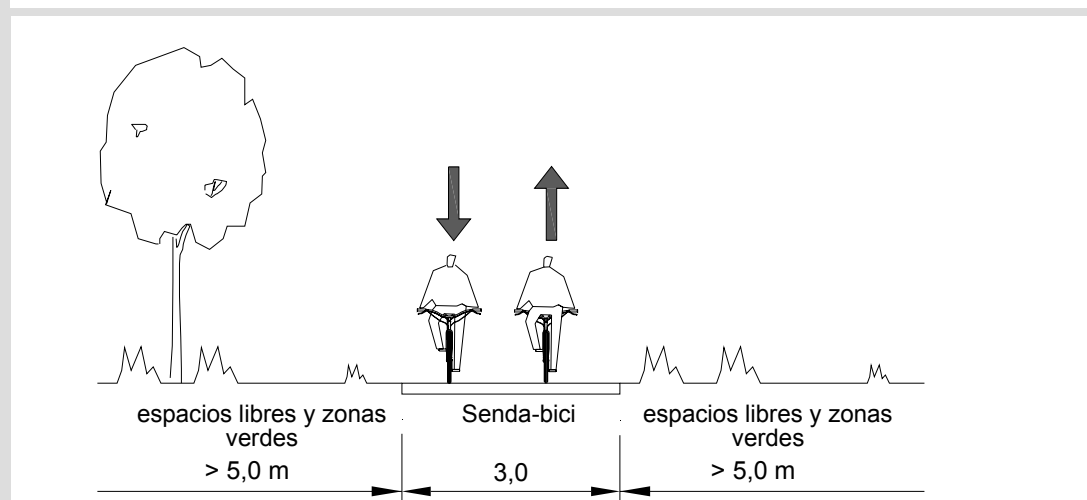
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pista-bici Polígono de Fontarrón	7E
Tramo(s) y longitud	Parque Lineal de Palomeras (540m)	
Fecha y Promotor	1978-82 – Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici bidireccional por el Parque Lineal de Palomeras	
Relación con el tráfico motorizado	Trazado independiente	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Trazado independiente de la senda peatonal	
Anchura total y por sentido de circulación	2,80 m (1,40m por sentido)	
Resguardos y segregación	Sin resguardos, ya que se trata de un trazado independiente tanto del espacio peatonal como de la calzada.	
Conectividad actual y potencial	El tramo se convierte posteriormente en el Anillo Verde Ciclista a la altura del puente ciclista sobre la A-3	
Señalización	Señalización vertical R-407	
Pendientes	Se trata de un tramo con una pendiente suave de aproximadamente un 2%.	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

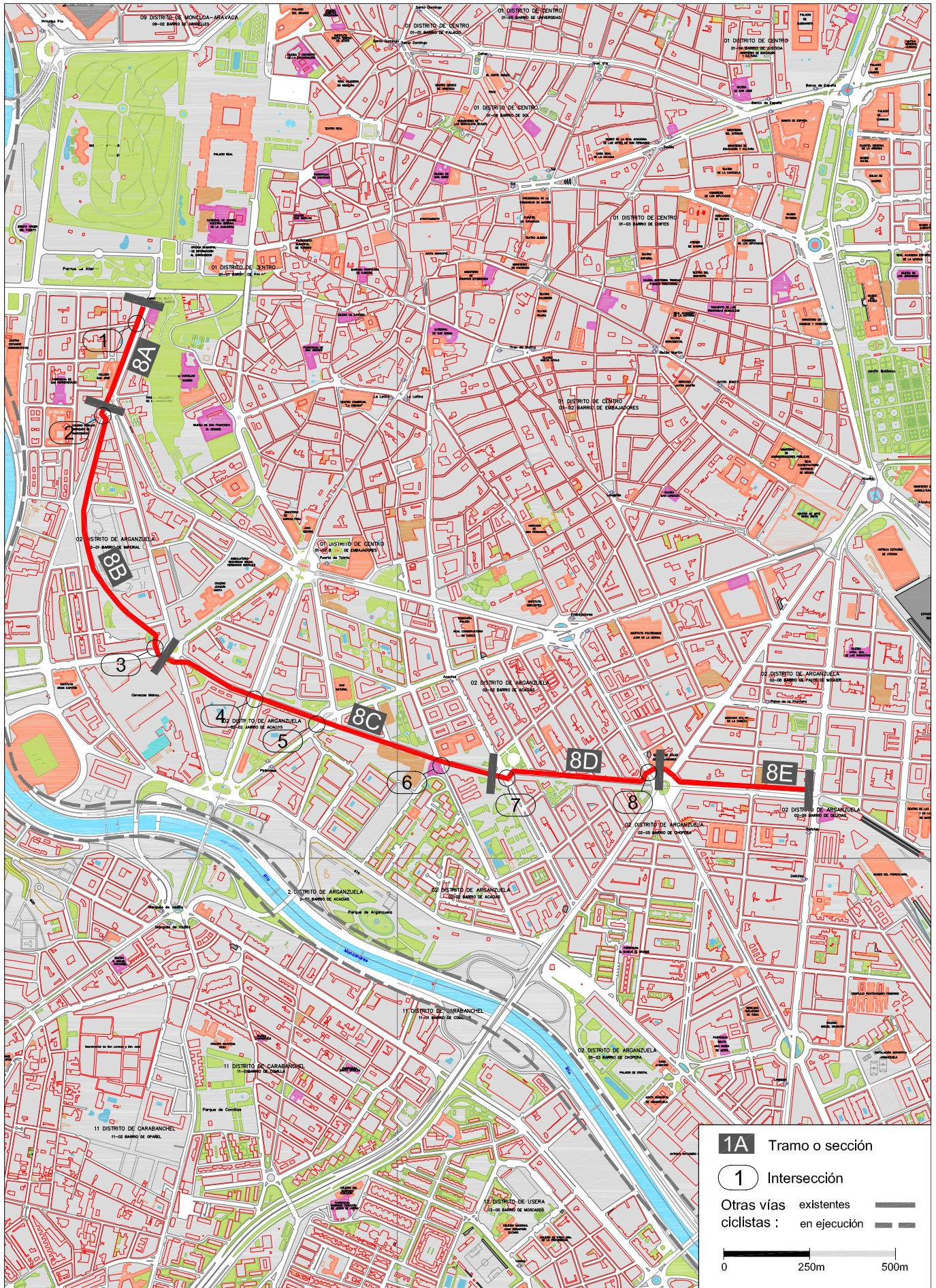
Intersecciones	No hay intersecciones con la red viaria.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en color rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	alineación de farolas a lo largo de la vía ciclista.
Protección climática y arbolado	En la mayor parte el arbolado existente es escaso.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo, sobre todo días no laborales. Hay poco conflictos con los peatones, ya que disponen de caminos propios por el parque.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Vía ciclista transcurre por el Parque lineal de Palomares con poca seguridad ciudadana por la noche.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- plantar árboles para mejor protección climática</li> <li>- introducir señalización horizontal</li> </ul>
Otras observaciones	-

Foto





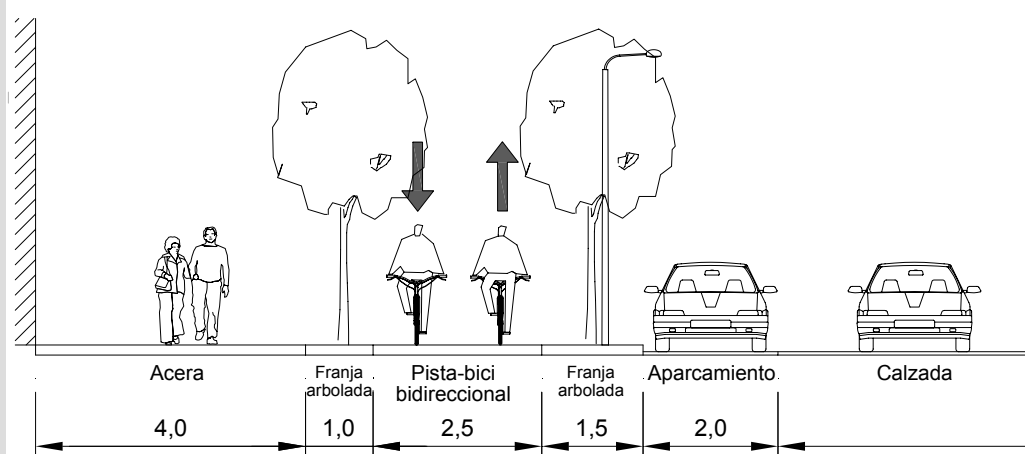
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Pasillo Verde



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pasillo Verde Ferroviario	<b>8A</b>
Tramo(s) y longitud	Ronda de Segovia (380m)	
Fecha y Promotor	1990 Consorcio entre el Ayuntamiento y RENFE	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física discontinua: La alineación de árboles segrega el espacio peatonal de la vía ciclista.	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50 m (1,25m por sentido)	
Resguardos y segregación	Frente a la calzada hay una resguardo de 1,50m (franja arbolada) más los 2,20m de los aparcamientos en línea. Frente al espacio peatonal hay una franja arbolada de 1,00 m.	
Conectividad actual y potencial	A poca distancia del punto final de la pista-bici está la Casa de Campo así como el futuro parque fluvial del río Manzanares.	
Señalización	Señal vertical R-407a	
Pendientes	2%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay dos intersecciones con la red viaria y están semaforizadas y acondicionadas para ciclistas.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Inclinación hacia la calzada
Iluminación	Alineación de faroles en la acera
Protección climática y arbolado	Existen dos franjas de arbolado anexas a la vía ciclista que ofrecen una buena protección contra el sol en el verano.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo y cotidiano. A su vez es un tramo muy frecuentado por viandantes, pero hay pocos conflictos debido a los espacios suficientemente amplios y bien segregados.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Entorno urbano donde predomina el uso residencial mezclado con pequeños locales comerciales. La vía se integra bien en el entorno debido a la alineación de arboles en sus bordes y al ancho adecuado de la pista-bici en relación con la acera.
Oportunidades de mejora y conexión	Continuar la vía ciclista hasta la Glorieta de San Vicente, donde se podrá acceder a la Casa de Campo así como el futuro parque fluvial del Manzanares.
Otras observaciones	La sección está bien equilibrada y se integra bien en la acera. Sin embargo el hecho de que se trata de una sección bidireccional reduce su funcionalidad y seguridad en las intersecciones.

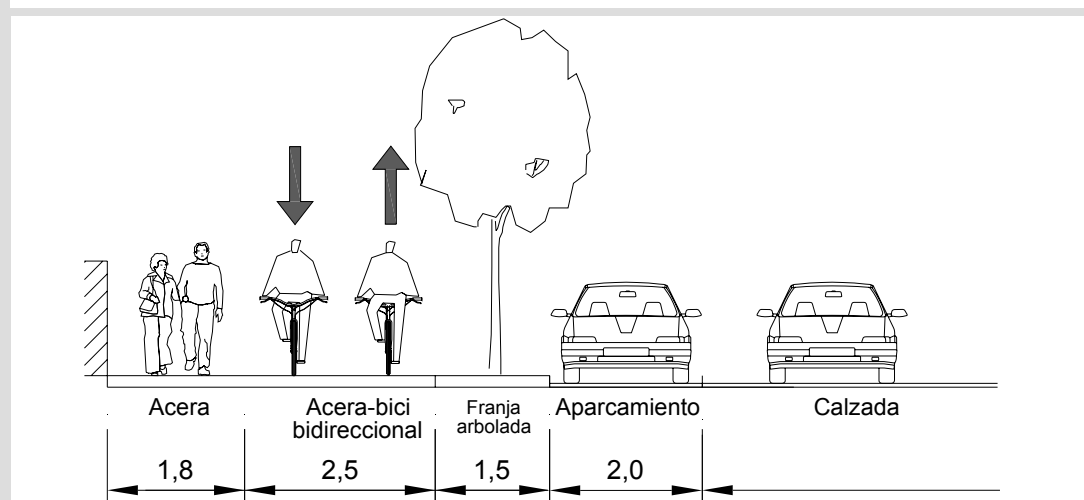
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pasillo Verde Ferroviario	<b>8B</b>
Tramo(s) y longitud	Calle Santa María la Real de Nieva (840m)	
Fecha y Promotor	1990 Consorcio entre el Ayuntamiento y RENFE	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica (cambio de pavimento). El ancho de la acera es variable, en un subtramo es demasiado estrecha.	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50 m (1,25m por sentido)	
Resguardos y segregación	Frente a la calzada hay un resguardo de 1,50 m (franja arbolada) más el ancho de la franja de aparcamientos de 2,00 m respecto a la calzada. No hay resguardos respecto al espacio peatonal.	
Conectividad actual y potencial	Desde la plaza de Francisco Morano sería oportuno tener enlaces con el futuro Parque fluvial del río Manzanares y con los barrios al otro lado del río a través del Paseo de los Pontones.	
Señalización	Señal vertical R-407a	
Pendientes	< 3,5%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	No hay intersecciones con la red viaria hasta llegar a su punto final de la plaza de Francisco Morano.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Inclinación hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Hay una franjas de arbolado anexa a la vía ciclista, pero al lado norte, por lo que no ofrece mucha sombra en el verano.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	predomina el uso recreativo y también son frecuentes los ciclistas urbanos. Debido a la sección estrecha de la acera y la ausencia de resguardos a menudo los peatones invaden el espacio ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía transcurre por una zona urbana, pero en un lado de la calle no hay acceso a viviendas u otros usos, ya que hay un desnivel entre la calle y las parcelas colindantes.
Oportunidades de mejora y conexión	Estudiar la posibilidad de eliminar la franja de aparcamientos para ampliar el ancho de la acera al menos en la sección estrecha.
Otras observaciones	-

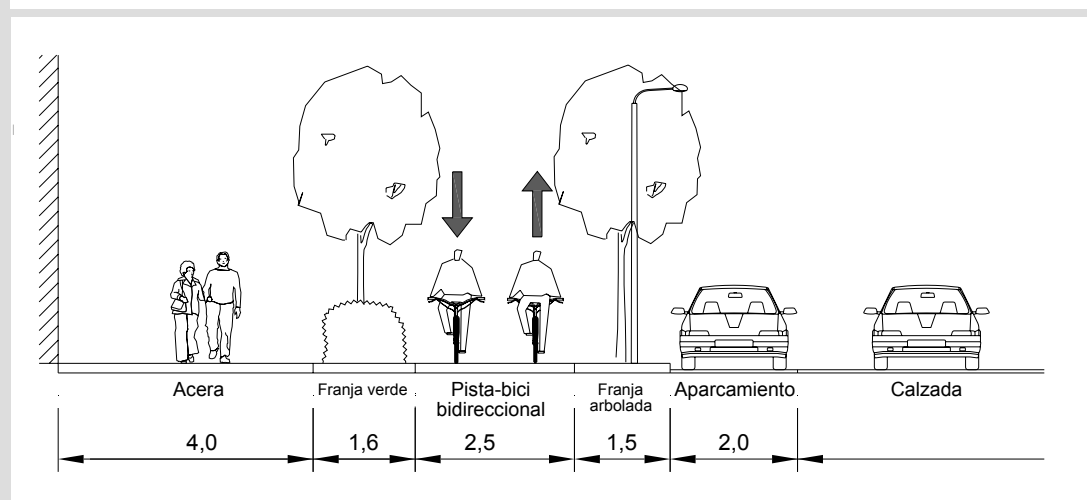
Foto




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pasillo Verde Ferroviario	<b>8C</b>
Tramo(s) y longitud	Calle del Doctor Vallejo Nájera (entre Pl. Francisco Morano y Paseo de la Esperanza) - 1020m	
Fecha y Promotor	1990 Consorcio entre el Ayuntamiento y RENFE	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física : La alineación de árboles segrega el espacio peatonal de la vía ciclista.	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50 m (1,25m por sentido)	
Resguardos y segregación	1,50 hacia la calzada y franja arbolada de 1,60 m hacia el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	La vía está conectada con los demás tramos de este itinerario. Sería oportuno tener una conexión a través del Paseo de las Acacias hacia al futuro Parque fluvial del río Manzanares.	
Señalización	Señal vertical R-407a	
Pendientes	< 2%	

## Sección Tipo



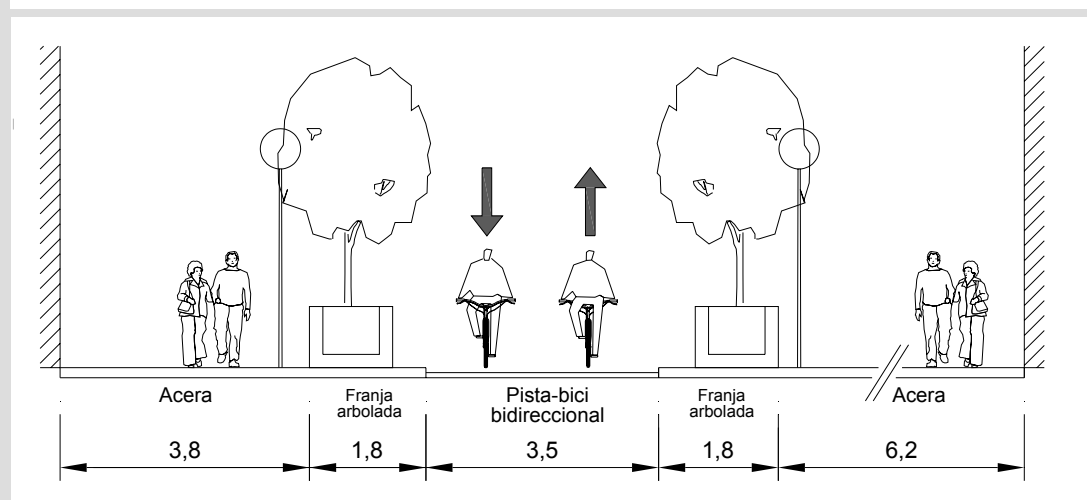
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay una intersección semafORIZADA con la red viaria (calle Toledo)
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Inclinación hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Existen dos franjas de arbolado anexas a la vía ciclista que ofrece buena protección contra el sol en el verano
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo y cotidiano
Inserción en el entorno social y urbanístico	Entorno urbano donde predominan el uso residencial y comercial
Oportunidades de mejora y conexión	Enlazar la vía ciclista por la calle de Toledo con el futuro parque fluvial del Manzanares y los barrios del otro lado del río.
Otras observaciones	En los vados hay bolardos en la mitad de la vía ciclista que pueden resultar peligrosos en caso de mala iluminación. Además la frecuente alteración entre la cota de los vados y de la vía ciclista resulta incómoda para el ciclista.
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS


Denominación	Vía ciclista: Pasillo Verde Ferroviario	<b>8D</b>
Tramo(s) y longitud	Calle del Doctor Vallejo Nájera (tramo peatonal entre el Paseo de la Esperanza y Glorieta Santa María de la Cabeza) - 520m	
Fecha y Promotor	1990 Consorcio entre el Ayuntamiento y RENFE	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional en una vía peatonal	
Relación con el tráfico motorizado	Calle peatonal	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante un bordillo alto, la pista-bici divide la vía por la mitad, En general el ancho de la acera también es generoso (hasta 6,20m).	
Anchura total y por sentido de circulación	3,60 m (1,80 m por sentido)	
Resguardos y segregación	La colocación de macetas de arbolado crean un espacio de resguardo frente a la acera de aproximadamente 1,80 m	
Conectividad actual y potencial	La vía está conectada con los demás tramos de este itinerario.	
Señalización	Señalización horizontal (pictograma bicicleta) al principio y al final	
Pendientes	1,1%	

Sección Tipo





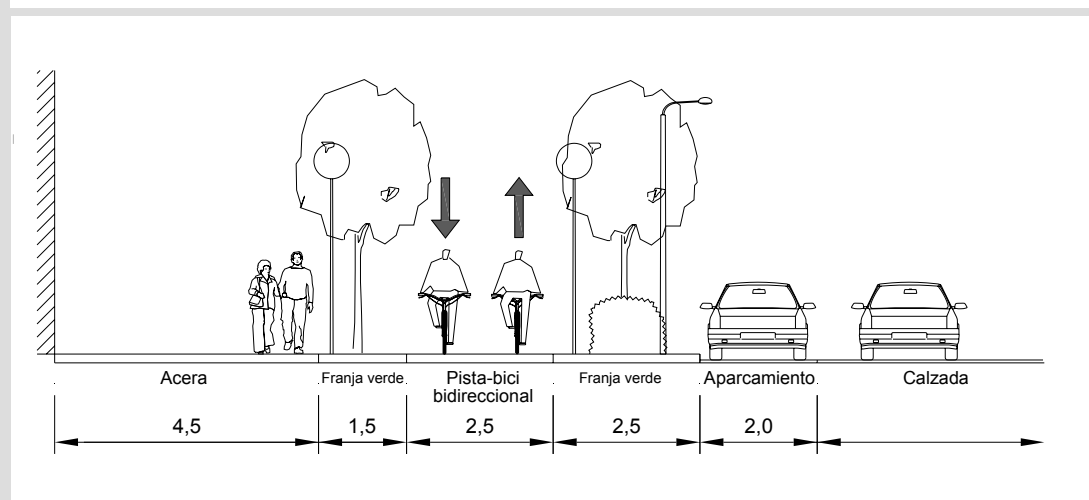
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	No hay intersecciones con la red viaria.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia los bordes de la pista-bici, donde hay rejillas de desagüe integradas en el bordillo
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de macetas con árboles de pequeño porte
Mantenimiento	Bien, debido a las obras del túnel debajo la Glorieta de Santa María de Cabeza en el año 2004 recién pavimentado
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo y cotidiano, los peatones utilizan frecuentemente el espacio ciclista, sobre todo con vehículos de juguete con niños, ya que la ocupación del eje central de la calle por la banda ciclista y su pavimento resulta atractivo para los viandantes.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Entorno urbano de uso residencial
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar la señalización horizontal (pictogramas de bicicletas) para avisar a los peatones del espacio ciclista</li> <li>- eliminar el bordillo alto entre la vía ciclista y el espacio peatonal</li> </ul>
Otras observaciones	La pista ciclista es una barrera arquitectónica, ya que sólo en algunos puntos los peatones pueden cruzarla. Su situación y su firme liso atrae a peatones con cochecito de niños, coches de juguetes etc.
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Pasillo Verde Ferroviario	<b>8E</b>
Tramo(s) y longitud	Calle del Ferrocarril (450m)	
Fecha y Promotor	1990 Consorcio entre el Ayuntamiento y RENFE	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante franja arbolada y aparcamiento	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante franja arbolada y mobiliario urbano	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50 m (1,25 m por sentido)	
Resguardos y segregación	hay un espacio de resguardo de 4,50 m respecto a la calzada, constituido por la franja verde y los aparcamientos en línea. Respecto a la banda peatonal hay una franja arbolada que acoge el mobiliario urbano de 1,50 m.	
Conectividad actual y potencial	Tramo final de la vía ciclista del Pasillo Verde Ferroviario. Es imprescindible continuar la vía tanto hacia el sur (futuro Parque fluvial del Manzanares y Parque Enrique Tierno Galván) como hacia el norte (Parque del Retiro, Paseo del Prado).	
Señalización	Señalización horizontal (pictograma bicicleta) y vertical (Señal vertical R-407)	
Pendientes	1,0%	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	semaforizadas
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de dos franjas arboladas anexo a la vía ciclista
Mantenimiento	Regular, la señalización horizontal casi ha desaparecido y el acabado de la superficie es irregular.
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo y cotidiano, debido a los usos comerciales colindantes es muy habitual ver vehículos estacionados en la vía ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por un entorno urbano de usos residenciales y comerciales, con frecuentes vados que cruzan la vía ciclista.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovar la señalización horizontal,</li> <li>- mayor vigilancia para evitar vehículos estacionados en la vía ciclista,</li> <li>- continuar la vía ciclista con una posible vía ciclista que enlaza el futuro parque fluvial del Manzanares y el Paseo del Prado.</li> </ul>
Otras observaciones	-

