

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 en superficie (3,20 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,80 m - 4,80 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	farolas, banda de arbolado, vallas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES (impar)	estación de cercanías y metro Príncipe Pío
FLUJO PEATONAL	medio-alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 semaforizado

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 túnel (3,80 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m - 4,12 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES	residencial, comercial
FLUJO PEATONAL	medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 100 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 convencional

OBSERVACIONES

Este itinerario ofrece una alternativa a la c/ Cuesta de San Vicente para evitar la subida pronunciada. Como transcurre por el Parque de Oeste se trata de un itinerario de alta calidad ambiental. Conviene recordar que enlaza con el intercambiador de Príncipe Pío, que es un importante generador de actividad.

CALLE	Paseo del Rey
TRAMO	entre Cuesta de San Vicente y c/ de la Ilustración
LONGITUD (m)	100
ANCHO TOTAL (m)	17,00
IMD veh/día	7.627
PENDIENTE	3,85%

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Calle con una localización estratégica entre las manzanas residenciales de la Cuesta de San Vicente y el espacio delantero de la fachada principal de la estación de Príncipe Pío. Este espacio ofrece una excelente oportunidad para crear una plaza que revalorice y relacione de forma efectiva la estación con los barrios colindantes. Permitiría mejorar considerablemente el acceso a la estación e implantar la vía ciclista minimizando los conflictos con el automóvil además de reservar espacios para servicios complementarios como el aparcamiento.

PROPUESTA

Sección compartida (lado impar) y acera-bici en el lado par, obteniendo el espacio ciclista de la franja ocupada actualmente por las luminarias (que se desplazan a la otra acera o a la fachada) y por una parte de la franja peatonal.

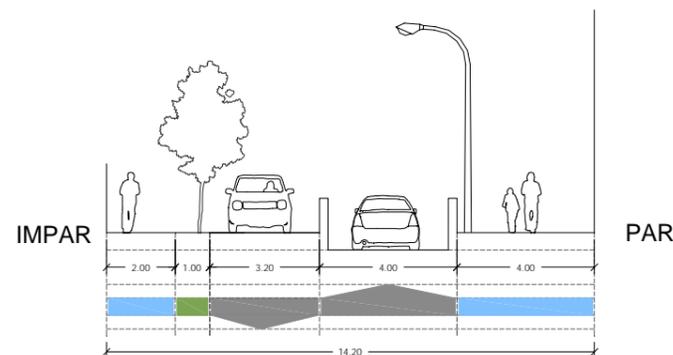
ALTERNATIVAS

Peatonalizar la calle eliminando el carril en superficie y derivando el tráfico de este tramo hacia la c/ Ilustración que cambiaría su sentido de circulación.

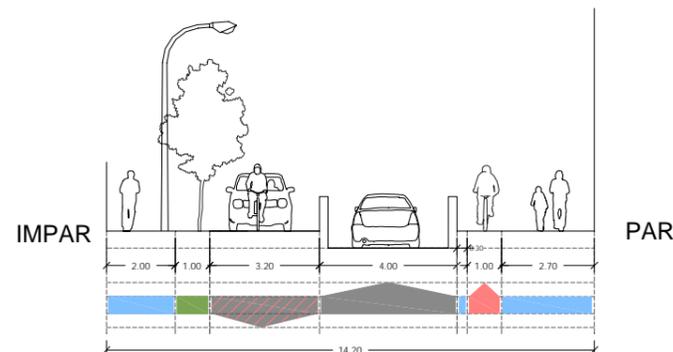
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NO			
ITINERARIO Nº	10			
ID DEL TRAMO	A			
ESCALA	1/200	NORTE		

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,40 m - 3,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	farolas
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES (impar)	estación de cercanías y metro Príncipe Pío
FLUJO PEATONAL	medio-bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 210 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,85 m - 3,40 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	papeleras, señales
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	residencial, comercial
FLUJO PEATONAL	medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 105 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	2 convencionales

OBSERVACIONES

La calle se encuentra en obras. Sería conveniente estudiar medidas de calmado de tráfico y mejoras de accesibilidad para toda la zona, especialmente en el entorno de la estación.

CALLE	Paseo del Rey
TRAMO	entre c/ de la Ilustración y c/ de Irún
LONGITUD (m)	210
ANCHO TOTAL (m)	15,00 - 15,80
IMD veh/día	7.627
PENDIENTE	0,1 %

Foto



Foto



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Se puede ajustar el ancho de los carriles, teniendo en cuenta que la IMD es baja y no hay tráfico pesado regular ni líneas de autobús. Puesto que la eliminación del carril en superficie en el tramo anterior también afecta a la IMD en este tramo (menos tráfico de paso), se valora una vía compartida como la solución más adecuada.