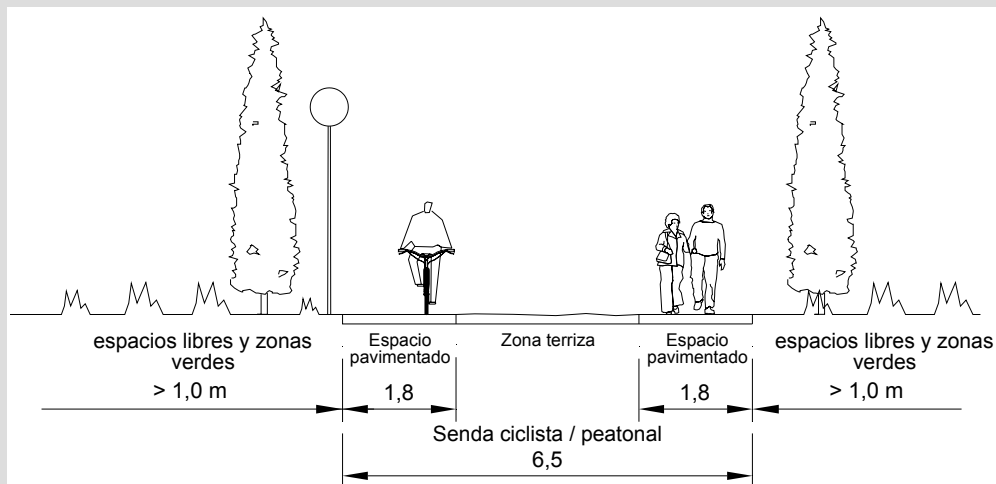
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Ciudad Universitaria	9A
Tramo(s) y longitud	Plaza de la Moncloa - Faro de Madrid (320m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Senda peatonal / ciclista sobre el antiguo trazado del tranvía Ciudad Universitaria	
Relación con el tráfico motorizado	senda independiente de la red viaria.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Espacio compartido	
Anchura total y por sentido de circulación	6,50 m y 5,30 en la sección del puente sobre la Av. de los Reyes Católicos	
Resguardos y segregación	Sección compartida con los peatones, los distintos elementos del pavimento (adoquín, tierra compactada) indica el espacio preferente para los distintos grupos de usuarios.	
Conectividad actual y potencial	Actualmente la senda ciclista / peatonal termina frente a la plaza de Moncloa, sería conveniente continuar la vía hacia los distritos céntrico para garantizar el acceso seguro de los estudiantes que viven en la zona.	
Señalización	sin señalización	
Pendientes	< 1,0%	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8A</b>
Tramo:	Ronda de Segovia	
Intersección:	c/ Manzanares	<b>1</b>
Tipo de intersección	cruce perpendicular de la calle Manzanares de sentido único	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	Línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C)	
Señalización para los demás usuarios	Ceda del paso para los conductores y paso de cebra para peatones	
Relación vía ciclista / calzada	Retranqueado pero con continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	Los coches aparcen frecuentemente en el paso ciclista e impiden su utilización.	
Observaciones / Medidas de mejora	Ampliar las aceras y reducir el ancho de la calzada de la calle Manzanares para impedir el estacionamiento ilegal. Señalización vertical de aviso del paso ciclista bidireccional en la calle Manzanares.	
Foto		

## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8A</b>
Tramo:	calle Segovia	
Intersección:	Paseo de los Melancólicos	<b>2</b>
Tipo de intersección	cruce perpendicular del Paseo de los Melancólicos	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	El semáforo dispone de luces específicas para ciclistas, pero falta la señalización horizontal del paso ciclista.	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	Retranqueado para poder enlazar con la acera de la Calle Santa María la Real de Nieva	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	Los coches aparcen frecuentemente en el paso ciclista e impiden su utilización.	
Observaciones / Medidas de mejora	Ampliar las aceras y reducir el ancho de la calzada de la calle Manzanares para impedir el estacionamiento ilegal.	

Foto




## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8B</b>
Tramo:	Calle Santa María la Real de Nieva	
Intersección:	Plaza Francisco Morano	<b>3</b>
Tipo de intersección	Glorieta, cruce sobre el ramal Paseo de los Pontones y el Paseo Imperial	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica del semáforo y línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C)	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	Retranqueado aproximadamente 6 m, cruce de calzada con cuatro carriles	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	Las dimensiones geométrica (radio de giro entre los enlaces de la glorieta: 15m) y ancho de la calzada (15m) facilitan velocidades altas. El retranqueo resulta incómodo debido a giros abruptos y pendientes innecesarias.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aplicar dimensiones estrictas para el diseño de la glorieta (eliminar aparcamientos en el interior de la glorieta)</li> <li>- reducir el retranqueo de la vía ciclista y ampliar la acera para impedir estacionamiento ilegal</li> </ul>	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8C</b>
Tramo:	Calle del Doctor Vallejo Nájera	
Intersección:	calle Toledo	<b>4</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular de la calle Toledo	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica del semáforo y línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C)	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	Muy retranqueado (aprox. 11 m), cruce de seis carriles divididos por una amplia mediana.	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	- retranqueo de la vía ciclista y giros abruptos que resultan incómodos para los ciclistas.	
Observaciones / Medidas de mejora	- reducir el retranqueo y suavizar los radios de giro de la vía ciclista para mejorar la comodidad	
Foto		



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8C</b>
Tramo:	Calle del Doctor Vallejo Nájera	
Intersección:	Plaza Ortega y Munilla	<b>5</b>
Tipo de intersección	Glorieta, cruce sobre el ramal Paseo de las Acacias	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica del semáforo y línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C)	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	muy retranqueado (aprox. 10 m), lo que no sólo significa un rodeo innecesario sino también unas subidas adicionales	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	Cruce incómodo debido a los rodeos y subidas innecesarios.	
Observaciones / Medidas de mejora	- reducir el retranqueo y suavizar los radios de curva de la vía ciclista para mejorar la comodidad	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8C</b>
Tramo:	Calle del Doctor Vallejo Nájera	
Intersección:	c/ de Arganda	<b>6</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular en ángulo pequeño de la calle de Arganda	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica del semáforo y línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C)	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	Poco retranqueado, continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal muy retranqueado del paso ciclista sin continuidad de la acera	
Utilización / Incidentes	Los peatones utilizan frecuentemente el paso ciclista, ya que el paso peatonal está demasiado retranqueado.	
Observaciones / Medidas de mejora	- Diseñar el paso peatonal en paralelo al paso ciclista.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8C</b>
Tramo:	Calle del Doctor Vallejo Nájera	
Intersección:	Paseo de la Esperanza	<b>7</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular del Paseo de la Esperanza	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica del semáforo y línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C)	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	Muy retranqueado del borde de la calzada (sin continuidad directa) y giro brusco de la vía ciclista. Cruce de una calzada de cuatro carriles.	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	El retranqueo pronunciado de la vía ciclista y los giro bruscos resultan incómodos e incluso peligrosos para los ciclistas.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- reducir el retranqueo garantizando una mayor continuidad directa de la vía ciclista</li> <li>- implantar refugios en el centro de la calzada para hacer el cruce más seguro.</li> </ul>	
Foto		

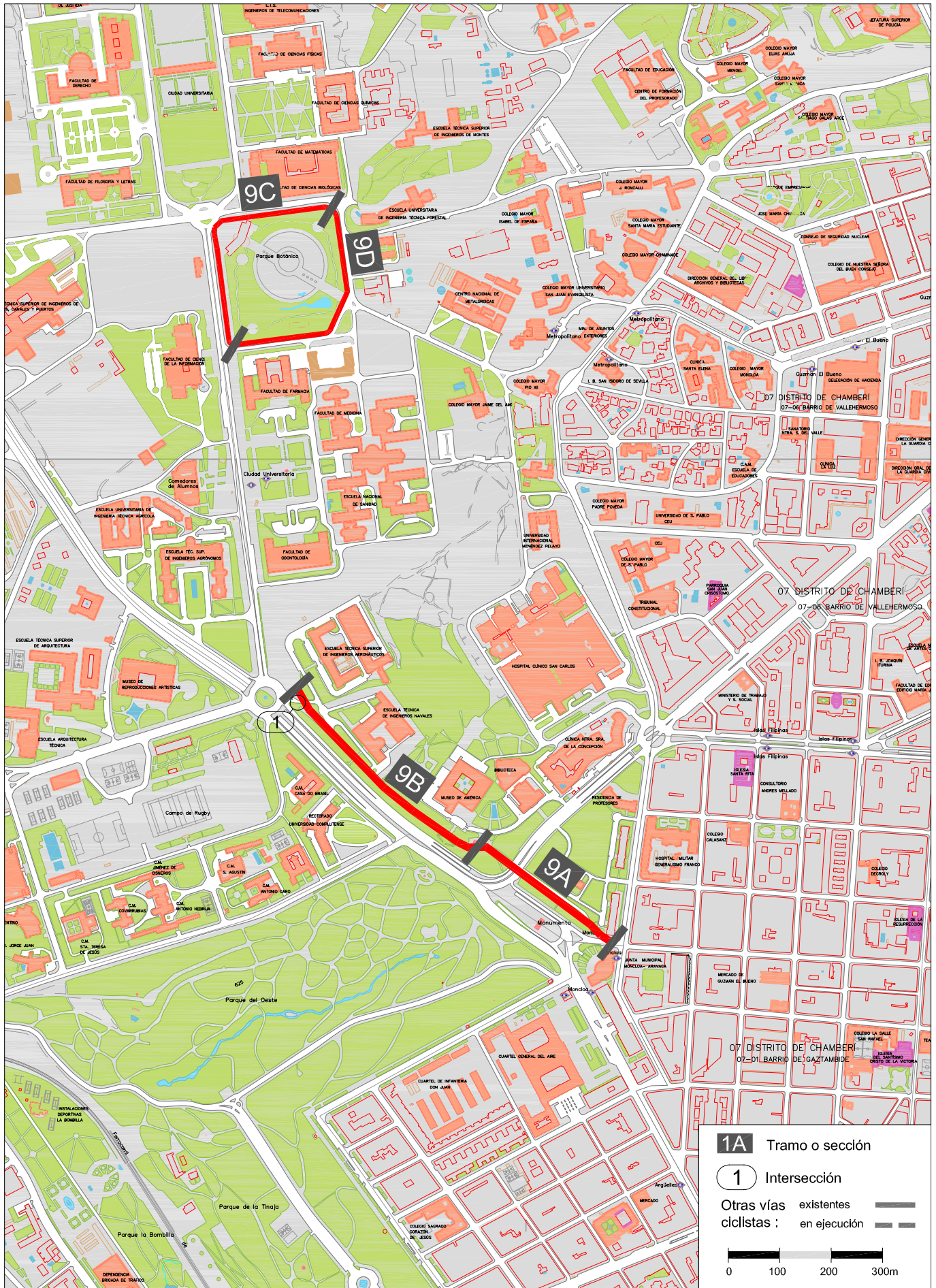
## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Pasillo Verde Ferroviario</b>	<b>8E</b>
Tramo:	Calle del Ferroviario	
Intersección:	Glorieta de Santa María de la Cabeza	<b>8</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Luz específica para el ciclista en el semáforo y línea discontinua (Marca vial 4.4 de la Norma 8.2-I.C). Ancho del paso ciclista muy reducido.	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	poco retranqueado, buena continuidad de la vía ciclista,	
Relación con el cruce peatonal	Paso peatonal en paralelo	
Utilización / Incidentes	El ancho reducido del paso ciclista resulta peligroso cuando se cruzan ciclistas en sentido opuesto.	
Observaciones / Medidas de mejora	- Adaptar el ancho del paso ciclista al ancho de la vía ciclista (> 2,00 m).	

Foto



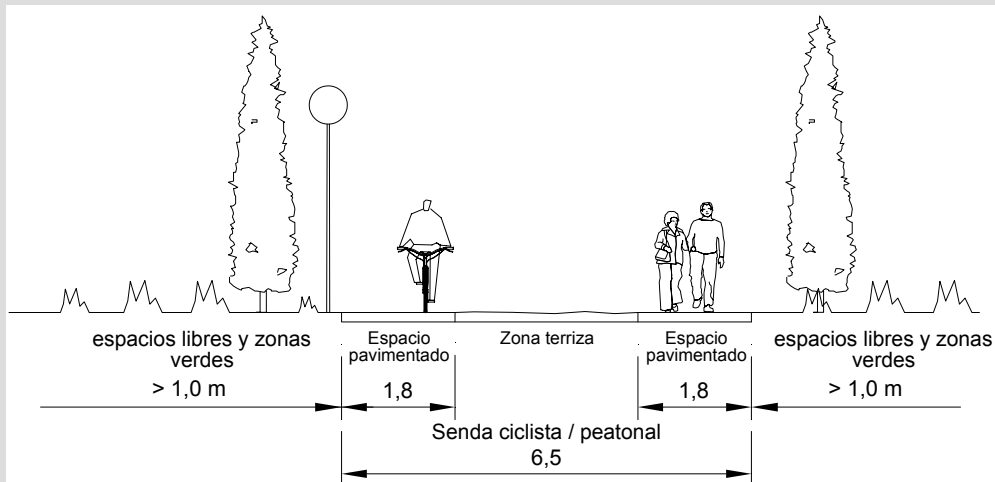
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Moncloa - Ciudad Universitaria




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Ciudad Universitaria	<b>9A</b>
Tramo(s) y longitud	Plaza de la Moncloa - Faro de Madrid (320m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Senda peatonal / ciclista sobre el antiguo trazado del tranvía Ciudad Universitaria	
Relación con el tráfico motorizado	senda independiente de la red viaria.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Espacio compartido	
Anchura total y por sentido de circulación	6,50 m y 5,30 en la sección del puente sobre la Av. de los Reyes Católicos	
Resguardos y segregación	Sección compartida con los peatones, los distintos elementos del pavimento (adoquín, tierra compactada) indica el espacio preferente para los distintos grupos de usuarios.	
Conectividad actual y potencial	Actualmente la senda ciclista / peatonal termina frente a la plaza de Moncloa, sería conveniente continuar la vía hacia los distritos céntrico para garantizar el acceso seguro de los estudiantes que viven en la zona.	
Señalización	sin señalización	
Pendientes	< 1,0%	

## Sección Tipo



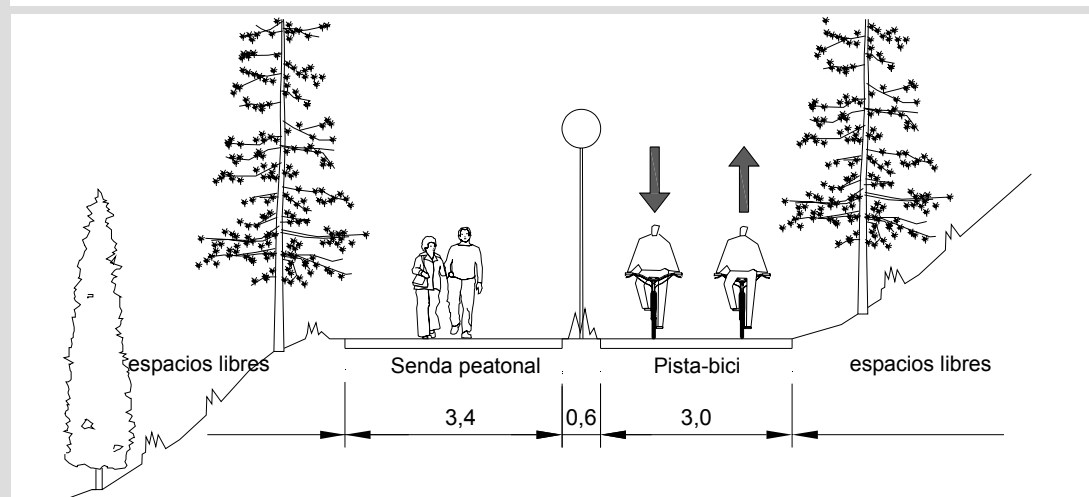
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	sin intersecciones con la red viaria
Pavimentación	Franjas laterales de baldosas y superficie de terriza en el centro
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia el borde
Iluminación	Alineación de farolas a lo largo de la senda
Protección climática y arbolado	Arbolado de gran porte en el borde sur que ofrece buena protección contra el sol en el verano
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Predomina el uso recreativo pero también hay ciclistas que acceden al campus universitario. En horas de máxima demanda los ciclistas tienen que adaptar su velocidad a la situación.
Inserción en el entorno social y urbanístico	la senda peatonal y ciclista transcurre por zonas verdes y sobre un puente sobre la Av. de los Reyes Católicos
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- identificar la vía como senda ciclista / peatonal mediante una señalización vertical adecuada.</li> <li>- dar continuidad a la vía hacia el centro de la ciudad</li> </ul>
Otras observaciones	-
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Ciudad Universitaria	9B
Tramo(s) y longitud	Faro de Madrid – Plaza del Cardenal Cisneros (475m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional sobre el antiguo trazado de la tranvía de la Ciudad Universitaria	
Relación con el tráfico motorizado	en paralelo a la Avenida de la Victoria, pero a un nivel más elevado	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante amplios espacios libres	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50 por sentido)	
Resguardos y segregación	0,60 m entre espacio peatonal y vía ciclista	
Conectividad actual y potencial	La vía termina en la plaza de del Cardenal Cisneros y no tiene conexión con el tramo C del Jardín Botánico.	
Señalización	Señalización horizontal su punto final (pictograma bicicleta)	
Pendientes	3,8%	

Sección Tipo





## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	intersecciones semaforizada sobre la calle de acceso a la Escuela de Ingenieros Navales
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada verde
Drenaje y otros elementos constructivos	Para el drenaje de los aguas pluviales hay sumideros transversales en la vía.
Iluminación	Alineación de farolas en la franja verde que segrega la banda ciclista del espacio peatonal.
Protección climática y arbolado	Hay arbolado en las zonas verdes colindantes.
Mantenimiento	La capa de color casi desaparece y aparecen fisuras en la pavimentación.
Uso actual y posibles conflictos	Predomina el uso recreativo pero también hay ciclistas que acceden al campus universitario. En horas de máxima demanda los peatones utilizan también la banda ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por espacios libres de la Ciudad Universitaria y se integra bien en el entorno gracias a la franja verde que segrega la banda ciclista del espacio peatonal.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dar continuidad a la vía ciclista por todo el Campus Universitario hasta la carretera de la Dehesa de la Villa y enlazar con el arco oeste del Anillo Verde Ciclista</li> <li>- introducir señalización vertical y horizontal</li> <li>- renovar el firme de la pista-bici</li> </ul>
Otras observaciones	-

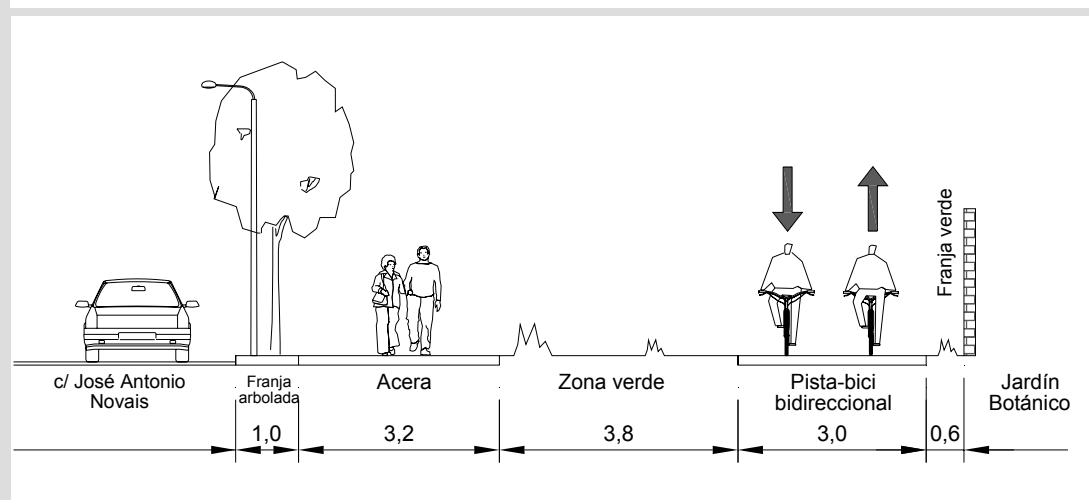
Foto




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Ciudad Universitaria	9C
Tramo(s) y longitud	Av. Complutense - c/ José Antonio Novais a la altura del Jardín Botánico (470m)	
Fecha y Promotor	2002 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional rodeando el Jardín Botánico	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física, la vía ciclista transcurre al borde de los viales.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante una franja verde	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50 por sentido)	
Resguardos y segregación	3,80 m entre espacio peatonal y vía ciclista y unos 8,00 m entre la vía ciclista y la calzada	
Conectividad actual y potencial	Circuito cerrado e inconexo,	
Señalización	Puntualmente señalización horizontal	
Pendientes	0,1%	

## Sección Tipo



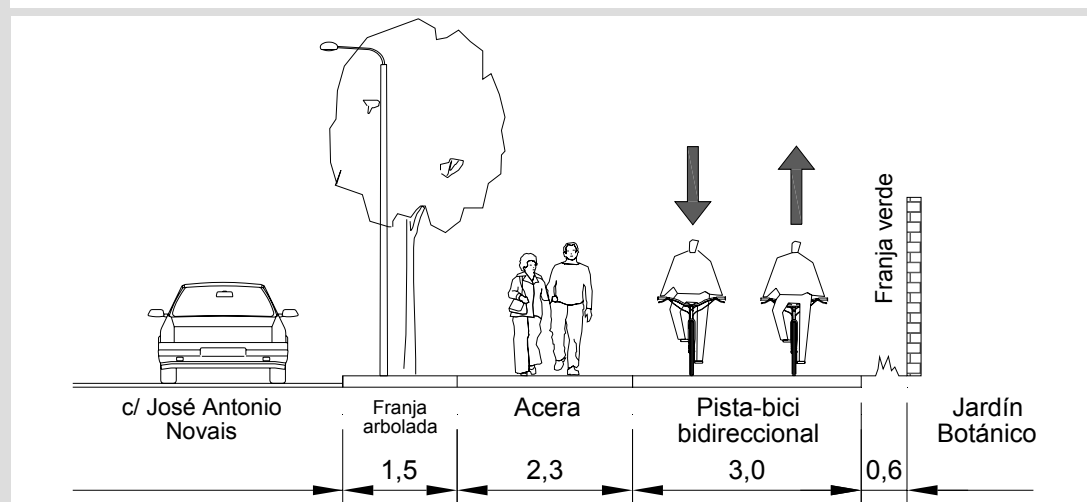
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	sin intersecciones con la red viaria
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en color rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia el borde
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	no hay
Mantenimiento	Bien, construcción reciente
Uso actual y posibles conflictos	Poco, ya que se trata de un tramo corto e inconexo. En horas punta del Campus Universitario los peatones utilizan frecuentemente la vía ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por el entorno atractivo de la Ciudad Universitaria (muchas zonas verdes),
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- continuar la vía ciclista por la Av. Complutense para enlazar con el tramo anterior y con la Dehesa de la Villa.</li> <li>- acondicionar intersecciones y mejorar la señalización horizontal y vertical</li> <li>- plantar árboles en la franja verde</li> </ul>
Otras observaciones	La ubicación actual de la vía ciclista dificulta el diseño de las intersecciones, por tanto conviene modificar la sección y ubicar la vía ciclista entre la hilera de árboles y la franja verde.
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Ciudad Universitaria	9D
Tramo(s) y longitud	c/ José Antonio Novais a la altura del Jardín Botánico (435m)	
Fecha y Promotor	2002 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional rodeando el Jardín Botánico	
Relación con el tráfico motorizado	segregación física mediante la acera (la vía ciclista transcurre al borde de los viales).	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	segregación óptica mediante cambio del pavimento.	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50 por sentido)	
Resguardos y segregación	unos 3,50 m de resguardo frente a la calzada, compuesto por la acera y una franja arbolada.	
Conectividad actual y potencial	Circuito cerrado e inconexo	
Señalización	Puntualmente señalización horizontal	
Pendientes	0,1%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	sin intersecciones con la red viaria
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en color rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	La franja arbolada de la acera también ofrece protección climática a los ciclistas
Mantenimiento	Bien, construcción reciente
Uso actual y posibles conflictos	Actualmente hay pocos ciclistas que usan esta vía, ya que se trata de un tramo corto e inconexo. En horas punta del Campus Universitario los peatones invaden frecuentemente la vía ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por el entorno atractivo de la Ciudad Universitaria (muchas zonas verdes), El ancho sobredimensionado de la vía ciclista desequilibra la sección de la calle y aumenta los espacios pavimentados.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- modificar la sección: trazar la vía ciclista entre la calzada y la acera</li> <li>- continuar la banda ciclista por la Av. de Gregorio del Amo y la calle Ramiro de Maetlu para mejorar la accesibilidad al Campus Universitario</li> <li>- acondicionar los cruces</li> </ul>
Otras observaciones	la ubicación actual de la vía ciclista dificulta el diseño de las intersecciones en relación con el tránsito peatonal