PROPUESTA

Vía compartida, los ciclista comparten la calzada con el tráfico motorizado. Se propone reducir el ancho de la calzada para calmar el tráfico y ganar espacio para una franja arbolada. Esta solución requiere medidas de calmar el tráfico y señalizar el viario como ZONA 30.

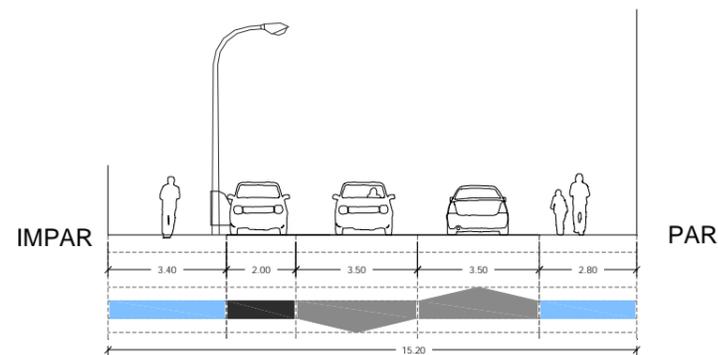
ALTERNATIVAS

Vía bidireccional para continuidad física a la sección posterior. En este caso hay que eliminar una carril de circulación o la franja de aparcamiento.

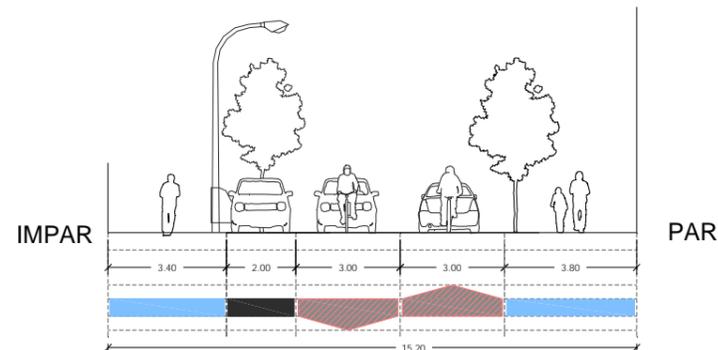
LEYENDA

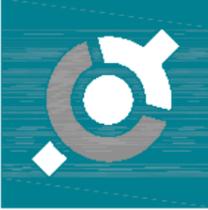
- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NO			
ITINERARIO Nº	10			
ID DEL TRAMO	B			
ESCALA	1/200	NORTE		

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	-
ANCHO TOTAL ACERA	-
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (4,50 m)
USOS COLINDANTES (impar)	zona verde
FLUJO PEATONAL	-
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 600 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional

Foto impar



CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (4,00 m-4,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m - 4,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea (2,00 m)
USOS COLINDANTES	zona verde
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0
MODALIDAD DEL CRUCE	-

Foto par



OBSERVACIONES

El sentido de circulación es único y ascendente. Se valorarán medidas técnicas de segregación entre carriles ciclistas con objeto de reducir el posible riesgo de accidente derivado del diferente régimen de velocidades entre los dos sentidos de circulación de la vía ciclista.

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Se decarta una vía compartida de la calzada debido a la velocidades muy distintas entre coches y ciclistas (tramo se subida). Una vía ciclista por el lado impar tiene la ventaja que ofrece vistas panorámicas. El problema que puede surgir es que el peatón invade el espacio ciclista. Conviene estudiar la posibilidad de cerrar este tramo al tráfico motorizado para eliminar el tráfico de paso por el Parque de Oeste.

CALLE	Rosaleda
TRAMO	entre c/ de Irún y c/ de Francisco y Jacinto Alcántara
LONGITUD (m)	600
ANCHO TOTAL (m)	14,40 - 17,60
IMD veh/día	8.787
PENDIENTE	<5,0%

PROPUESTA

Pista-bici bidireccional en el lado impar. El espacio se obtiene reduciendo las dimensiones del carril a 3,00 m y eliminando la franja de aparcamientos en fila. Se deben utilizar pavimentos de betunes modificados sobre el asfalto existente.

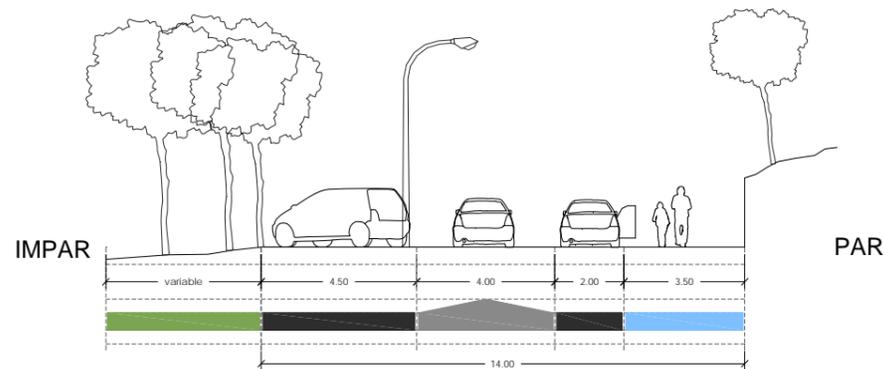
ALTERNATIVAS

Cerrar el tramo al tráfico motorizado.