Foto



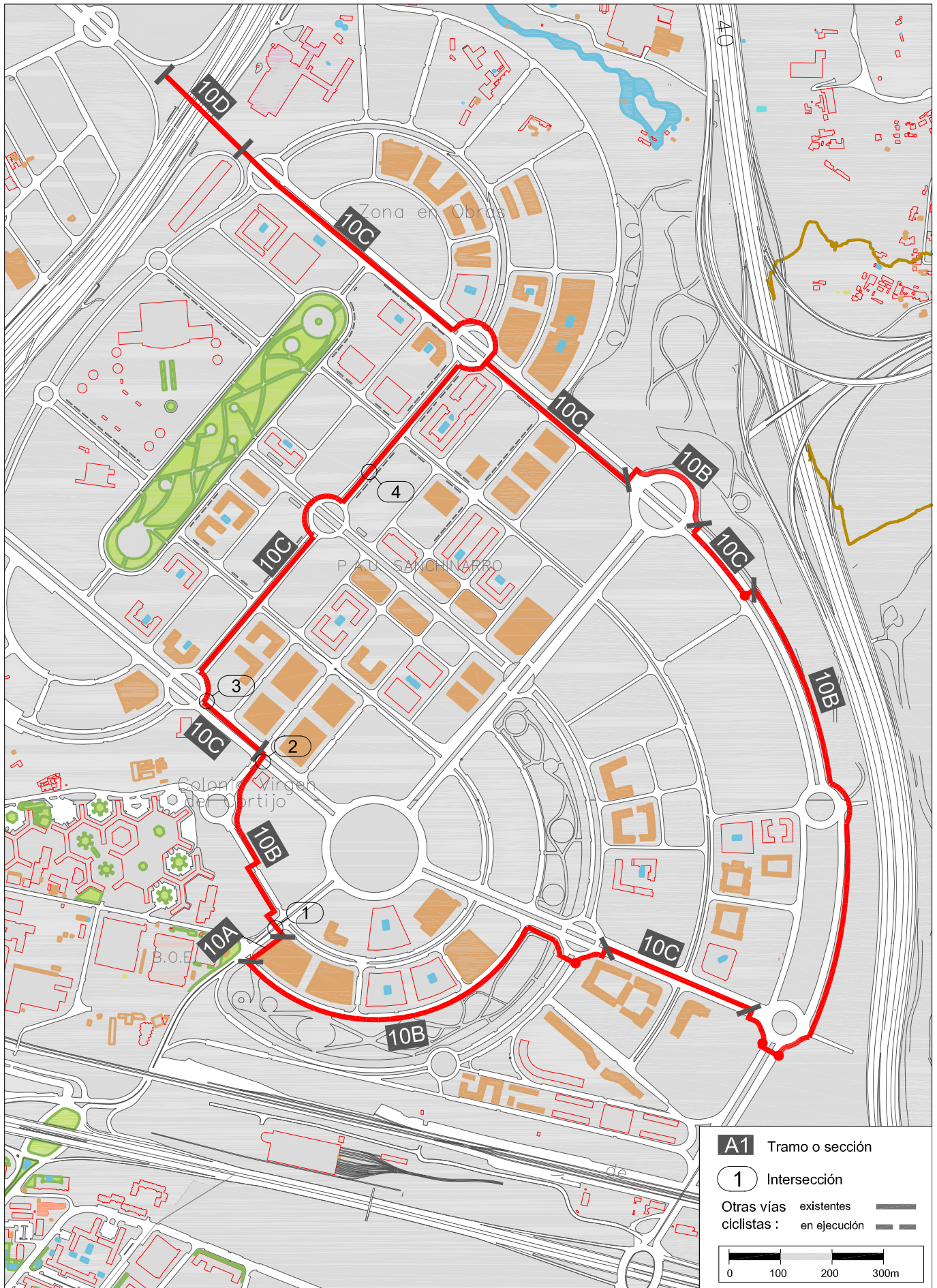
**INVENTARIO DE INTERSECCIONES**

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Moncloa – C. Universitario</b>	<b>9B</b>
Tramo:	Faro de Madrid Plaza del Cardenal Cisneros	
Intersección:	Vial de acceso a la Escuela de Ingenieros Navales	<b>1</b>
Tipo de intersección	glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	no hay	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	vía ciclista muy retranqueada de la glorieta pero en continuidad de su trazado.	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso ciclista	
Utilización / Incidentes	los ciclistas utilizan un espacio paralelo al paso peatonal.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- señalización paso ciclista</li> <li>- instalar un semáforo con una luz específica para ciclistas.</li> </ul>	

Foto



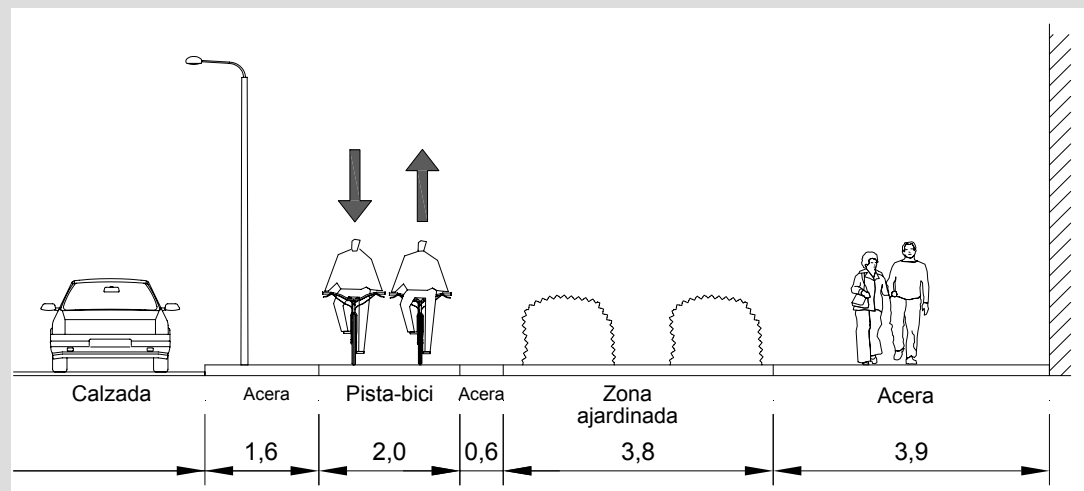
**Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista PAU Sanchinarro**



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Sanchinarro	10A
Tramo(s) y longitud	Avenida Alcalde Conde de Mayalde (85m)	
Fecha y Promotor	2001-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante una banda de resguardo de 1,50 m	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante franjas ajardinadas	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 m por sentido). El ancho no cumple la sección mínima para este tipo de vía ciclista.	
Resguardos y segregación	1,60 hacia la calzada y 4,20 hacia el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	La pista-bici está conectada con los demás tramos de la red ciclista del PAU de Sanchinarro. Falta un enlace con la calle de Arturo Soria para mejorar las conexiones con los barrios colindantes.	
Señalización	Señal vertical R-407, no hay indicación de que se trata de una vía bidireccional	
Pendientes	3%	

Sección Tipo





## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay una intersección con la red viaria: a la altura de c/ Princesa de Eboli la vía ciclista cruza la Avenida Alcalde Conde de Mayalde.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la banda del mobiliario urbano (banda de resguardo).
Protección climática y arbolado	No hay arbolado. Sin embargo la zona verde todavía está sin ajardinar.
Mantenimiento	regular: la vía está afectada por las obras en la zona (suciedad, irregularidades del firme).
Uso actual y posibles conflictos	Se trata de una zona residencial todavía no consolidada, por lo que todavía hay pocos usuarios en la vía pública. Es posible que haya conflictos cuando se cruzan dos ciclistas debido a la sección estrecha.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por una zona residencial del nuevo barrio de Sanchinarro. La pista-bici se integra bien en el entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- conectar la vía ciclista con la calle Arturo Soria</li> <li>- convertir la vía ciclista en una banda unidireccional e implantar otra banda en el sentido contrario en la acera opuesta</li> </ul>
Otras observaciones	Los conflictos entre los ciclistas debido a la estrechez de la sección pueden agravarse debido a la pendiente del tramo.

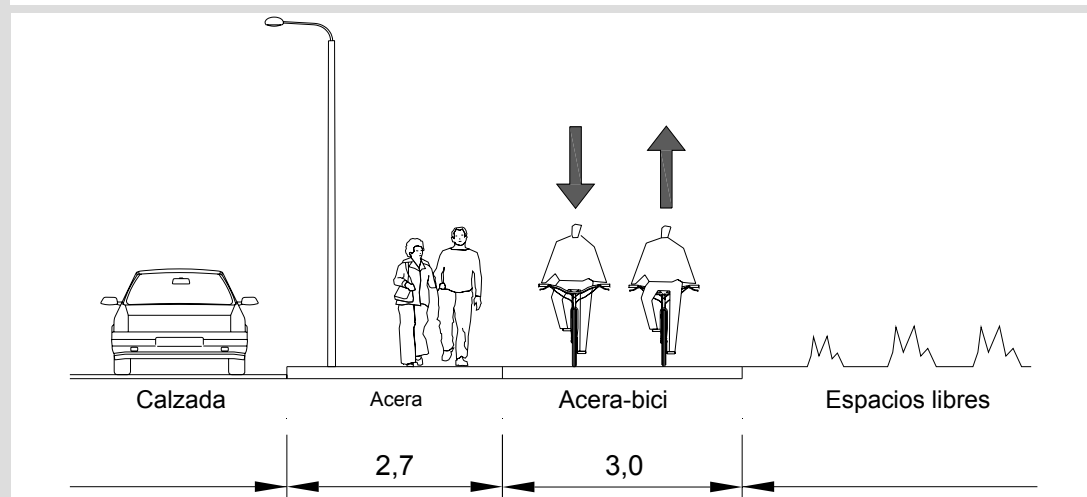
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Sanchinarro	10B
Tramo(s) y longitud	tramos compuestos por la Avenida Niceto Alcalá Zamora (930m), la calle Infanta Catalina Micaela (700m) y la prolongación de la calle Oña (415m)	
Fecha y Promotor	2001-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física a través de la acera y franja de aparcamiento	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica (cambio del pavimento)	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50 m por sentido)	
Resguardos y segregación	La acera configura un espacio de resguardo de unos 2,70 m respecto a la calzada. No hay resguardos entre la acera y la vía ciclista.	
Conectividad actual y potencial	Tramos conectados con la red ciclista interior del barrio de Sanchinarro. El enlace con el Anillo Verde Ciclista en continuación de la Av.Niceto Alcalá Zamora está proyectada en la tercera fase del mismo.	
Señalización	Señal vertical R-407 y línea discontinua de separación de carriles	
Pendientes	Avenida Niceto Alcalá Zamora: 1,7% - 3,0%; calle Infanta Catalina Micaela: 1,7% y Prolongación calle Oña: 1,6% - 3,2%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay múltiples intersecciones con la red viaria interior del barrio. Los cruces con las Avenidas principales son de tipo glorietas y están regulados por semáforos. Los cruces de calles locales son sin semaforizar.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la calle
Protección climática y arbolado	No hay
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Se trata de una zona todavía no consolidada, por lo que todavía hay pocos usuarios. Probablemente habrá conflictos con peatones, que quieren pasear en la proximidad de las zonas verdes e invadirán la banda ciclista.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren por el barrio de Sanchinarro en una zona de uso residencial y de zonas verdes. En el diseño predomina la faceta circulatoria por el empleo de una amplia sección y la delimitación de una línea blanca continua.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Segregar el espacio peatonal de la banda ciclista mediante una franja arbolada o de parterre.</li> <li>- Trazar caminos alternativos por las zonas verdes para los peatones.</li> <li>- Alineación de arboles en ambos lados de la vía.</li> </ul>
Otras observaciones	-

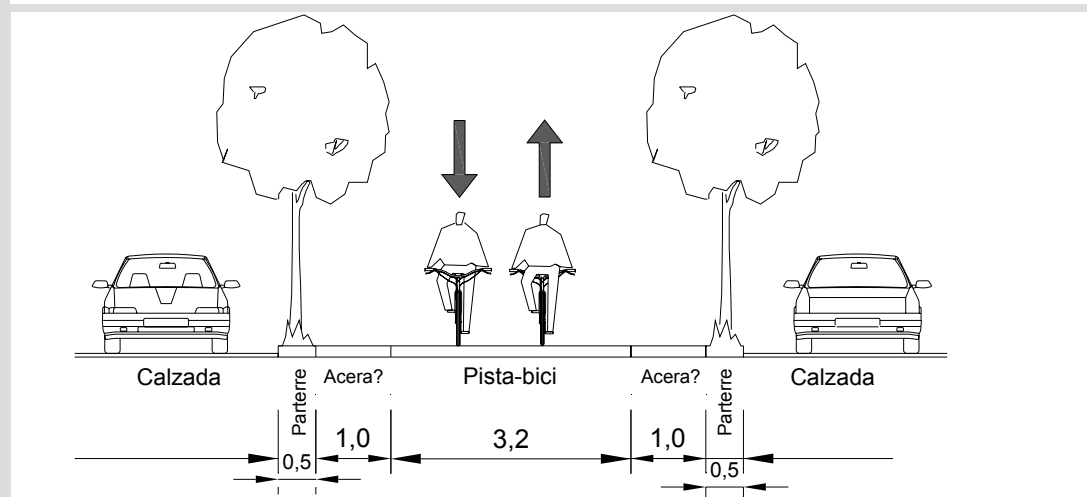
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Sanchinarro	10C
Tramo(s) y longitud	tramos compuestos por la c/ Ana de Austria (700m), Av. Francisco Pi y Margall (450m) y Av. Niceto Alcalá Zamora (900m)	
Fecha y Promotor	2001-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física, la ubicación de la vía ciclista en el paseo central de las Avenidas obliga a los ciclistas cruzar frecuentemente la calzada.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	La sección es ambigua, no queda claro si los espacios restantes laterales a la vía ciclista son de circulación peatonal y en cuyo caso el ancho del espacio peatonal es claramente insuficiente.	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50 m por sentido)	
Resguardos y segregación	2,20 hacia la calzada	
Conectividad actual y potencial	Los tramos están conectados con la red de vías ciclistas interior del barrio Sanchinarro. Es oportuno prolongar la vía de la Av. Francisco Pi y Margall por el puente encima de la A-1 hasta enlazar con el PAU de Las Tablas.	
Señalización	Señal vertical R-407 y línea discontinua de separación de carriles	
Pendientes	1,6%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay múltiples intersecciones con la red viaria interior del barrio. Los cruces con las Avenidas principales son de tipo glorietas y están regulados por semáforos. Los cruces de calles locales son sin semaforizar.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la calle
Protección climática y arbolado	Hay árboles recién plantados de pequeño porte.
Mantenimiento	bien, aunque hay tramos afectados por las obras de la nueva línea del Metro ligero.
Uso actual y posibles conflictos	Se trata de una zona todavía no consolidada, por lo que todavía hay pocos usuarios. Probablemente habrá conflictos con peatones, que quieren pasear por el paseo central de las avenidas.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren por el barrio de Sanchinarro en una zona de uso residencial y de zonas verdes. Sobrevalora el aspecto técnico de circulación, debido al ancho generoso de la banda ciclista y la indicación de los carriles de circulación.
Oportunidades de mejora y conexión	Estudiar la posibilidad de diseñar vías ciclistas unidireccionales en cada una de las aceras y convertir el paseo central en una zona exclusivamente peatonal o reducir el ancho de la vía ciclista a favor del espacio peatonal.
Otras observaciones	Vías unidireccionales en ambos lados tendrían la ventajas que se reduce el número de cruces de la calzada y garantizan mayor utilidad para desplazamientos urbanos cotidianos.

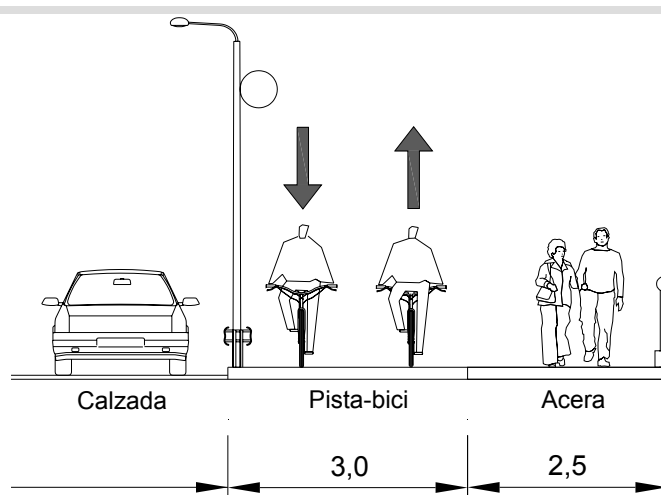
Foto




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Sanchinarro	10D
Tramo(s) y longitud	Puente Avenida Niceto Alcalá Zamora (210m)	
Fecha y Promotor	2001-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante quitamiedos	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50 m por sentido)	
Resguardos y segregación	No hay espacios de resguardos ni hacia la calzada ni hacia el espacio peatonal.	
Conectividad actual y potencial	La vía ciclista termina al final del puente. El futuro tendrá conexión con el Anillo Verde Ciclista de la tercera fase, sin embargo falta la continuidad por el viario interior del PAU de las Tablas.	
Señalización	Señalización horizontal	
Pendientes	Pendiente máxima de aproximadamente un 6% en subida y bajada.	

Sección Tipo



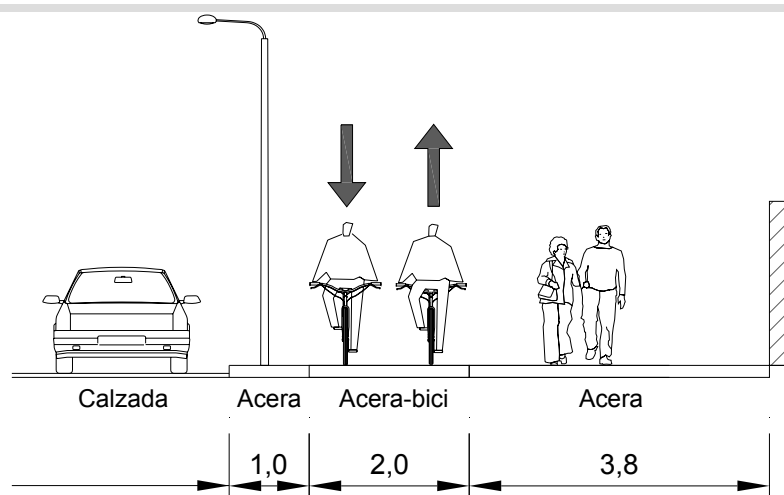
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Al principio y al final del puente hay intersecciones semaforizadas.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la calle
Protección climática y arbolado	no
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Ya se pueden observar frecuentemente ciclistas en este tramo, ya que es la única conexión acondicionada para ciclistas entre los nuevos PAUs del Norte de Madrid.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Entorno poco agradable por la contaminación acústica de la A-1 y la falta de protección climática alguna.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- continuar la vía ciclista por el PAU de Las Tablas para aumentar el porcentaje de usuarios.</li> <li>- Introducir elementos que mejoran la protección climática y acústica.</li> <li>- introducir un espacio de resguardo entre la vía ciclista y la calzada</li> </ul>
Otras observaciones	-
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Sanchinarro	10E
Tramo(s) y longitud	Trazado en glorietas (1010m)	
Fecha y Promotor	2001-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física: diferencia de cotas y farolas	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 m por sentido), valor que no cumple las secciones mínimas recomendable	
Resguardos y segregación	1,00 de resguardo hacia la calzada	
Conectividad actual y potencial	Conectado con los ramales del viario con vías ciclistas. Sin embargo no enlazan con los demás ramales de las glorietas. Para continuar por una calle sin vía ciclista no hay soluciones técnicas que lo garanticen de manera segura y cómoda.	
Señalización	Línea discontinua de identificación de carriles	
Pendientes	< 0,5%	

Sección Tipo





## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	semaforizadas
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Pendiente hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la glorieta
Protección climática y arbolado	no
Mantenimiento	Debido a las obras hay algunas manchas sin color.
Uso actual y posibles conflictos	La zona se encuentra en fase de construcción, por lo que todavía hay pocos usuarios. Probablemente habrá conflictos con peatones por la ausencia de una segregación física y con ciclistas en sentido contrario debido a la sección estrecha.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La indicación de los carriles de circulación subrayan los aspectos técnicos de circulación por la acera. Los dos sentidos de circulación se indica mejor a través de señales verticales.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseñar pistas-bici unidireccionales y segregar el espacio peatonal de la pista-bici a través de una franja de parterre o arbolado</li> <li>- Acondicionar la glorieta para facilitar la incorporación desde y hacia la calzada en los ramales sin vías ciclistas.</li> </ul>
Otras observaciones	El diseño de vías ciclistas unidireccionales tiene varias ventajas. Se gana suficiente espacio para introducir una franja de parterre de 0,50 m de ancho y los pasos ciclistas resultan más seguros para los ciclistas.

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Sanchinarro</b>	<b>10A</b>
Tramo:	Av. Alcalde Conde de Mayalde	
Intersección:	c/ Princesa de Eboli	<b>1</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular de una calle con tres carriles por sentido	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	Paso ciclista en paralelo al paso de cebra señalizado a través de una línea blanca continua de 10 cm. de grosor. Dicha indicación no cumple la Norma 8.2-I.C.	
Señalización para los demás usuarios	S-13 "Situación de un cruce peatonal"	
Relación vía ciclista / calzada	cruce perpendicular en una zona de poca visibilidad debido a la pendiente longitudinal de la calzada.	
Relación con el cruce peatonal	El cruce ciclista ocupa parte del paso peatonal. Los peatones, que quieren utilizar el paso de cebra, tienen que cruzar la vía ciclista.	
Utilización / Incidentes	El barrio de encuentra en fase de urbanización, por tanto todavía hay pocos usuarios. Sin embargo se puede afirmar que se trata de un cruce muy peligroso debido a la cantidad de carriles que hay que cruzar (3 por sentido).	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introducir paso ciclista semaforizado</li> <li>- El enlace entre el paso ciclista y la vía ciclista no cumple los estándares mínimos de radio de giro y habrá que modificarlo</li> </ul>	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Sanchinarro</b>	<b>10B</b>
Tramo:	c/ Vicente Blasco Ibañez y Av. Niceto Alcalá Zamora	
Intersección:	Avenida Francisco Pi y Margall	<b>2</b>
Tipo de intersección	Convencional	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	en caso de la c/ Vicente Blasco Ibañez no hay señalización para ciclistas, en caso de Av. Niceto Alcalá Zamora hay paso ciclista no conforme con la Norma 8.2-I.C.	
Señalización para los demás usuarios	S-13 "Situación de un cruce peatonal" (Avenida Francisco Pi y Margall) y Av. Niceto Alcalá Zamora y ceda del paso (c/ Vicente Blasco Ibañez).	
Relación vía ciclista / calzada	muy retranqueado (unos 10 metros)	
Relación con el cruce peatonal	Los ciclistas tienen que utilizar el paso peatonal en la c/ Vicente Blasco Ibañez.	
Utilización / Incidentes	Intersección muy peligrosa, ya que no hay indicación del cruce ciclista ni aviso para los conductores sobre una calzada de cuatro carriles por sentido.	
Observaciones / Medidas de mejora	Introducir paso ciclista semaforizado y señalización de aviso para los conductores (P-22 con indicación de los dos sentidos de circulación) o trasladar la vía ciclista del paseo central a las bandas laterales (aceras).	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

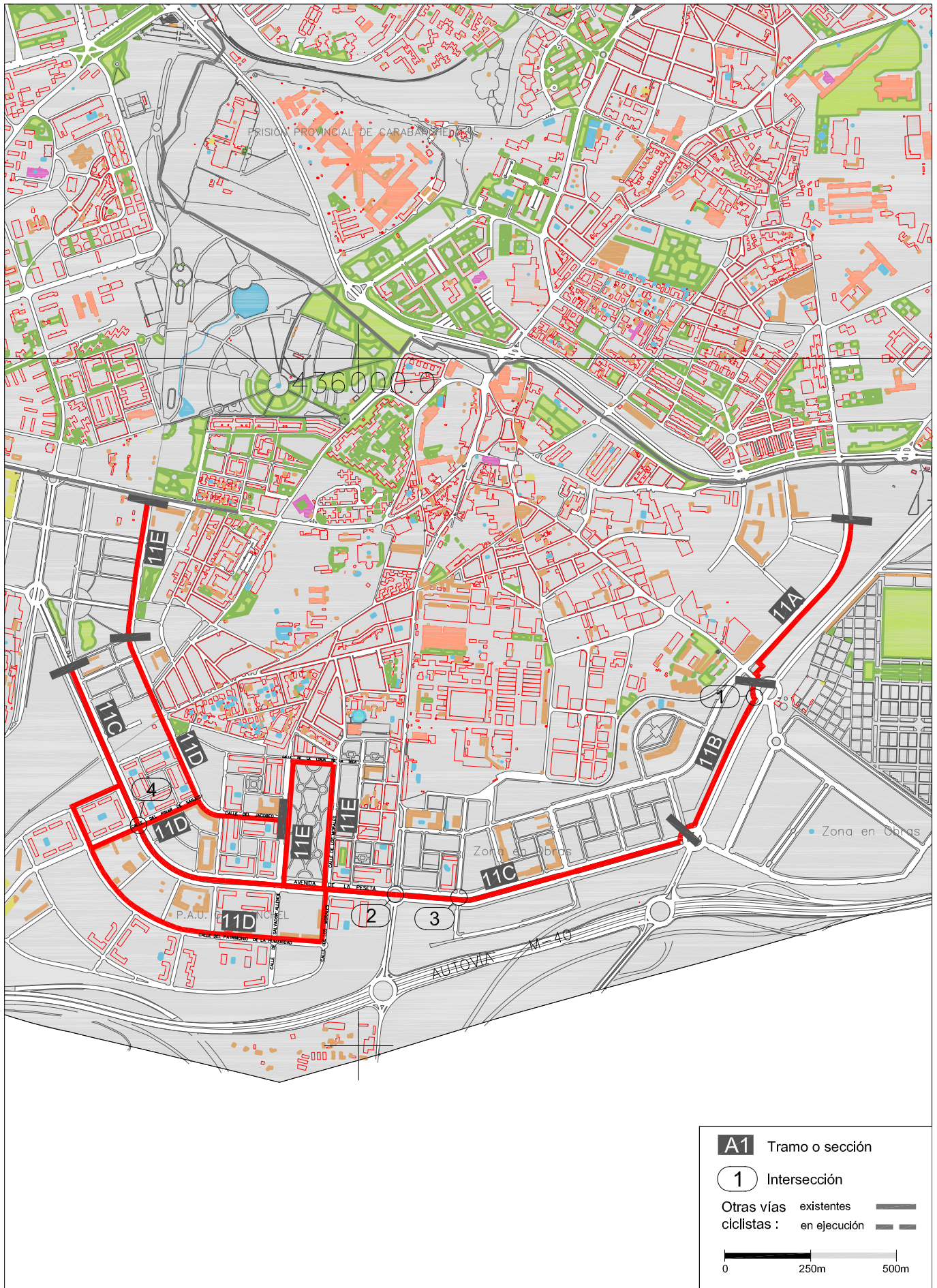
<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Sanchinarro</b>	<b>10C</b>
Tramo:	Av. Francisco Pi y Margall	
Intersección:	Glorieta entre c/ Ana de Austria y Av. Francisco Pi y Margall	<b>3</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	Señalización no cumple la Norma 8.2-I.C. sobre marcas viales para pasos ciclistas. Además el paso ciclista no coincide con el trazado de la vía ciclista.	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	Paso ciclista muy retranqueado (unos diez metros), lo que se traduce en rodeos innecesarios para cruzar la intersección. Para seguir recto hay que esperar tres fases semaforizadas.	
Relación con el cruce peatonal	El cruce ciclista ocupa parte del paso peatonal. Los peatones, que quieren utilizar el paso de cebra, tienen que cruzar la vía ciclista.	
Utilización / Incidentes	Zona en fase de urbanización, por tanto todavía hay pocos usuarios. Sin embargo se puede afirmar que se trata de un cruce genera conflictos entre los peatones y ciclistas.	
Observaciones / Medidas de mejora	Las dimensiones geométricas de la glorieta (radio de giro :25m y el ancho de la calzada) facilitan velocidades elevadas. El diseño de la intersección desaconseja la utilización de la vía ciclista (retranqueo / giros de 90°).	
Foto		



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Sanchinarro</b>	<b>10C</b>
Tramo:	Calle de Ana de Austria y otros	
Intersección:	Cruce con paso peatonal	<b>4</b>
Tipo de intersección	Paso peatonal cruza perpendicular a la vía ciclista en la mediana de la Avenida	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	No hay	
Señalización para los demás usuarios	-	
Relación vía ciclista / calzada	-	
Relación con el cruce peatonal	El cambio del pavimento indica que se invade un espacio peatonal. El pequeño resalte del bordillo resulta incómodo.	
Utilización / Incidentes	La falta de una indicación sobre las preferencias en este cruce puede generar conflictos, ya que los peatones pueden quedarse parados en el cruce con la vía ciclista.	
Observaciones / Medidas de mejora	Ya se ha comentado en relación con el tipo de vía ciclista, que la sección es inconveniente por la relación del espacio peatonal / ciclista. El diseño de este cruce pone de manifiesto las dificultades de resolver el cruce peatonal de vías bidireccionales.	
Foto		

### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista PAU Carabanchel



**A1** Tramo o sección

**1** Intersección

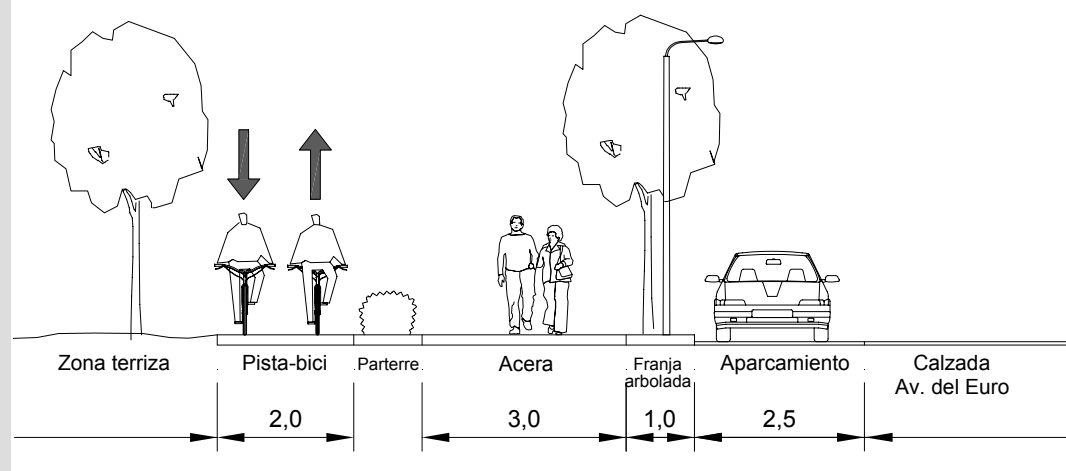
Otras vías existentes —  
 ciclistas : en ejecución —

0 250m 500m

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Carabanchel	<b>11A</b>
Tramo(s) y longitud	M-425 (Vía Lusitana) entre Av. de los Poblados y c/ del Aguacate - 600m	
Fecha y Promotor	2002-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante franja de parterre	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 m por sentido), la sección no cumple los estándares mínimos	
Resguardos y segregación	1,00 hacia la acera, que a su vez segrega la vía ciclista de la calzada	
Conectividad actual y potencial	Los tramos están conectados con la red de vías ciclistas interior del PAU de Carabanchel. Sin embargo ni enlaza con el Anillo Verde Ciclista ni con la pista-bici de la vía Lusitana. Estos enlaces están en fase de estudio.	
Señalización	Señal vertical R-407 y horizontal (pictograma). El pictograma solo aparece en una dirección, por lo que se puede interpretar la vía como de dirección única.	
Pendientes	2,7%	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay una intersección con la calle del Aguacale en forma de una glorieta. La intersección es semaforizada pero sin acondicionamiento para ciclistas.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia los espacios libres anexos
Iluminación	Alineación de farolas en la calle
Protección climática y arbolado	Alineación de árboles en la zona terriza anexa y en la acera, pero de todavía pequeño porte.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Todavía hay poca demanda, ya que el barrio está en fase de urbanización.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren al borde del PAU de Carabanchel en una zona residencial con amplias zonas verdes. La vía ciclista se adapta bien al entorno debido la franja de parterre.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliar a 2,50 m la sección de la vía ciclista para que su uso bidireccional sea más operativo o estudiar la posibilidad de diseñar otra banda unidireccional en la otra acera.</li> <li>- Indicar los sentidos de circulación en los señales verticales.</li> </ul>
Otras observaciones	La ubicación coherente de la vía ciclista estaría entre la calzada y la acera, segregada mediante las franjas ajardinadas y de arbolado.

Foto

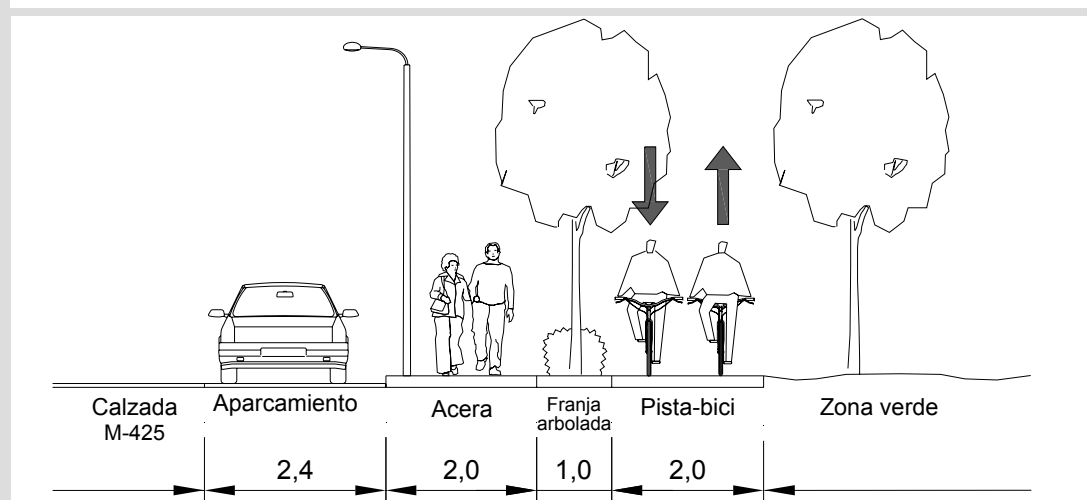




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Carabanchel	11B
Tramo(s) y longitud	M-425 (Vía Lusitana) entre c/ del Aguacate y Avenida de la Peseta - 500m	
Fecha y Promotor	2002-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante franja de parterre	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 m por sentido), la sección no cumple los estándares mínimos	
Resguardos y segregación	1,00 hacia la acera, que a su vez segrega la vía ciclista de la calzada	
Conectividad actual y potencial	Los tramos están conectados con la red de vías ciclistas interior del PAU de Carabanchel. Sin embargo no hay continuidad hacia el Sur (Leganés).	
Señalización	No hay	
Pendientes	0,7%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay una intersección con la Avenida de la Peseta en forma de una glorieta. La intersección es semaforizada pero sin acondicionamiento para ciclistas.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia los espacios libres anexos
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de árboles en la zona verde y en la franja de parterre
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Todavía hay poca demanda, ya que el barrio está en fase de urbanización.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren al borde del barrio de Carabanchel en una zona de uso residencial y de amplias zonas verdes.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cambiar la sección: trazar la vía ciclista anexo a la calzada en lugar de la acera</li> <li>- ampliar el ancho de la vía ciclista o trazar una banda unidireccional adicional en la otra acera.</li> <li>- introducir señalización vertical</li> </ul>
Otras observaciones	La ubicación coherente de la vía ciclista estaría entre la calzada y la acera, segregada mediante las franjas ajardinadas y de arbolado.

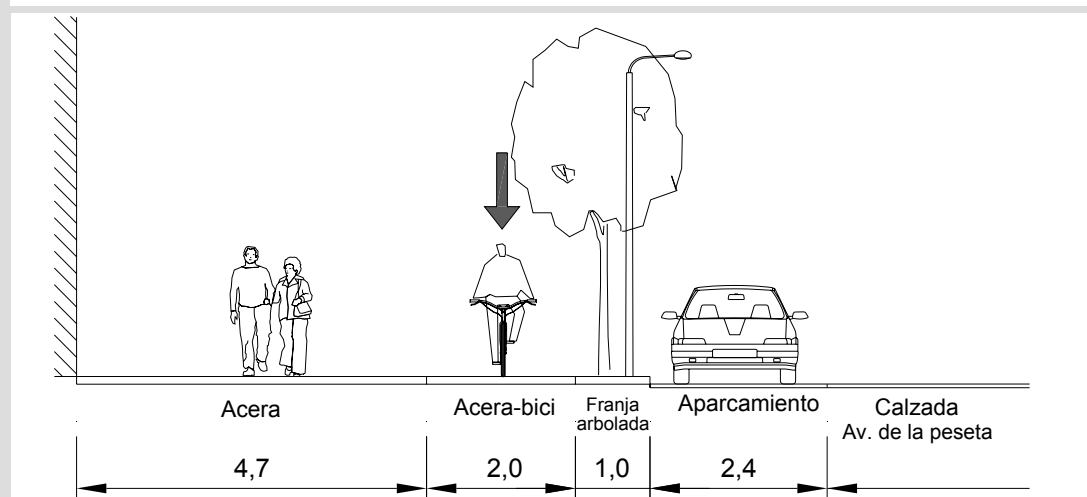
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Carabanchel	11C
Tramo(s) y longitud	Avenida de la Peseta (2200m)	
Fecha y Promotor	2002-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici unidireccional (en las dos aceras)	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (sentido único)	
Resguardos y segregación	1,00 hacia la franja de aparcamiento, sin resguardos hacia el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	La vía ciclista de la Avenida de la Peseta enlaza con los ramales en la red secundaria del PAU de Carabanchel. Sin embargo no tiene continuidad hasta la calle de la Aviación y hacia el núcleo urbano de Carabanchel por la Avenida de Carabanchel.	
Señalización	No hay	
Pendientes	0,5% - 4,4%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay múltiples intersecciones a lo largo de este eje principal del PAU de Carabanchel: Una es en forma de glorieta (Av. de Carabanchel), las demás son semaforizadas en caso de las calles principales y sin semaforizar en caso de las calles locales.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia el borde de la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de árboles en la acera (espacio de resguardo entre la vía ciclista y la franja de aparcamiento)
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Todavía hay poca demanda, ya que el barrio está en fase de construcción. El ancho de la acera parece suficiente para implantar el tipo Acera-bici en esta zona.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren al borde del barrio de Carabanchel en una zona de uso residencial y comercial en la planta baja. El tipo de vía ciclista y su diseño se adaptan bien al entorno urbano.
Oportunidades de mejora y conexión	- Señalizar la vía ciclista adecuadamente (Señal 407 y pictogramas)
Otras observaciones	Quizás resulta conveniente segregar en la acera cuesta abajo mediante parterre, arbolado u otros elementos la banda ciclista del espacio peatonal, ya que se puede alcanzar velocidades más elevadas.

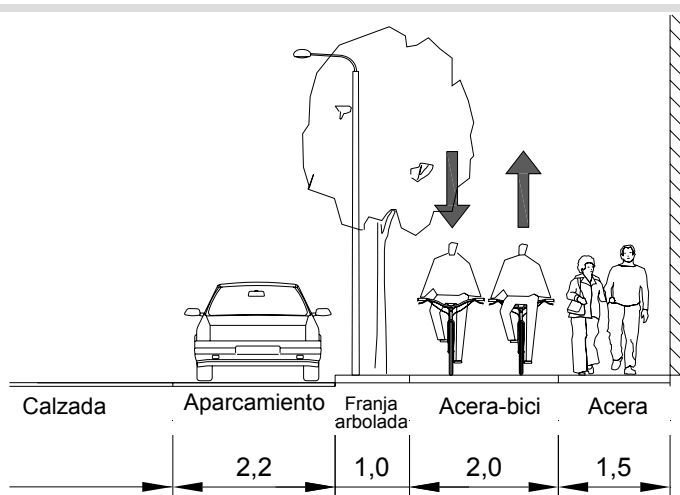
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Carabanchel	<b>11D</b>
Tramo(s) y longitud	varios tramos: c/ del Patrimonio de la Humanidad (900m), c/ del Pinar de San José (340m) , c/ del Jacobeo (290m) y c/ de los Morales (150m)	
Fecha y Promotor	2002-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento, en la sección predominante el espacio peatonal solo mide 1,50m de ancho y es insuficiente en relación con la densidad edificatoria y la función de la acera.	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 por sentido), la sección no cumple los estándares mínimos	
Resguardos y segregación	sin resguardos hacia el espacio peatonal y un resguardo de 1,00 m más al ancho de la franja de aparcamiento hacia la calzada	
Conectividad actual y potencial	Los ramales de la red secundaria del PAU de Carabanchel dan acceso al eje principal (Avenida de la Peseta) definiendo una red ciclista en este barrio.	
Señalización	No hay	
Pendientes	1% - 2,3%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay múltiples intersecciones en esta red viaria secundaria del PAU de Carabanchel del tipo convencional y en su mayoría sin semaforizar.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje hacia el borde de la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Existe una franja arbolada entre la franja de aparcamientos y la vía ciclista.
Mantenimiento	Bien, sin embargo la puesta en obras de los bordillos es deficiente en algunos puntos.
Uso actual y posibles conflictos	Todavía hay poca demanda, ya que el barrio está en fase de urbanización. Sin embargo es muy previsible, que la sección genera conflictos entre ciclistas circulando en sentidos opuestos y con los peatones.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren al borde del barrio de Carabanchel en una zona de uso residencial. La sección de la acera está desequilibrada, ya que la vía ciclista predomina sobre el espacio peatonal
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- estudiar la posibilidad de diseñar vías unidireccionales de 1,30m de ancho para ampliar la acera que actualmente acoge la vía bidireccional.</li> <li>- mejorar los enlaces de la vía ciclista con la calzada (evitar desnivel)</li> <li>- señalar las vías ciclistas</li> </ul>
Otras observaciones	La puesta en obra de los bordillos achaflanados es en algunos casos deficiente (demasiado desnivel). La bidireccionalidad es poco adecuada para calles secundarias y en un entorno plenamente urbano.

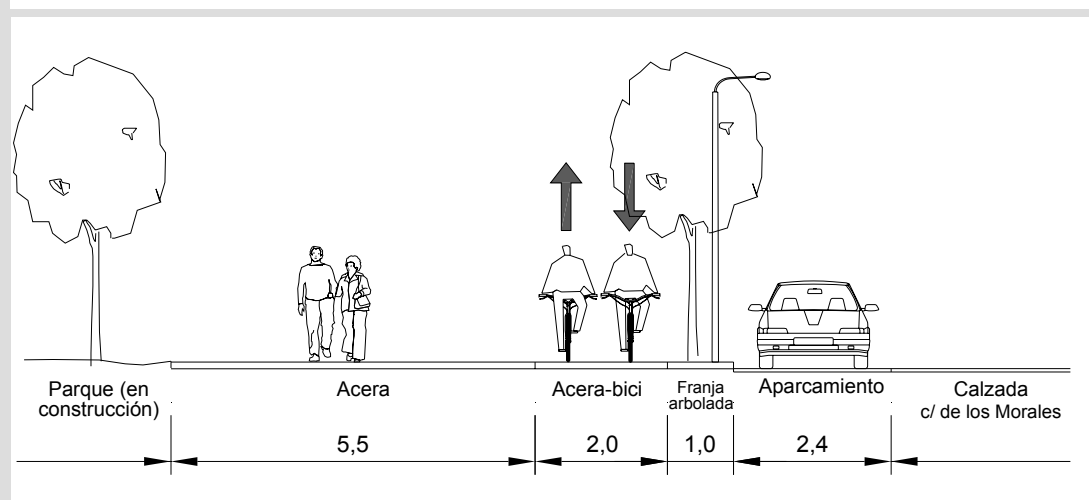
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: PAU de Carabanchel	<b>11E</b>
Tramo(s) y longitud	c/ de los Morales (360m), c/ de Salvador Allende (360m), c/ de la Lonja de la Seda (120m) y c/ del Jacobeo (925m)	
Fecha y Promotor	2002-2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 por sentido), la sección no cumple los estándares mínimos	
Resguardos y segregación	sin resguardos hacia el espacio peatonal y un resguardo de 1,00 m respecto a la franja de aparcamiento	
Conectividad actual y potencial	Los ramales de estas calles dan acceso al eje principal (Avenida de la Peseta) y al parque de Carabanchel	
Señalización	No hay	
Pendientes	c/ de los Morales: 4,1% y c/ de Salvador Allende: 4,7%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS


Intersecciones	No hay intersecciones con la red viaria, ya que la vía ciclista transcurre al borde del parque.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de árboles en la acera
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Todavía hay poca demanda, ya que el barrio está en fase de urbanización, pero es muy probable que la sección genera conflictos entre ciclistas circulando en sentidos opuestos.
Inserción en el entorno social y urbanístico	Las vías ciclistas transcurren al borde del barrio de Carabanchel en una zona de uso residencial. La vía ciclista está bien inscrita en su entorno. Sin embargo el doble sentido reduce su funcionalidad y resulta más peligroso en intersecciones.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- estudiar la posibilidad de introducir de señalizar la vía ciclista como unidireccional y implantar otra banda ciclista de sentido único en la acera opuesta.</li> <li>- señalizar adecuadamente la vía ciclista.</li> </ul>
Otras observaciones	En general las vía ciclistas bidireccionales no son las más adecuadas en vías urbanas, entre otras razones debido a la falta de seguridad en las intersecciones y las diferentes velocidades en tramos con pendientes pronunciadas.

Foto





## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Carabanchel</b>	<b>11B</b>
Tramo:	M-425 (Vía Lusitana)	
Intersección:	c/ del Aguacale	<b>1</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	no hay	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	la vía ciclista llega a la intersección en continuidad directa de su trazado.	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso ciclista.	
Utilización / Incidentes	Zona en fase de urbanización, todavía hay pocos usuarios	
Observaciones / Medidas de mejora	- diseñar paso ciclista en paralelo al paso peatonal.	
Foto		

## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Carabanchel</b>	<b>11C</b>
Tramo:	Avenida de la Peseta	
Intersección:	varias (c/ del Maravedi, del Pinar de San José y Av. de Carabanchel)	<b>2</b>
Tipo de intersección	cruce convencional y una glorieta (Av. de Carabanchel)	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	paso ciclista, pero sin luz específica del semáforo	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	poco retranqueo, continuación directa	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al paso peatonal	
Utilización / Incidentes	barrio en fase de urbanización, todavía pocos usuarios	
Observaciones / Medidas de mejora	- dotar los semáforos de luces específicas para ciclistas.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Carabanchel</b>	<b>11C</b>
Tramo:	Avenida de la Peseta	
Intersección:	varias (cruces con la red viaria local)	<b>3</b>
Tipo de intersección	cruce convencional	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	paso ciclista	
Señalización para los demás usuarios	Ceda el paso en las vías secundarias, paso de cebra	
Relación vía ciclista / calzada	poco retranqueado en continuación directa.	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al paso de cebra	
Utilización / Incidentes	barrio en fase de urbanización, todavía pocos usuarios	
Observaciones / Medidas de mejora	- pintar en rojo los pasos ciclistas y elevar las rasantes sobre "lomo" Esta medida es recomendable para todas las intersecciones sin semaforización de la red ciclista del PAU de Carabanchel.	

Foto



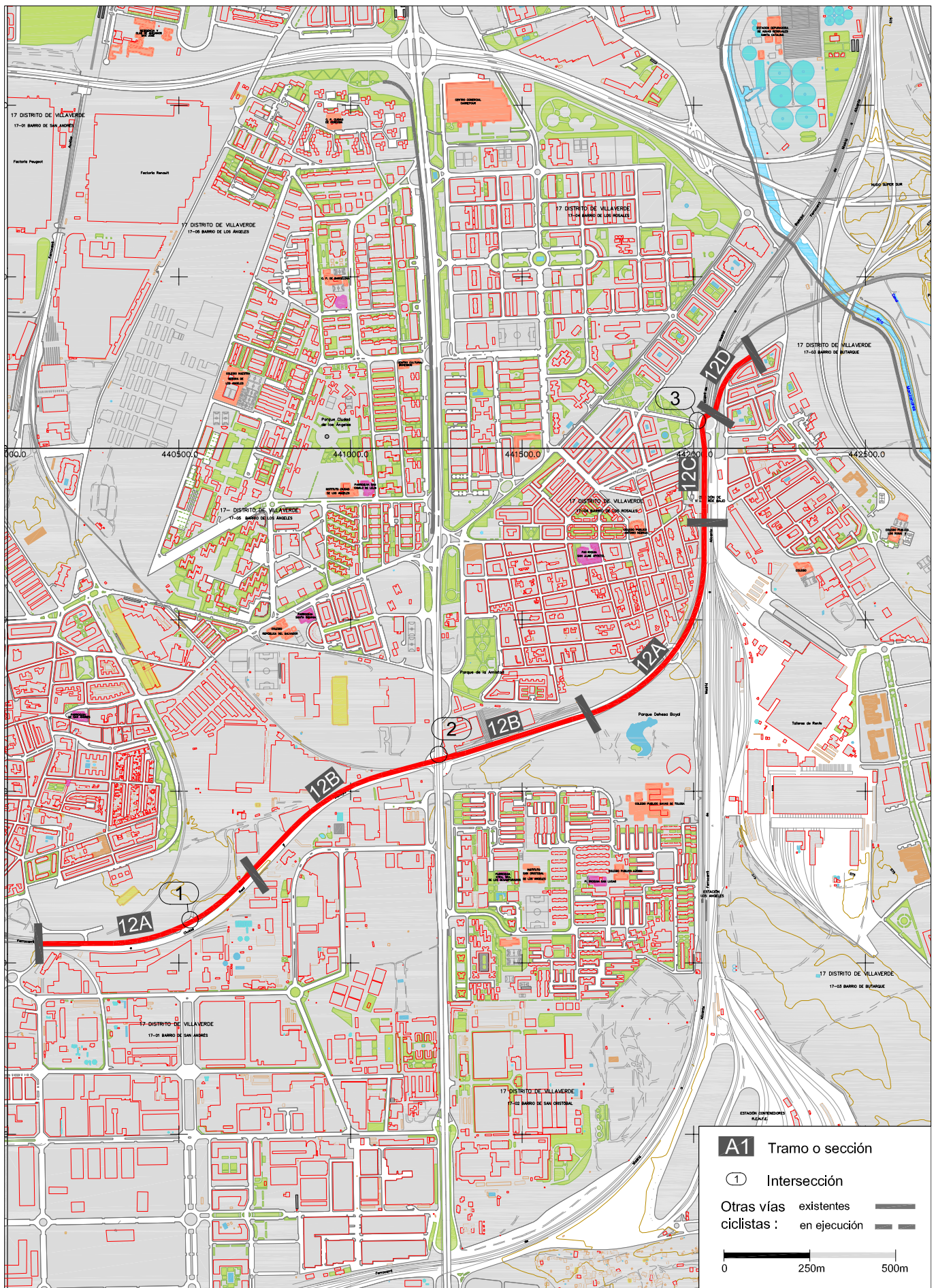
## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>PAU de Carabanchel</b>	<b>11D</b>
Tramo:	c/ del Pinar de San José y c/ Salvador Allende	
Intersección:	Avenida de la Peseta	<b>4</b>
Tipo de intersección	cruce Convencional	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	no hay paso ciclista	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	muy retranqueada sin continuidad directa y giros de 90º de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso de bicicletas, sin embargo la vía ciclista desemboca en el paso de cebra.	
Utilización / Incidentes	barrio en fase de urbanización, todavía pocos usuarios	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- señalar paso de ciclista</li> <li>- dotar los semáforos de luces específicos para ciclistas</li> <li>- estudiar la posibilidad de reducir el retranqueo de la vía ciclista.</li> </ul>	

Foto



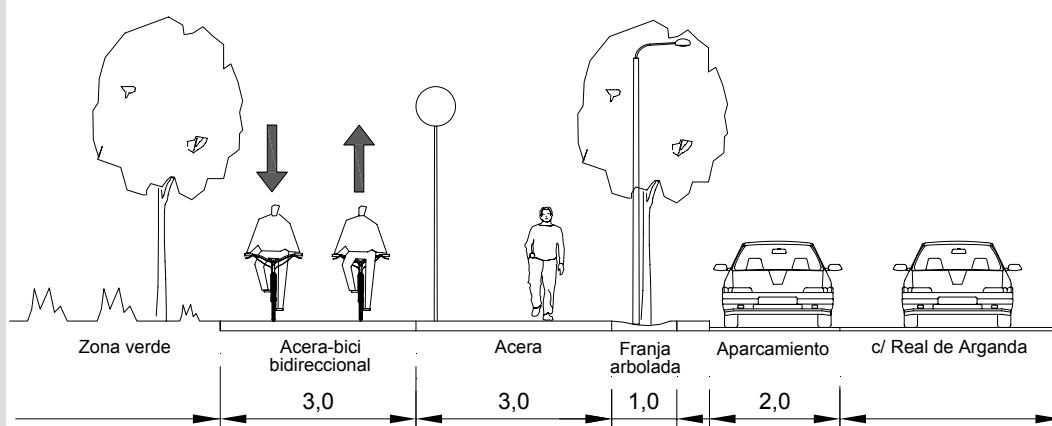
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Gran Vía Villaverde



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía Ciclista: Gran Vía de Villaverde	<b>12A</b>
Tramo(s) y longitud	Avenida Real de Pinto hasta Km. 0.8 (sección amplia) - 1400m	
Fecha y Promotor	2003-2004 Ayuntamiento y Comunidad de Madrid	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante una franja arbolada.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante un bordillo con un pequeño resalte.	
Anchura total y por sentido de circulación	1,80 m (0,9 m por sentido)	
Resguardos y segregación	Respecto a la calzada hay un espacio de resguardo de 2,00 metros. En relación con el espacio peatonal hay zonas sin y con resguardos.	
Conectividad actual y potencial	La Gran Vía de Villaverde transcurre sobre una plataforma elevada sobre las vías del tren. Las rampas de acceso no están acondicionados para ciclistas y en consecuencia se trata de un tramo inconexo.	
Señalización	Señal vertical R-407 y señalización horizontal (pictograma bicicleta) en un sentido	
Pendientes	hay una pendiente continua de 1,0%	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay solo una intersección con la red viaria, que está semaforizada.
Pavimentación	Lechada bituminosa
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado en macetas de pequeño porte
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Muy pocos usuarios debido a los acceso difíciles y la falta de continuidad. El ancho de la vía ciclista no cumple los estándares mínimos, sin embargo, el hecho de que cuenta con espacios libres debilita esta objeción.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por una plataforma elevada casi sin relación con los usos colindantes. El diseño se adapta bien al entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificar la vía ciclista como bidireccional, añadiendo una señal correspondiente a los señales verticales.</li> <li>- Acondicionar las rampas de acceso a la vía, sobre todo el enlace con la estación de cercanías de Villaverde Alto.</li> </ul>
Otras observaciones	-

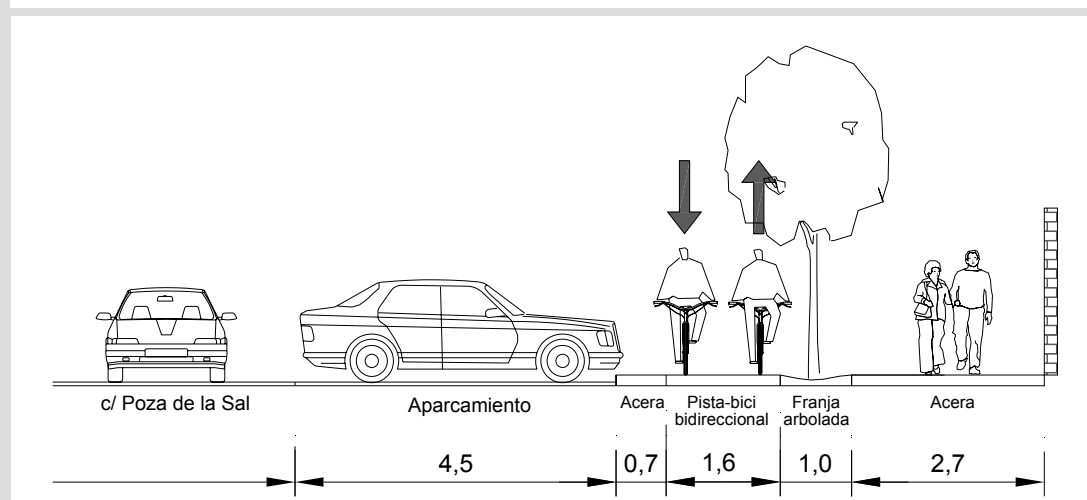
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Gran Vía Villaverde	<b>12B</b>
Tramo(s) y longitud	Km. 0.8 hasta Km. 1.8 (sección estrecha) - 1100m	
Fecha y Promotor	2003-2004 Ayuntamiento y Comunidad de Madrid	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante la acera.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica mediante cambio del pavimento. El ancho de la acera es indiscutiblemente insuficiente, ya que no puede cumplir la función básica como banda de circulación para los viandantes (ancho, farolas).	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 m (1,00 m por sentido)	
Resguardos y segregación	No hay resguardos en relación con el espacio peatonal. Respecto a la calzada hay un espacio de resguardo de 1,00.	
Conectividad actual y potencial	En este tramo no hay ninguna conexión transversal para acceder o salir de la vía ciclista.	
Señalización	Señal vertical R-407 y señalización horizontal (pictograma bicicleta) en un sentido	
Pendientes	hay una pendiente continua de 1,0%	

## Sección Tipo





## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay pocas intersecciones con la red viaria. Destaca el cruce con la Avenida de Andalucía que está semaforizada.
Pavimentación	Lechada bituminosa
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	no hay
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Debido al tipo de vía ciclista (Acera-bici) en combinación con un ancho de la acera que apenas sirve como banda de mobiliario urbano y de resguardo a una calle de cuatro carriles, los conflictos entre peatones y ciclistas están aseguradas.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía transcurre anexo al borde de una importante calle del tráfico motorizado. El entorno es poco agradable y no hay relación con los usos colindantes.
Oportunidades de mejora y conexión	- reducir al ancho de la calzada o eliminar la franja de aparcamiento para ampliar la sección del espacio peatonal.
Otras observaciones	- Hay una franja de aparcamientos en línea sin demanda, ya que no hay usos urbanos colindantes con acceso desde este vial. Sería más útil dedicar este espacio a los modos no motorizados.

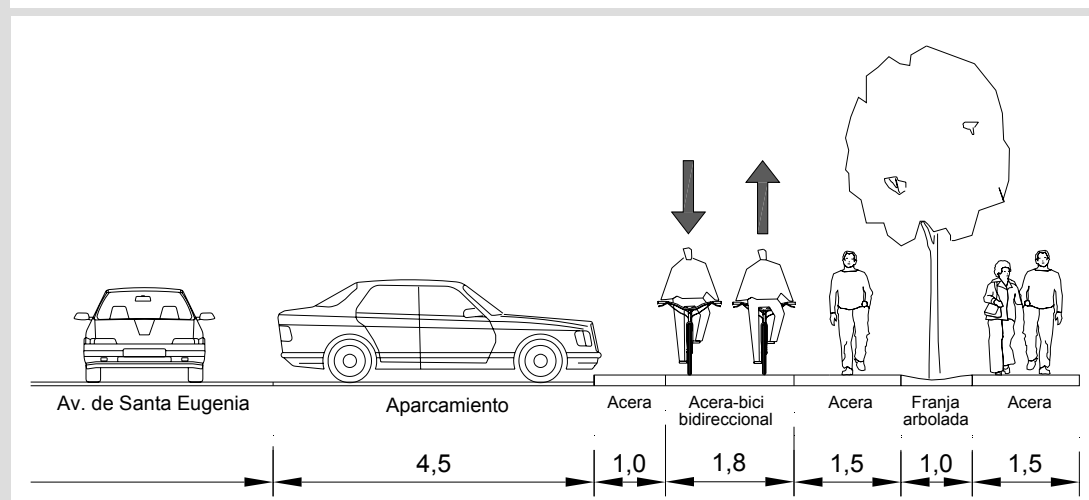
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Gran Vía Villaverde	12C
Tramo(s) y longitud	tramo corto en proximidad de la estación "Villaverde Bajo" - 330m	
Fecha y Promotor	2003-2004 Ayuntamiento y Comunidad de Madrid	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física a través de una franja de aparcamientos en batería.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	segregación física mediante un bordillo con un pequeño resalte	
Anchura total y por sentido de circulación	1,80 m (0,90 m por sentido)	
Resguardos y segregación	no hay resguardos frente al espacio peatonal ni a la banda de aparcamientos	
Conectividad actual y potencial	sólo uno de los distintos ramales de acceso a la plataforma elevada disponen de una vía ciclista (tramo 13D)	
Señalización	Señal vertical R-407 y señalización horizontal (pictograma bicicleta) en un sentido	
Pendientes	tramo sin pendiente	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	no hay
Pavimentación	Lechada bituminosa
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	Alineación de farolas en la acera
Protección climática y arbolado	no hay
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Los coches aparcados invaden parcialmente la banda ciclista y reducen aún más su espacio, por lo que se puede prever conflictos entre ciclistas circulando en sentido opuesto.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre demasiado pegado al aparcamiento.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- introducir espacio de resguardo entre la banda ciclista y los aparcamientos en batería.</li> <li>- mejorar la protección climática</li> <li>- acondicionar las rampas de acceso o pensar en sistemas de ascensores</li> </ul>
Otras observaciones	-

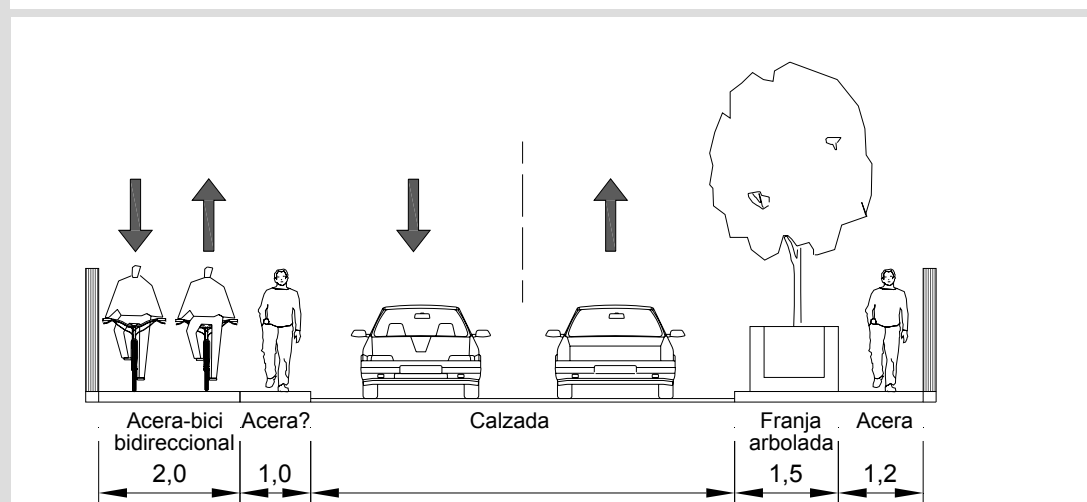
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Gran Vía Villaverde	12D
Tramo(s) y longitud	rampa de acceso a la Gran Vía Villaverde por la calle Americo - 220m	
Fecha y Promotor	2003-2004 Ayuntamiento y Comunidad de Madrid	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	segregación física mediante la acera	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	segregación óptica (cambio del pavimento)	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00m (1,00m por sentido), aunque el espacio útil es menor, ya que no hay resguardos hacia la valla.	
Resguardos y segregación	La vía ciclista no dispone de resguardos ni hacia la valle ni la acera. En relación con la calzada la acera de 1,00 m de ancho sirve de resguardo.	
Conectividad actual y potencial	se trata de la única rampa de acceso que dispone de una vía ciclista, pero no continua hasta la senda-bici del Parque Lineal de Manzanares, que transcurre a unos 200 metros.	
Señalización	pictograma bicicleta en un sentido	
Pendientes	aproximadamente un 5%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	no hay intersecciones con la red viaria
Pavimentación	asfalto
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	alineación de farolas en la acera opuesta
Protección climática y arbolado	no hay
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	el escaso espacio tanto de los ciclistas, pero sobre todo de los peatones, genera conflictos graves entre ambos. Además, teniendo en cuenta la pendiente de la calles, los ciclistas pueden alcanzar velocidades elevadas.
Inserción en el entorno social y urbanístico	la utilización de asfalto para la vía ciclista, cuando forma parte de la acera, subraya los aspectos técnicos de la circulación y no es recomendable.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cambiar la sección (ampliando la acera a costa de la calzada, ofrecer una sección compartida de la acera u ofrecer un carril-bici en el carril cuesta abajo y reducir el ancho de la Acera-bici)</li> <li>- continuar la vía hasta el Parque Lineal del Manzanares</li> </ul>
Otras observaciones	Para mejorar el aspecto del entorno es recomendable sustituir el asfalto de la vía ciclista por algún tipo de adoquín o baldosa.

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Gran Vía de Villaverde</b>	<b>12A</b>
Tramo:	Avenida Real de Pinto hasta Km. 0.8 (sección amplia)	
Intersección:	Cruce del carril de giro de 180°	<b>1</b>
Tipo de intersección	Cruce perpendicular del carril de giro de 180°	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	paso ciclista	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	muy retranqueado, desvío excesivo en relación con el trazado directo y "lógico" de la vía ciclista.	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo al cruce peatonal	
Utilización / Incidentes	zona poca transitada por ciclistas	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- reducir el espacio de retranqueo tanto del paso peatonal como del paso ciclista.</li> <li>- dotar el semáforo con luz específica para ciclistas.</li> </ul>	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Gran Vía de Villaverde</b>	<b>12B</b>
Tramo:	Km. 0.8 hasta Km. 1.8 (sección estrecha) y Km.	
Intersección:	Avenida de Andalucía	<b>2</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	paso ciclista semaforizado	
Señalización para los demás usuarios	semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	poco retranqueado en continuación directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo	
Utilización / Incidentes	el diseño del paso ciclista es correcto, sin embargo la acera en la sección a continuación es muy estrecha y reduce la funcionalidad del paso ciclista.	
Observaciones / Medidas de mejora	- las mejoras a realizar afectan más bien a la sección del tramo este.	

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

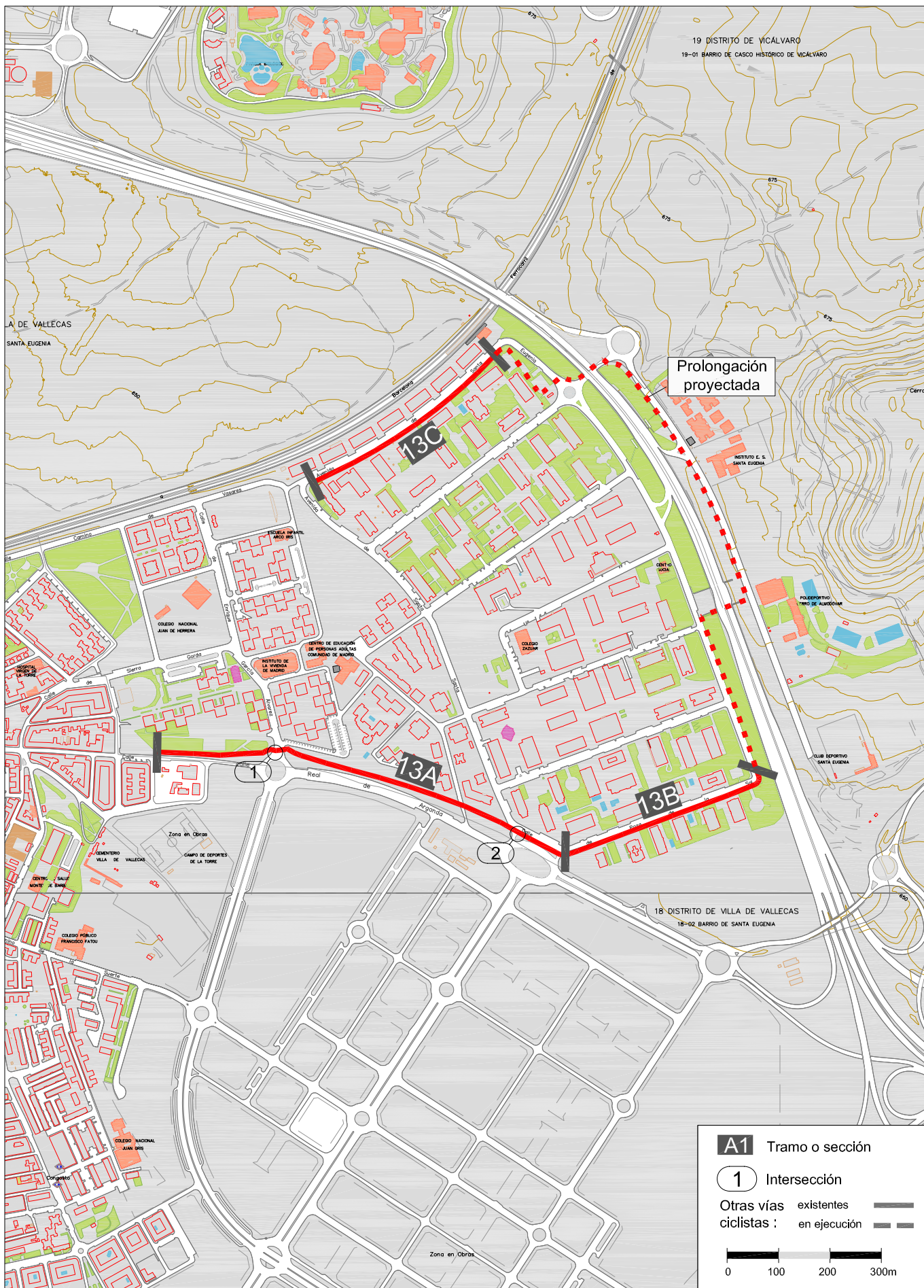
<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Gran Vía de Villaverde</b>	<b>12C</b>
Tramo:	tramo frente de la estación "Villaverde Bajo"	
Intersección:	enlace con la calle de Clara	<b>3</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	no hay	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra y señal vertical de indicación del paso peatonal (S-13), ceda de paso en la calle de Clara	
Relación vía ciclista / calzada	vía ciclista "cortada" debida a las dimensiones geométricas exageradas de la glorieta (calzada de tres carriles).	
Relación con el cruce peatonal	no hay paso ciclista	
Utilización / Incidentes	el paso resulta incómodo y peligroso, ya que ni siquiera el ancho de la acera es suficiente para cruzar caminando la intersección.	
Observaciones / Medidas de mejora	- reducir el ancho de la calzada y diseñar un paso ciclista en condiciones.	

Foto





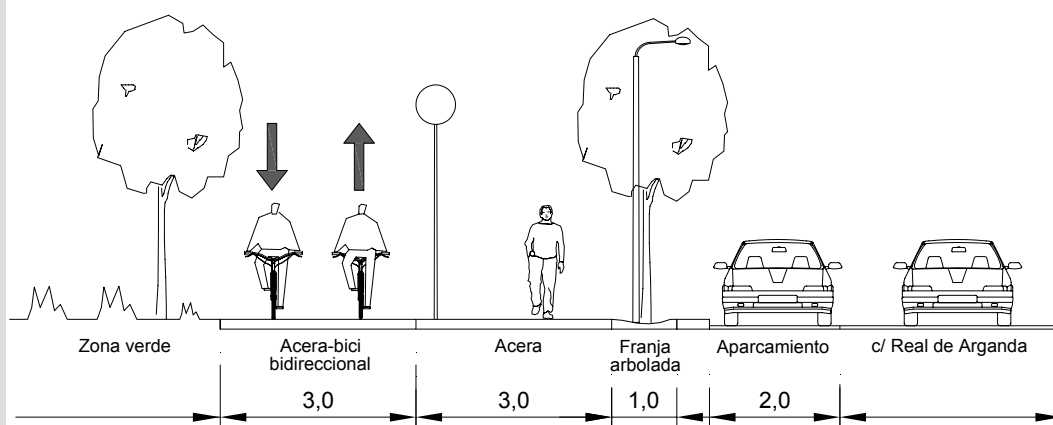
# Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Villa de Vallecas (St.Eugenia)



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Santa Eugenia	<b>13A</b>
Tramo(s) y longitud	Calle Real de Arganda (M-303) desde c/ del Puerto de Reinosa hasta la c/ de Poza de la Sal (830m)	
Fecha y Promotor	Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	segregación física mediante la acera y una franja arbolada	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	segregación óptica (cambio del pavimento),	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	espacio de resguardo de 4,00 hacia la calzada, sin resguardo en relación con el espacio peatonal.	
Conectividad actual y potencial	La vía enlaza con la pista-bici de la calle Poza de la Sal. En el extremo oeste no hay continuidad hacia el núcleo urbano de la Villa de Vallecas y la estación de Cercanías y Metro.	
Señalización	no hay	
Pendientes	tramo llano (<1%)	

## Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay tres intersecciones con la red viaria (c/ Enrique García Álvarez, c/ de Puentelarra y Av. de Santa Eugenia). La primera está semaforizada.
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	alineación de farolas entre la vía ciclista y el espacio peatonal
Protección climática y arbolado	franja arbolada a un lado
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	los peatones utilizan frecuentemente la vía ciclista para disfrutar de los espacios ajardinados anexos y para alejarse más de la calzada.
Inserción en el entorno social y urbanístico	bien, aunque quizás una segregación mediante una franja verde o arbolada mejoraría la segregación y la inserción en el entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	La ubicación de la vía ciclista perjudica a los peatones, ya que les aleja de la zona verde. El diseño correcto sería trazar la vía ciclista entre la acera y la calzada. Introducir señalización horizontal para identificar la vía ciclista.
Otras observaciones	-

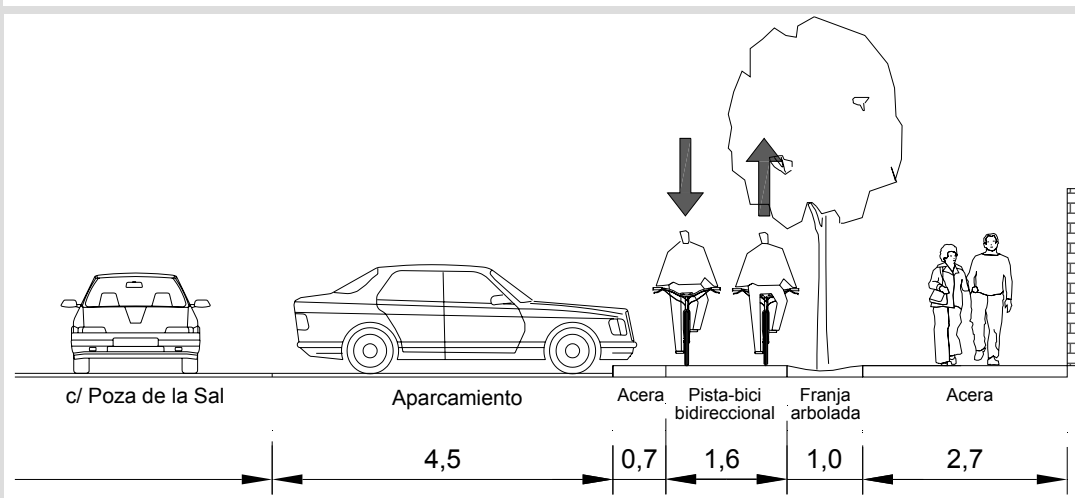
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Santa Eugenia	<b>13B</b>
Tramo(s) y longitud	c/ Poza de la Sal (430m)	
Fecha y Promotor	desconocido, se estima de los principios de los años 80	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante espacio de resguardo	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física mediante franja arbolada	
Anchura total y por sentido de circulación	1,60m (0,80m por sentido)	
Resguardos y segregación	resguardo de 0,70m hacia el aparcamiento en batería y 1,00 hacia el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	hay conectividad con el tramo anterior, pero la vía ciclista no continua por la Av. del Mediterraneo (calle local en paralelo a la A-3 que tiene la misma denominación)	
Señalización	no hay	
Pendientes	2,8%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	no hay, solo vados
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	alineación de faroles en la calle
Protección climática y arbolado	si, franja arbolada entre la pista-bici y la acera
Mantenimiento	regular
Uso actual y posibles conflictos	El ancho de la vía ciclista es insuficiente para la circulación bidireccional.
Inserción en el entorno social y urbanístico	bien
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- convertir la banda ciclista en una pista unidireccional e implantar otra en el lado opuesto, reduciendo el ancho de la calzada, que actualmente está sobredimensionado (8,50m).</li> <li>- introducir señalización horizontal.</li> </ul>
Otras observaciones	La implantación de pistas-bicis unidireccionales en esta zona con frecuentes vados mejoraría la seguridad del ciclista, en caso de que aumente la demanda.

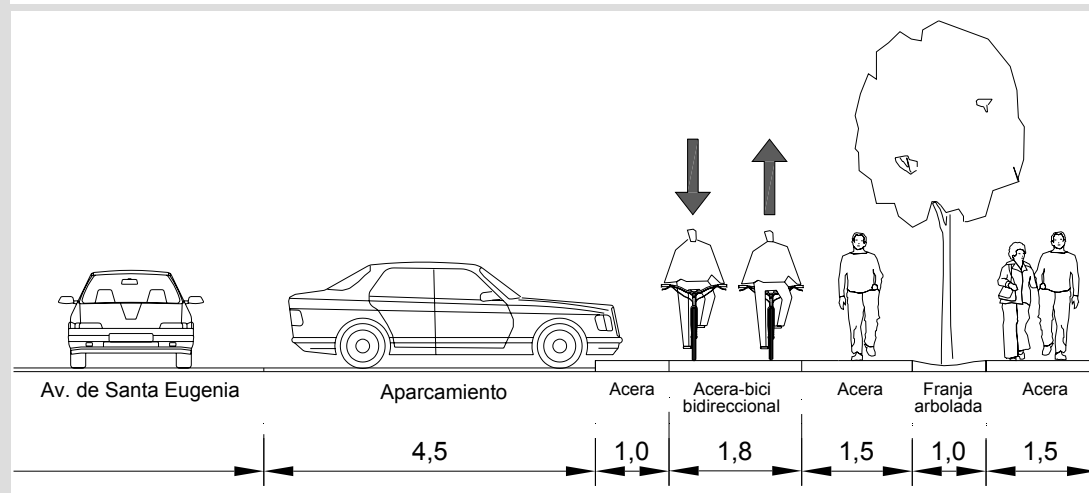
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Santa Eugenia	<b>13C</b>
Tramo(s) y longitud	Av. de Santa Eugenia entre Av. del Mediterraneo y camino de Vasares	
Fecha y Promotor	desconocido, se estima los años 70	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante espacio de resguardo	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación óptica (cambio del pavimento)	
Anchura total y por sentido de circulación	1,80m (0,90m por sentido)	
Resguardos y segregación	1,00m hacia la franja de aparcamiento y sin resguardos en relación con el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	tramo inconexo, la conexión con el tramo B está proyectada, sin embargo al otro lado de la autopista A-3. Conviene estudiar la prolongación por la misma Av. del Mediterraneo así como el camino de Vasares para enlazar con la estación de Cercanías y Metro.	
Señalización	no hay	
Pendientes	tramo llano (<1,0%)	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	no hay intersecciones con la red viaria, excepto vados
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la calzada
Iluminación	alineación de farolas en la calle
Protección climática y arbolado	si, franja arbolada, que separa la vía ciclista del espacio peatonal
Mantenimiento	regular
Uso actual y posibles conflictos	La ubicación de la franja arbolada no es muy acertada, ya que divide la acera en dos bandas. Por esta razón los viandantes invaden frecuentemente la vía ciclista. Además el ancho de la vía resulta demasiado estrecho.
Inserción en el entorno social y urbanístico	bien, aunque hubiera sido mejor si la franja arbolada delimitara directamente la vía ciclista.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- renovar la señalización horizontal</li> <li>- estudiar la posibilidad de convertir la vía ciclista en una banda unidireccional, implantando otra en el lado opuesto.</li> </ul>
Otras observaciones	El diseño unidireccional en ambos lados de la calle no sólo reduciría los conflictos con los peatones, sino además facilitará el diseño adecuado de la glorieta en su prolongación.

Foto



## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Santa Eugenia</b>	<b>13A</b>
Tramo:	Calle Real de Arganda (M-303)	
Intersección:	c/ Enrique García Álvarez	<b>1</b>
Tipo de intersección	glorieta	
Semaforización:	si	
Señalización para el ciclista	paso ciclista, en el semáforo faltan luces específicas para ciclistas	
Señalización para los demás usuarios	Semáforo	
Relación vía ciclista / calzada	continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo	
Utilización / Incidentes	el tiempo de espera es más largo para los ciclistas que para los vehículos que circulan por la calzada.	
Observaciones / Medidas de mejora	el semáforo debería estar colocado delante del paso ciclista, además falta la delimitación del paso ciclista.	
Foto		

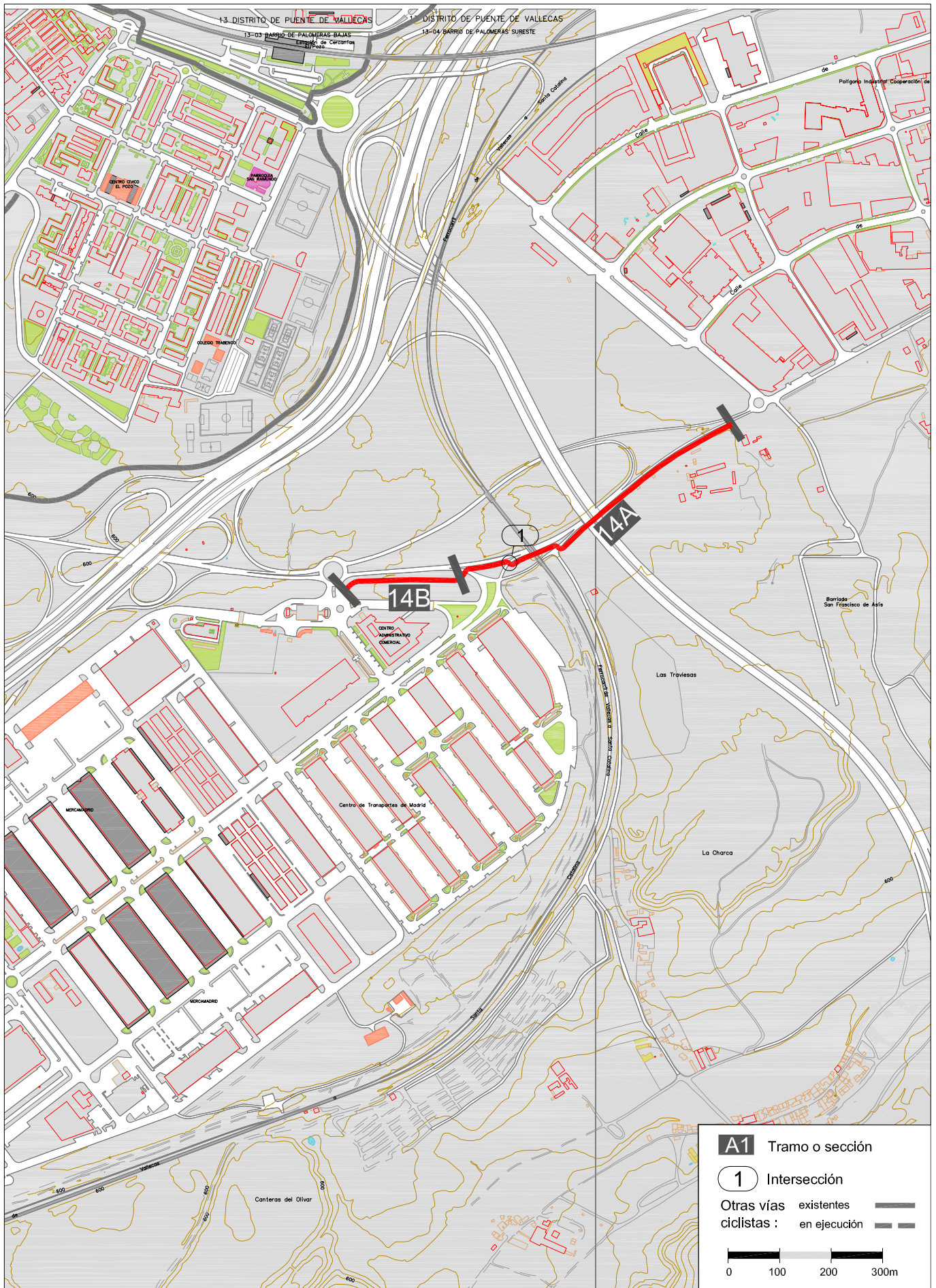




## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Santa Eugenia</b>	<b>13A</b>
Tramo:	Calle Real de Arganda (M-303)	
Intersección:	Av. de Santa Eugenia	<b>2</b>
Tipo de intersección	glorieta	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	paso ciclista sin delimitación (línea blanca discontinua)	
Señalización para los demás usuarios	pasos de cebra para los peatones, la señalización del ceda el paso para los coches está localizado después del paso ciclista.	
Relación vía ciclista / calzada	continuidad directa de la vía ciclista	
Relación con el cruce peatonal	los paso peatonales se apoyan en una isleta para cruzar la calzada en dos fases, el paso ciclista sin embargo cruza los dos carriles a la vez.	
Utilización / Incidentes	el diseño del paso ciclista es poco seguro, ya que no se apoya en los pasos peatonales. A su vez falta la delimitación adecuada.	
Observaciones / Medidas de mejora	<ul style="list-style-type: none"> <li>- añadir delimitación adecuada del paso ciclista, quizás sería más seguro en paralelo al paso peatonal.</li> <li>- advertir al los conductores del paso ciclista bidireccional (señal vertical)</li> </ul>	
Foto		

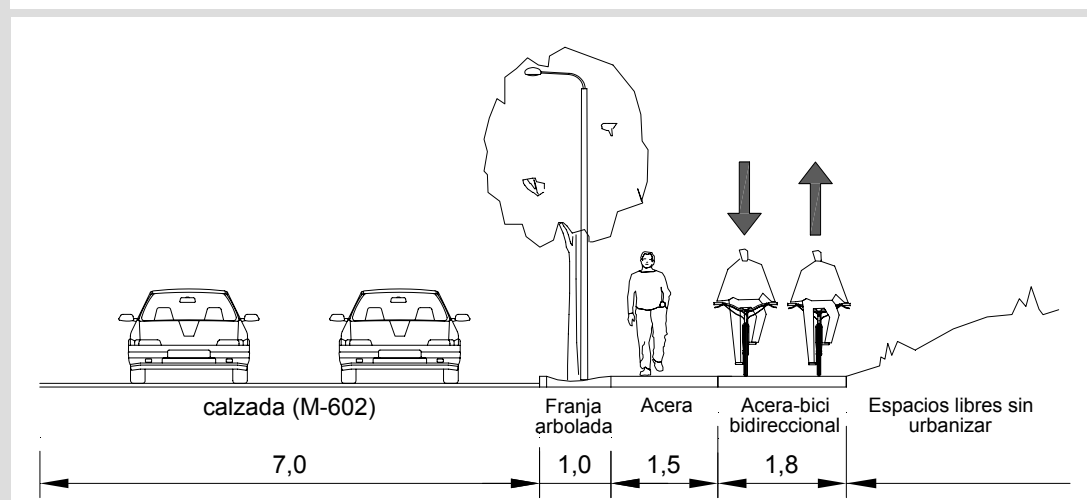
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Carretera de Villaverde a Vallecas



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Carretera de Villaverde a Vallecas (M-602)	14A
Tramo(s) y longitud	tramo comprendido entre la calle del Pozo del tío Raimundo y la Avenida del Eje Central (625m)	
Fecha y Promotor	2005 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Acera-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante la acera (la vía ciclista transcurre al borde del vial)	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	segregación óptica mediante cambio del pavimento, la ubicación de la acera entre la vía ciclista y la calzada resta calidad al espacio peatonal.	
Anchura total y por sentido de circulación	1,80m (0,90 por sentido)	
Resguardos y segregación	no hay	
Conectividad actual y potencial	tramo aislado, la prolongación de la carretera que llega hasta el núcleo urbano de la Villa de Vallecas así como el PAU de Vallecas no dispone de infraestructuras para ciclistas.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	tramo llano (< 1%)	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	hay dos intersecciones con los viales de acceso al Centro de Transportes de Madrid
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia el borde exterior
Iluminación	hay farolas en la carretera
Protección climática y arbolado	hay arbolado de pequeño porte
Mantenimiento	bien, recién construido
Uso actual y posibles conflictos	pocos usuarios, tanto de peatones como de ciclistas, ya que no hay itinerarios peatonales o ciclistas que se unen con la carretera. El cruce de dos ciclistas no se realiza con comodidad debido al ancho reducido de la vía.
Inserción en el entorno social y urbanístico	bien
Oportunidades de mejora y conexión	El espacio para los ciclistas es escaso, una sección mixta del espacio peatonal / ciclista de 3,30m sería más adecuado. De esta manera no se obliga al peatón de andar tan cerca de la calzada y los ciclistas dispondrían de más espacio cuando se cruzan.
Otras observaciones	Con la prolongación por la M-602 la vía puede tener una función importante tanto para desplazamientos recreativos para acceder al AVC como cotidianos para acceder al polígono industrial anexo a la carretera.

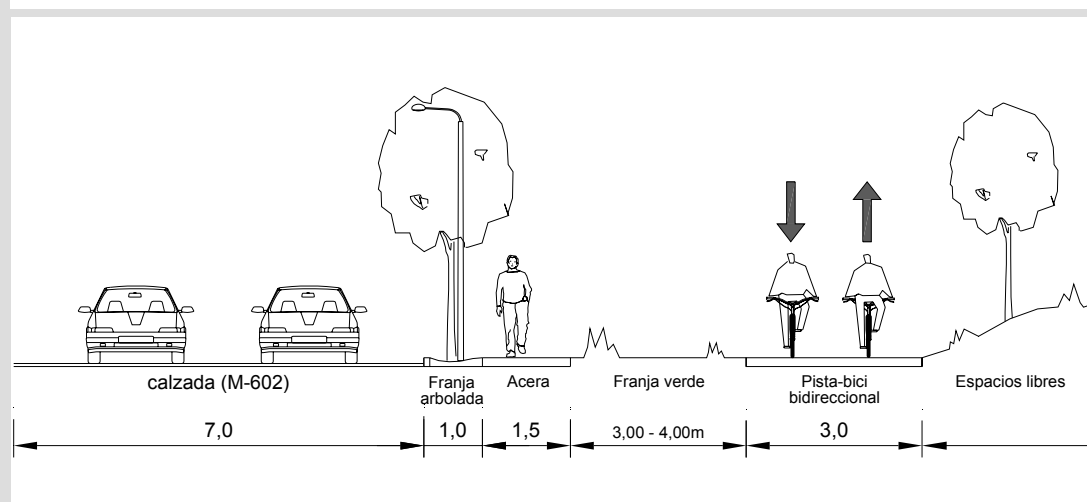
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Carretera de Villaverde a Vallecas (M-602)	14B
Tramo(s) y longitud	tramo comprendido entre la Avenida del eje central y la glorieta de la entrada principal al Centro de Transportes de Madrid (240m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física mediante franja verde	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física, la acera está anexa a la calzada	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 metros	
Resguardos y segregación	espacio de resguardo de 5,50m hacia la calzada	
Conectividad actual y potencial	tramo aislado, sin conexión con el Anillo Verde 2ª fase, que transcurre a poca distancia.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	pendiente suave (<2%)	

## Sección Tipo




## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	no hay
Pavimentación	Lechada bituminosa pigmentada en rojo
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia el borde exterior
Iluminación	hay farolas en la carretera
Protección climática y arbolado	no hay arbolado en proximidad de la vía ciclistas
Mantenimiento	regular, hay obras en la zona
Uso actual y posibles conflictos	pocos usuarios, tanto de peatones como de ciclistas, ya que no hay itinerarios peatonales o ciclistas que se unen con la carretera
Inserción en el entorno social y urbanístico	bien
Oportunidades de mejora y conexión	La protección climática es insuficiente. Una franja arbolada entre la calzada y la pista-bici es deseable. Además la sección perjudica a los peatones. Igual que en el tramo anterior una sección mixta de la vía es viable y oportuno.
Otras observaciones	Con la prolongación por la M-602 la vía puede tener una función importante tanto para desplazamientos recreativos para acceder al AVC como cotidianos para acceder al polígono industrial anexo a la carretera.

Foto

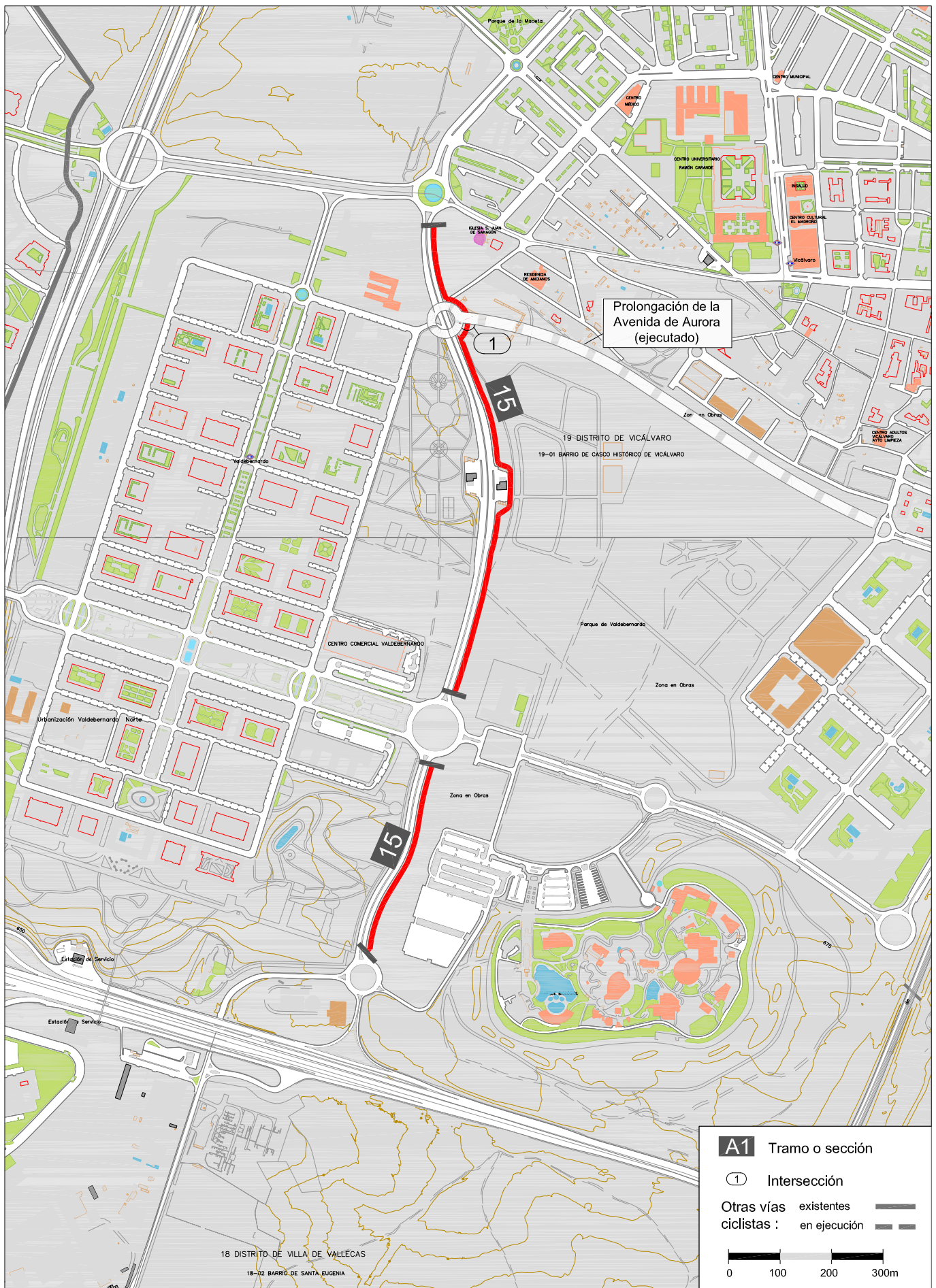


## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Carretera de Villaverde a Vallecas (M-602)</b>	<b>14A</b>
Tramo:	entre la calle del Pozo del tío Raimundo y la Avenida del Eje Central	
Intersección:	enlace Av. del Eje Central	<b>1</b>
Tipo de intersección	cruce con carril de aceleración	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	"STOP"	
Señalización para los demás usuarios	Paso de cebra para los peatones y ceda de paso después del cruce peatonal para los conductores	
Relación vía ciclista / calzada	pequeño retranqueo para cruzar la calzada de manera perpendicular	
Relación con el cruce peatonal	en paralelo, pero delante del paso peatonal	
Utilización / Incidentes	La señalización no es coherente. Por un lado el paso ciclista debería estar detrás del paso de cebra. Por otro lado no es coherente otorgar al peatón la prioridad y obligar al ciclista de detenerse.	
Observaciones / Medidas de mejora	Señalización coherente: o ciclistas y peatones tienen prioridad o ninguno de los dos. En este último caso hay que eliminar paso de cebra y paso ciclista. En los días laborales con mucho tráfico un semáforo con pulsador puede ser la mejor solución.	
Foto		



### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Avda. de la Democracia

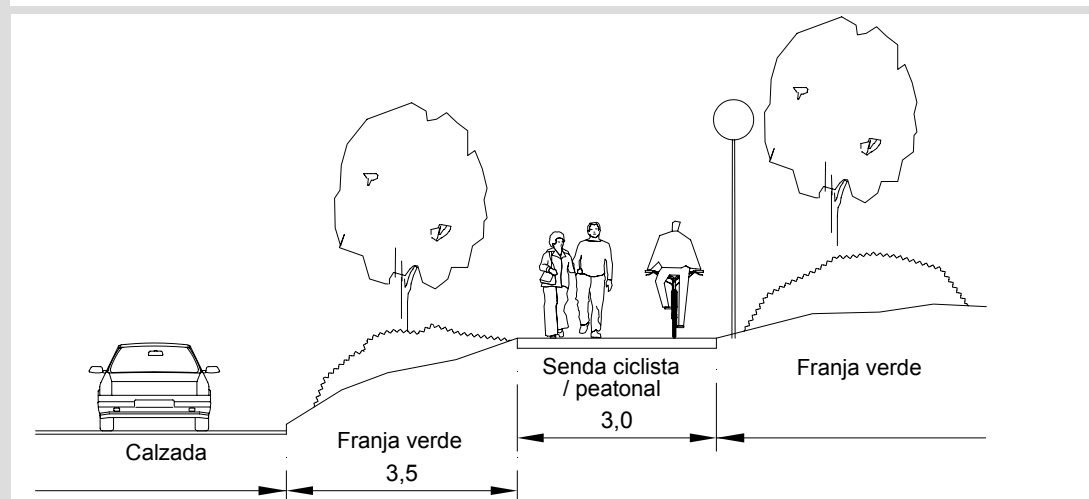




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Avenida de la Democracia	<b>15</b>
Tramo(s) y longitud	Plaza Alonso – Glorieta de enlace con la A-3 (1400m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional compartida con los peatones en paralelo a la Avenida de la Democracia	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Sección compartida con los peatones	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 (1,50 m por sentido), pero compartido con peatones	
Resguardos y segregación	Franja verde de 3,50 metros entre la senda y la calzada.	
Conectividad actual y potencial	Actualmente se trata de un tramo aislado sin conexión con el Anillo Verde Ciclista, que transcurre a poca distancia. La vía permite acceder a al Parque de Faunia. Hay que prever conexiones con el AVC así como los cascos de Vicálvaro y Vallecas.	
Señalización	No hay	
Pendientes	0,5% -1,5%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Solo hay dos intersecciones en forma de glorietas con el Bulevar de José Brat y la Avenida de la Aurora.
Pavimentación	Lechada bituminosa (un tramo corto está pigmentado en rojo)
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	Alineación de propias farolas en el borde exterior
Protección climática y arbolado	Alineación de arbolado de todavía de pequeño porte entre la calzada y la senda.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	La sección y el tipo de vía ciclista corresponde a la demanda en una zona periurbana sin usos urbanos colindantes.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La senda ciclista transcurre en paralelo a la Avenida de la Democracia en la proximidad de la urbanización Valdebernado y el Parque Faunia. Se trata de una sección bien diseñada que se adapta al entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dar continuidad a la vía ciclista en su extremo norte por la carretera de Vicálvaro a Moratalaz para enlazar con el Anillo Verde Ciclista y en su extremo hacia la Villa de Vallecas.</li> <li>- Indicar la vía como senda ciclista / peatonal compartida</li> </ul>
Otras observaciones	La sección sirve como modelo para acondicionar carreteras o avenidas en zonas periurbanas, donde hay una demanda moderada.

Foto



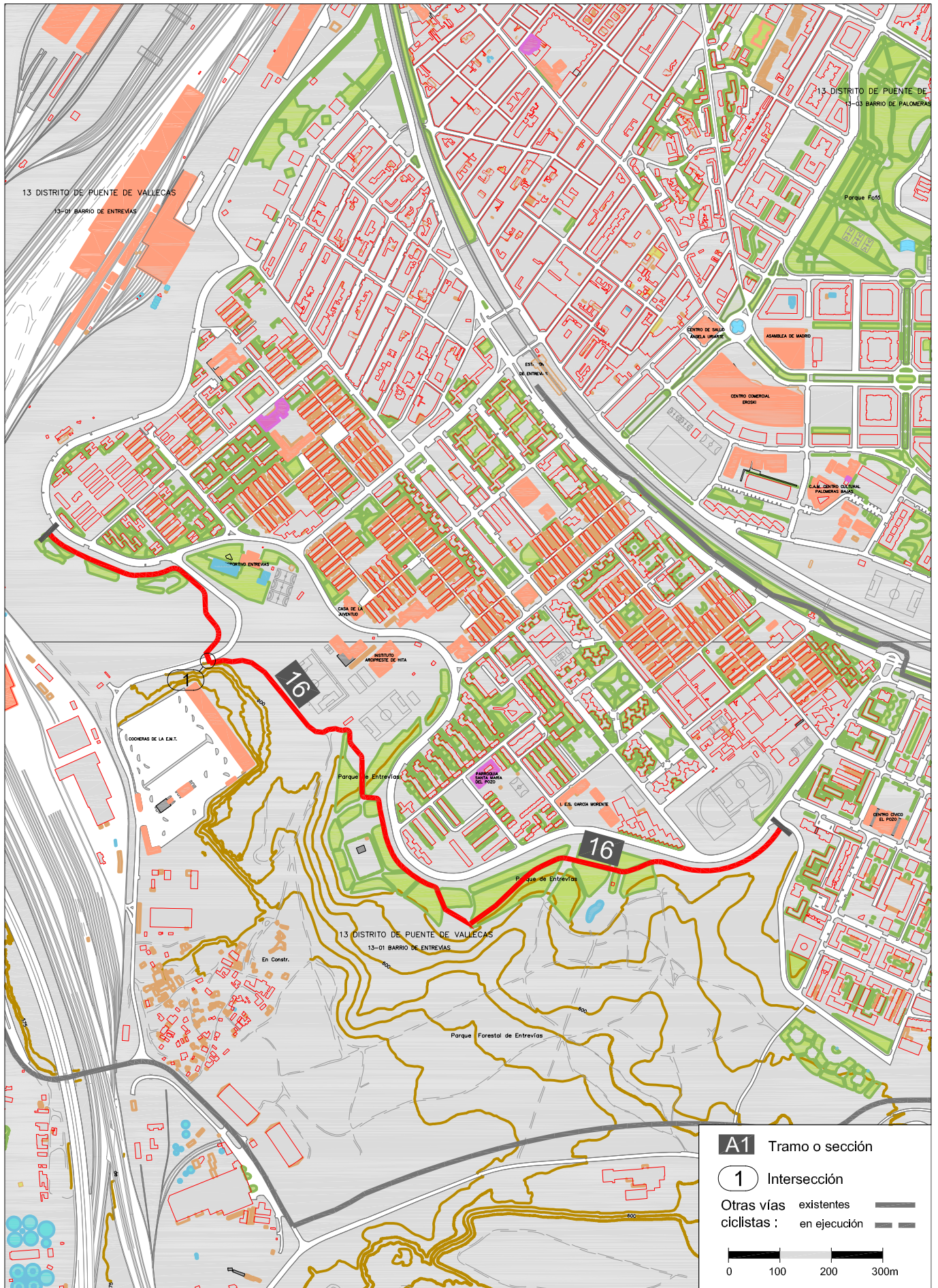
## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Avenida de la Democracia</b>	<b>15</b>
Tramo:	tramo comprendido entre la Av. de la Aurora y Bulevar de José Prat	
Intersección:	Av. de la Aurora	<b>1</b>
Tipo de intersección	Glorieta	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	no hay paso ciclista específico, ya que se trata de una senda peatonal / ciclista	
Señalización para los demás usuarios	paso de cebra elevado sobre lomo y señal vertical de indicación del paso peatonal (S-13)	
Relación vía ciclista / calzada	el paso de cebra está muy retrasado de la calzada, sin embargo no penaliza a los ciclistas, ya que el giro de la vía se realiza con suficiente antelación.	
Relación con el cruce peatonal	cruce compartido	
Utilización / Incidentes	poca intensidad de uso, ya que se trata de una zona periurbana sin edificaciones colindantes	
Observaciones / Medidas de mejora	- advertir a los conductores del posible cruce de ciclistas (señal P-22) con indicación de los dos sentidos de circulación.	

Foto



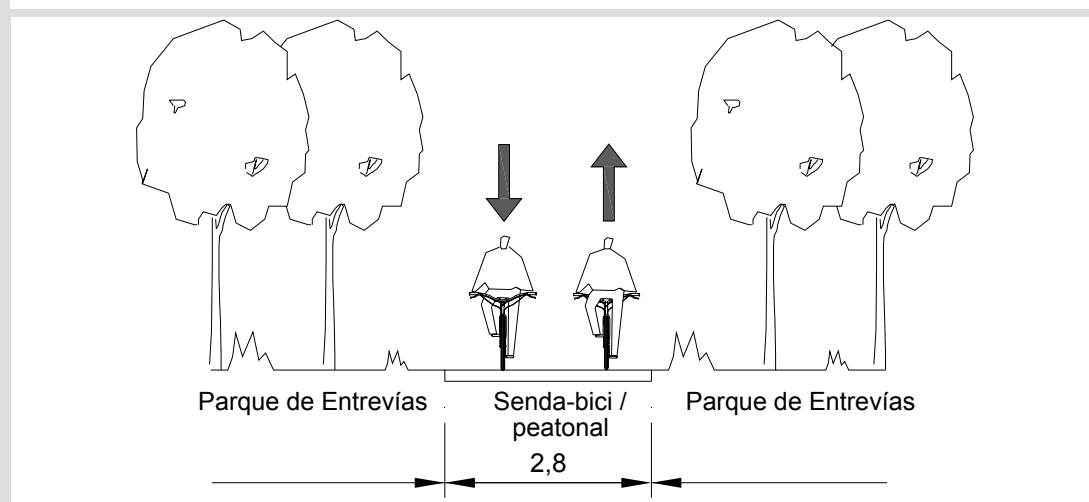
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Parque Entrevías




## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Parque de Entrevías	<b>16</b>
Tramo(s) y longitud	Avenida de Joaquín Garrigues Walter – calle de Mudela (2000m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici / peatonal por el Parque de Entrevías	
Relación con el tráfico motorizado	Independiente del tráfico motorizado	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Sección mixta sin segregación física	
Anchura total y por sentido de circulación	2,70 m hasta 3,00 m; ancho por sentido no definido (sección mixta con peatones)	
Resguardos y segregación	Senda ciclista y peatonal independiente del viario, aunque transcurre en algunos tramos a diez metros en paralelo a la calle Ronda Sur. Respecto al espacio peatonal no hay resguardos (sección compartida).	
Conectividad actual y potencial	No tiene continuidad en sus puntos finales con otras vías ciclistas, aunque el Anillo Verde Ciclista transcurre a poca distancia. A su vez en un tramo corto (50 m) aparece un pavimento poco adecuado.	
Señalización	una combinación de los señales verticales R-407 y R-410, que no figuran en el Reglamento General de Circulación.	
Pendientes	El tronco principal tiene poca pendiente (< 1%), sin embargo en confluencia de la carretera de los autobuses hay una cuesta pronunciada (6% - 10%).	


Sección Tipo



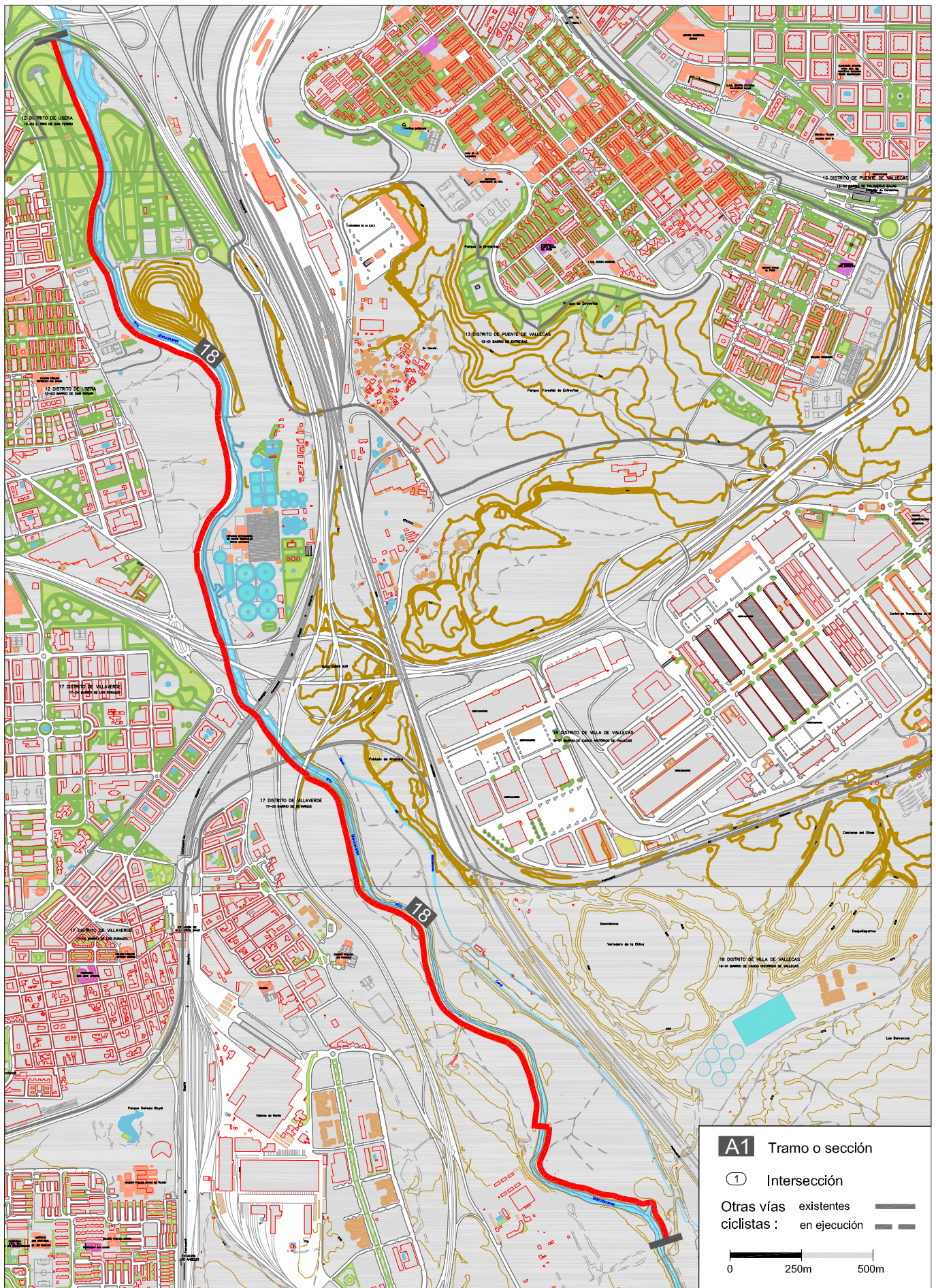
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay sólo una intersección con la carretera "Estación de autobuses"
Pavimentación	Lechada bituminosa
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia los espacios libres
Iluminación	No hay
Protección climática y arbolado	hay una masa densa de arbolado en el parque.
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	predomina el uso recreativo, sobre todo los fines de semana y días festivos. Como se trata de una sección compartida, los ciclistas tienen que adaptar su velocidad a la situación.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista transcurre por el Parque de Entrevías en proximidad de las viviendas. La vía se adapta bien al entorno.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ofrecer un trazado alternativo (en paralelo a la Ronda Sur) para evitar los tramos con las pendientes fuertes y para hacer la vía más atractiva para usos cotidianos.</li> <li>- acondicionar el tramo que actualmente no dispone de un pavimento adecuado.</li> </ul>
Otras observaciones	-
Foto	

## INVENTARIO DE INTERSECCIONES

<b>Vía Ciclista:</b>	<b>Parque de Entrevías</b>	<b>16</b>
Tramo:	Avenida de Joaquín Garrigues Walker – calle de Mudela	
Intersección:	carretera "Estación de autobuses"	<b>1</b>
Tipo de intersección	cruce perpendicular de la vía ciclista sobre la carretera	
Semaforización:	no	
Señalización para el ciclista	Paso ciclista adoquinado sobre "lomo"	
Señalización para los demás usuarios	Indicación de un paso peatonal (S-13)	
Relación vía ciclista / calzada	continuidad directa sin retranqueos	
Relación con el cruce peatonal	El Paso ciclista es a su vez el paso peatonal	
Utilización / Incidentes	-	
Observaciones / Medidas de mejora	Señalización vertical que advierte del paso ciclista bidireccional (P-22 con indicación complementaria de la circulación en los dos sentidos).	
Foto		

### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Parque Lineal Manzanares Sur

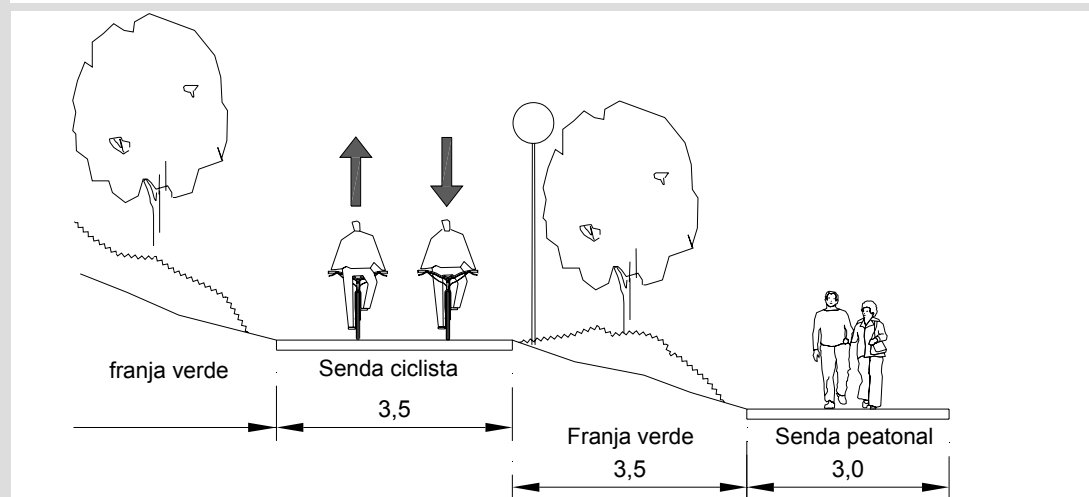





## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Parque Lineal Manzanares Sur	<b>17</b>
Tramo(s) y longitud	desde el Nudo Sur hasta la autopista M45 (5350m)	
Fecha y Promotor	2000-2002 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici por el Parque Lineal del Manzanares	
Relación con el tráfico motorizado	independiente del tráfico motorizado	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física (los peatones disponen de un camino propio en paralelo)	
Anchura total y por sentido de circulación	3,50 m (1,75m por sentido)	
Resguardos y segregación	2,00 – 3,00 m hacia el espacio peatonal	
Conectividad actual y potencial	La vía ciclista enlaza con la segunda fase del AVC, que se está ejecutando y con el camino de Vaciamadrid. Falta un enlace con la vía ciclista de la carretera M-301 (hacia San Martín de la Vega) y con la pista-bici de la Gran Vía de Villaverde.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	< 0,5%	

Sección Tipo



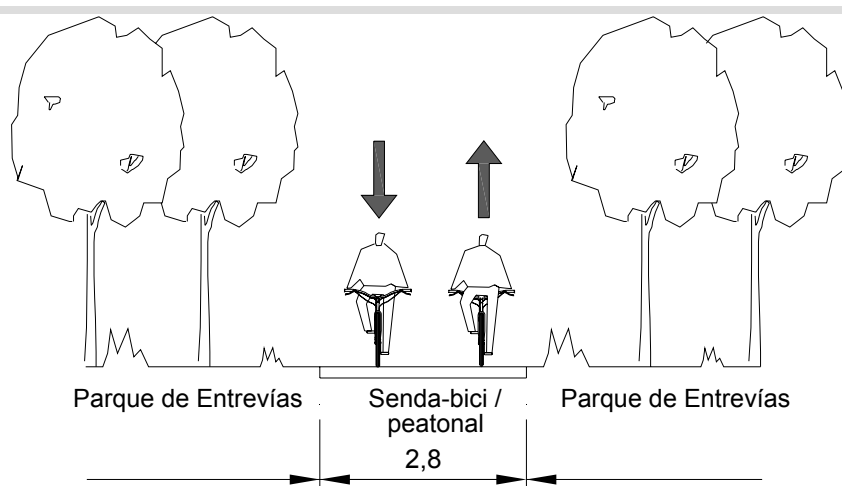
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	No hay
Pavimentación	Lechada bituminosa
Drenaje y otros elementos constructivos	Drenaje de los aguas pluviales hacia la franja verde
Iluminación	Alineación de farolas al borde de la senda
Protección climática y arbolado	En algunos tramos hay alineación de árboles
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Casi exclusivamente de uso recreativo, sobre todo los fines de semana y días festivos, cuando la vía está muy frecuentada.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La senda ciclista transcurre en paralelo al curso fluvial del Manzanares en un entorno atractivo, pero por la noche hay poco control ciudadano y algunos tramos están afectados negativamente por los olores de la depuradora "Santa Catalina".
Oportunidades de mejora y conexión	- Continuar a la vía ciclista hacia el Norte (Parque Tierno Galván, futuro parque fluvial del Manzanares) y hacia el Sur (Pista-bici M-301). Asimismo hay que mejorar los puntos de accesos transversales de los barrios colindantes.
Otras observaciones	-
Foto	

## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Casa de Campo	<b>18A</b>
Tramo(s) y longitud	Paseo de los Plátanos (1350m)	
Fecha y Promotor	2001 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física, aunque actualmente se trata de una zona cerrada al tráfico motorizado la mayor parte del día en jornadas laborales y todo el día los fines de semana.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50 – 3,00 m (1,25 – 1,50 por sentido)	
Resguardos y segregación	Pista-bici segregado mediante franja verde de aproximadamente 3,00 m. Los peatones disponen de caminos propios.	
Conectividad actual y potencial	Se trata de una ruta circular que solo tiene un acceso desde el exterior de la casa de campo (puerta de Dante), pero está proyectado un enlace con el la tercera fase del Anillo Verde Ciclista.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	2% -3%	

Sección Tipo



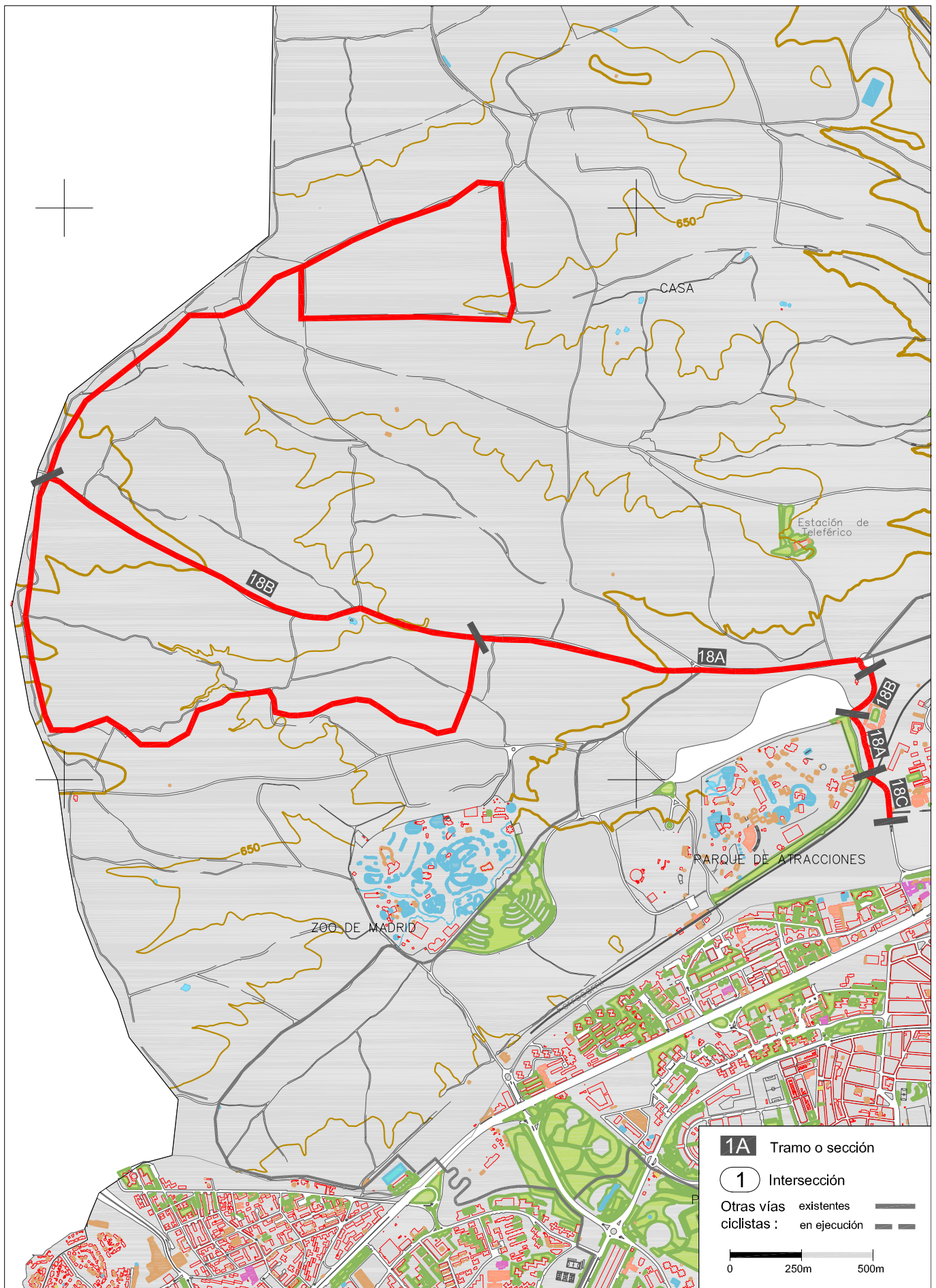
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	la vía ciclista cruza la calzada en varios puntos
Pavimentación	Tierra compactada
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia los espacios libres anexos
Iluminación	alineación de farolas al borde de la calle
Protección climática y arbolado	Masas de arbolado en proximidad de la vía ciclista
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Prácticamente exclusivamente uso recreativo y deportivo. La vía ciclista tiene una función limitada. Primero, porque se trata de una calle prácticamente cerrado al tráfico. Segundo, porque hay gran variedad de pistas para los ciclistas en la zona.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista está situada en un entorno atractivo de la Casa de Campo, sin embargo por la noche hay poca seguridad ciudadana.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cerrar los viales permanente al tráfico motorizado</li> <li>- indicar mejor las conexiones, distancias y salidas de la Casa de Campo.</li> <li>- la señal vertical es inadecuada (ya que obliga circular por las pistas señalizadas)</li> </ul>
Otras observaciones	En vez de la señal R-407, que es más apropiado en entornos urbanos, sería mejor simplemente identificar la vía como ruta ciclista (señal S-33).

Foto



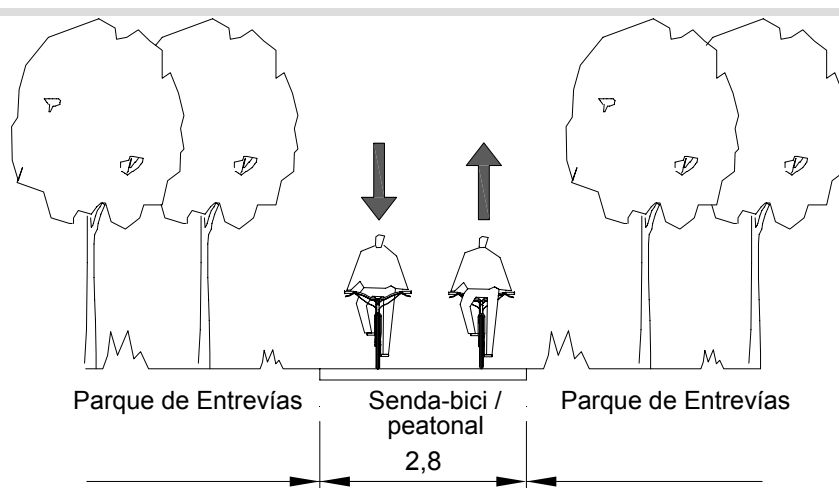
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Casa de Campo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Casa de Campo	<b>18A</b>
Tramo(s) y longitud	Paseo de los Plátanos (1350m)	
Fecha y Promotor	2001 / Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Pista-bici bidireccional	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación física, aunque actualmente se trata de una zona cerrada al tráfico motorizado la mayor parte del día en jornadas laborales y todo el día los fines de semana.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Segregación física	
Anchura total y por sentido de circulación	2,50 – 3,00 m (1,25 – 1,50 por sentido)	
Resguardos y segregación	Pista-bici segregado mediante franja verde de aproximadamente 3,00 m. Los peatones disponen de caminos propios.	
Conectividad actual y potencial	Se trata de una ruta circular que solo tiene un acceso desde el exterior de la casa de campo (puerta de Dante), pero está proyectado un enlace con el la tercera fase del Anillo Verde Ciclista.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	2% -3%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	la vía ciclista cruza la calzada en varios puntos
Pavimentación	Tierra compactada
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia los espacios libres anexos
Iluminación	alineación de farolas al borde de la calle
Protección climática y arbolado	Masas de arbolado en proximidad de la vía ciclista
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Prácticamente exclusivamente uso recreativo y deportivo. La vía ciclista tiene una función limitada. Primero, porque se trata de una calle prácticamente cerrado al tráfico. Segundo, porque hay gran variedad de pistas para los ciclistas en la zona.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La vía ciclista está situada en un entorno atractivo de la Casa de Campo, sin embargo por la noche hay poca seguridad ciudadana.
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cerrar los viales permanente al tráfico motorizado</li> <li>- indicar mejor las conexiones, distancias y salidas de la Casa de Campo.</li> <li>- la señal vertical es inadecuada (ya que obliga circular por las pistas señalizadas)</li> </ul>
Otras observaciones	En vez de la señal R-407, que es más apropiado en entornos urbanos, sería mejor simplemente identificar la vía como ruta ciclista (señal S-33).

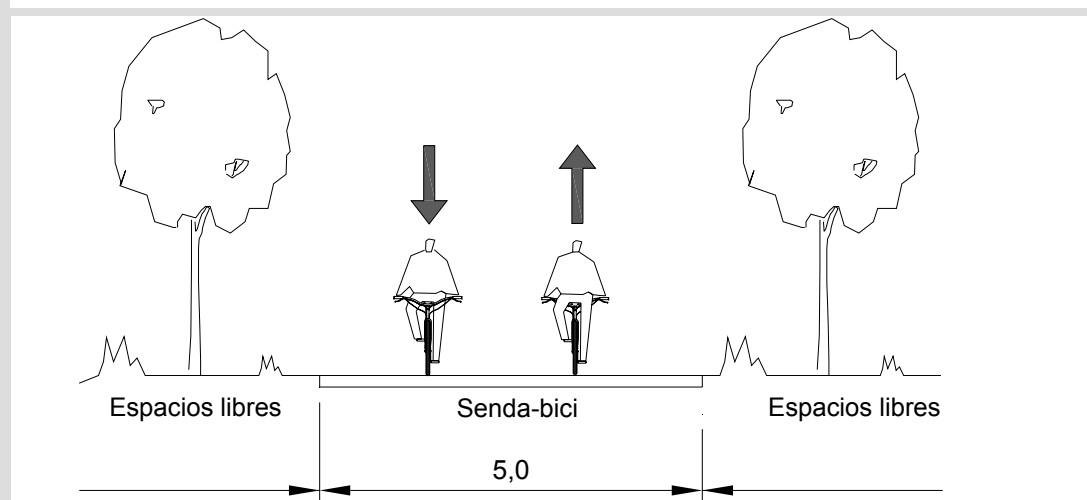
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Casa de Campo	<b>18B</b>
Tramo(s) y longitud	Carretera de Somosaguas (1650m)	
Fecha y Promotor	2001 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Senda ciclista (transcurre por una carretera cerrada al tráfico)	
Relación con el tráfico motorizado	independiente del tráfico motorizado	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	sin definir (aunque se supone que los viandantes no están excluidos del uso del vial).	
Anchura total y por sentido de circulación	5,00 m (2,50 m por sentido)	
Resguardos y segregación	-	
Conectividad actual y potencial	Se trata de una ruta circular que se une con el tramo anterior, pero que no tiene enlaces con los barrios en proximidad de la casa de campo.	
Señalización	Señal vertical R-407	
Pendientes	1%-8%	

Sección Tipo





## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	no hay intersecciones con viales del tráfico motorizado
Pavimentación	asfalto
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia los espacios libres anexos
Iluminación	no hay
Protección climática y arbolado	Masas de arbolado al borde de la vía
Mantenimiento	bien
Uso actual y posibles conflictos	Prácticamente exclusivamente uso recreativo y deportivo, ya que se trata de una ruta circular y mucho desnivel.
Inserción en el entorno social y urbanístico	No se ha modificado el aspecto de la carretera, excepto en algunas intersecciones.
Oportunidades de mejora y conexión	La identificación de la carretera como vía ciclista no tiene mucho sentido, ya que se trata de un viario cerrado al tráfico motorizado.
Otras observaciones	La señalización horizontal del paso ciclista para indicar la continuidad de la vía ciclista es poco adecuada y molesta en el entorno (véase foto).

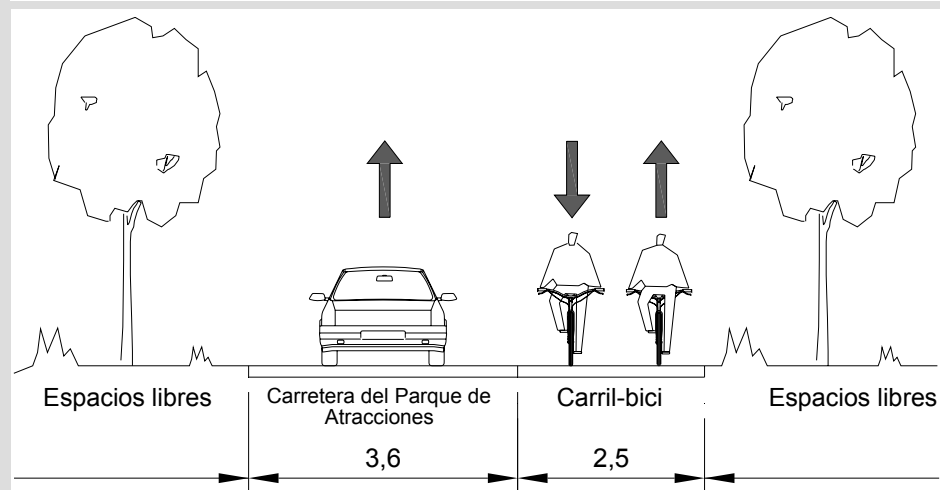
Foto



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Casa de Campo	<b>18C</b>
Tramo(s) y longitud	Tramo corto de la carretera del Parque de Atracciones (200m)	
Fecha y Promotor	2001 Ayuntamiento	
Tipología de vía ciclista	Carril-bici bidireccional en calle de dirección única	
Relación con el tráfico motorizado	Segregación óptica, la sección no parece muy segura para el ciclista, ya que en el sentido de la subida y contrario al tráfico motorizado el ciclista va en el carril colindante a la calzada.	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	no hay aceras	
Anchura total y por sentido de circulación	2,00 (1,00 por sentido)	
Resguardos y segregación	no hay	
Conectividad actual y potencial	Forma parte del circuito por la casa de Campo, pero no resuelve la entrada a la Casa de campo por esta carretera (Puerta de Dante).	
Señalización	pigmentado en color rojo y línea discontinua (casi desaparecida y que corresponde a la delimitación de pasos ciclistas)	
Pendientes	4%	

Sección Tipo



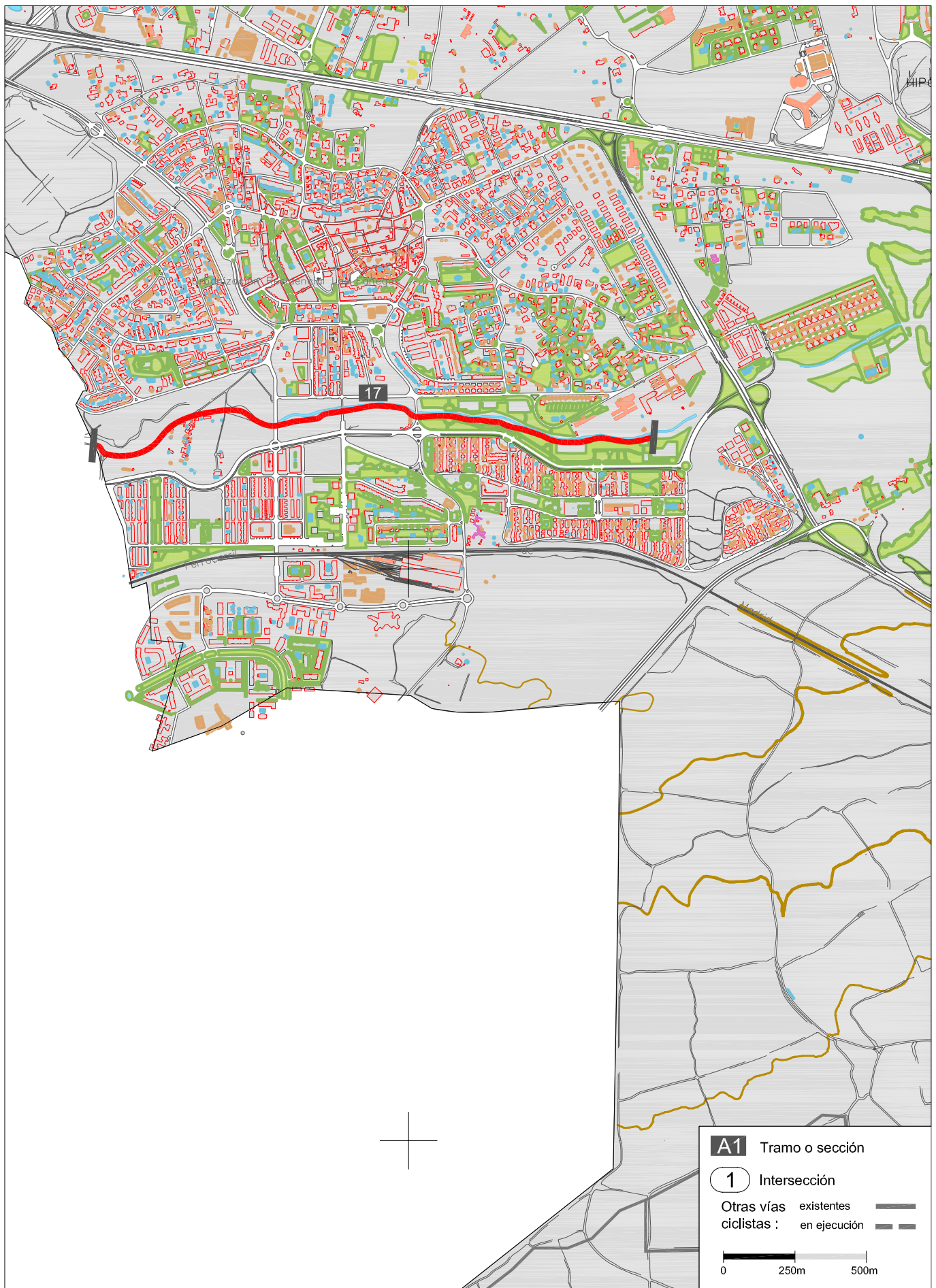
## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	cruce perpendicular de la carretera
Pavimentación	asfalto
Drenaje y otros elementos constructivos	hacia la cuneta
Iluminación	si
Protección climática y arbolado	si
Mantenimiento	regular, la línea blanca de separación está casi desaparecida
Uso actual y posibles conflictos	tramo muy frecuentado por ciclistas, a su vez la carretera sirve de acceso al albergue juvenil y la jefatura de la policía municipal
Inserción en el entorno social y urbanístico	Señalización del carril-bici no está adaptado al entorno
Oportunidades de mejora y conexión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- corregir delimitación mediante línea blanca continua</li> <li>- Diseñar carriles unidireccionales en los laterales de la calzada o segregar físicamente la vía ciclista mediante bolardos o algún bordillo</li> <li>- estudiar la posibilidad de cerrar este tramo al tráfico</li> </ul>
Otras observaciones	Otra solución podría ser eliminar el sentido único de circulación y delimitar en las bandas de la calles carriles-bicis señalizadas. Conviene prolongar la vía ciclista hasta la misma de la Puerta de Dante.

Foto



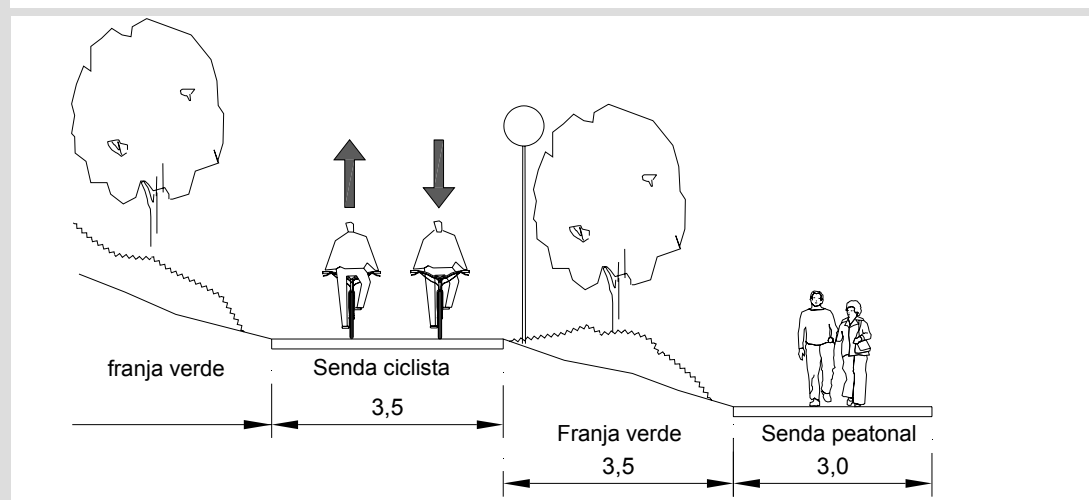
### Identificación de tramos e intersecciones de la vía ciclista Arroyo de Pozuelo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Denominación	Vía ciclista: Parque Lineal del Arroyo de Pozuelo	<b>19</b>
Tramo(s) y longitud	carretera M-500 hasta término municipal de Pozuelo de Alarcón (2075m)	
Fecha y Promotor	desconocido	
Tipología de vía ciclista	Senda-bici / peatonal por el Parque Lineal del Arroyo de Pozuelo	
Relación con el tráfico motorizado	Independiente del tráfico motorizado	
Relación con el tránsito y el espacio peatonal	Sección mixta, aunque también hay en algunos tramos caminos peatonales alternativos	
Anchura total y por sentido de circulación	3,00 m (1,50m por sentido)	
Resguardos y segregación	sección mixta independiente del tráfico motorizado	
Conectividad actual y potencial	Actualmente la vía ciclista termina en su extremo este a la altura de la c/ del arroyo de Pozuelo y en el extremo opuesto llega hasta el término municipal de Pozuelo de Alarcón.	
Señalización	No hay	
Pendientes	< 0,5%	

Sección Tipo



## INVENTARIO DE TRAMOS

Intersecciones	Hay tres intersecciones con la red viaria y ninguna dispone de pasos ciclistas. El cruce con la carretera de Húmera está semaforizada, los dos restantes cruces son convencionales. La senda no tiene continuidad en las intersecciones.
Pavimentación	Hormigón
Drenaje y otros elementos constructivos	Hacia las zonas verdes anexas
Iluminación	La senda dispone de farolas alineadas a lo largo de su trazado
Protección climática y arbolado	Muy poco arbolado en el entorno de la senda.
Mantenimiento	Mal, las piezas de hormigón están desplazadas en algunos puntos y hay un desnivel en los puntos de encuentro.
Uso actual y posibles conflictos	Uso recreativo, sobre todo los fines de semana y días festivos. En horas punta es frecuente observar conflictos entre peatones y ciclistas.
Inserción en el entorno social y urbanístico	La senda ciclista transcurre en paralelo al curso fluvial del arroyo de Pozuelo en un entorno atractivo, pero con escasa seguridad ciudadana por la noche.
Oportunidades de mejora y conexión	- Dar continuidad a la vía ciclista por su extremo este para enlazar con la tercera fase del Anillo Verde Ciclista. - Señalizar la senda como uso exclusivamente ciclista en los tramos donde existe camino alternativo para los peatones
Otras observaciones	-

Foto