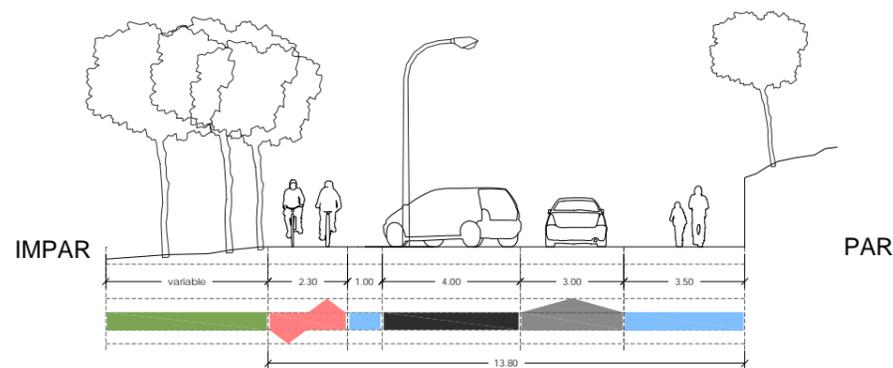
LEYENDA

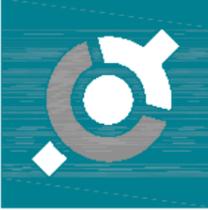
- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NO			
ITINERARIO Nº	10			
ID DEL TRAMO	C			
ESCALA	1/200	NORTE		

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (4,20 m-4,80 m)
ANCHO TOTAL ACERA	6,20 m - 8,40 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	banda doble de arbolado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES (impar)	zona verde
FLUJO PEATONAL	bajo entre semana, medio los fines de semana y festivos
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 112 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional, 1 glorieta

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (4,20 m-4,80 m)
ANCHO TOTAL ACERA	6,25 m - 6,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	banda doble de arbolado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES	zona verde
FLUJO PEATONAL	bajo entre semana, medio los fines de semana y festivos
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 225 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 glorieta

OBSERVACIONES

El sentido de circulación es doble. Se valorarán medidas técnicas de segregación entre carriles ciclistas con objeto de reducir el posible riesgo de accidente derivado del diferente régimen de velocidades entre los dos sentidos de circulación de la vía ciclista.

CALLE	Francisco y Jacinto Alcántara
TRAMO	entre c/ de la Rosaleda y Paseo de Camoens
LONGITUD (m)	225
ANCHO TOTAL (m)	21,20 - 25,00
IMD veh/día	12.476
PENDIENTE	4,6%

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Aceras bastante amplias y con muy buena calidad ambiental. El ancho de la calzada es sobre dimensionado. Debido a la velocidades muy distintas de los ciclistas y el tipo de la intersección (glorieta) la modalidad unidireccional es la más adecuada.

PROPUESTA

Pistas-bici unidireccionales en ambos lados. El espacio se obtiene ajustando el ancho de los carriles a 3,00 m y disminuyendo las dimensiones de las bandas de arbolado. Por parte de los Servicio Técnicos de Medio Ambiente se indica que hay que actuar sólo sobre la calzada.

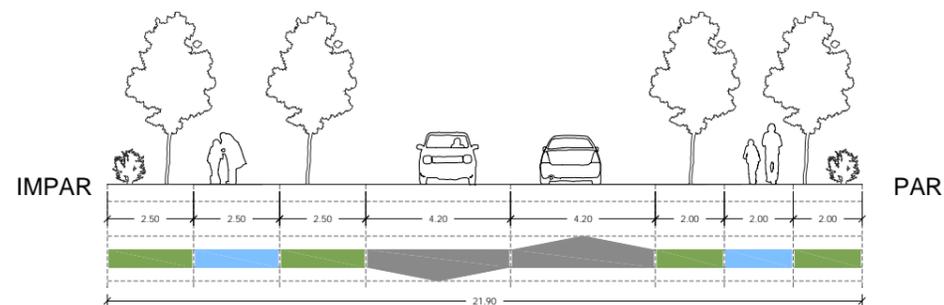
ALTERNATIVAS

Cerrar este tramo de esta calle al tráfico motorizado (vial interior del Parque de Oeste).

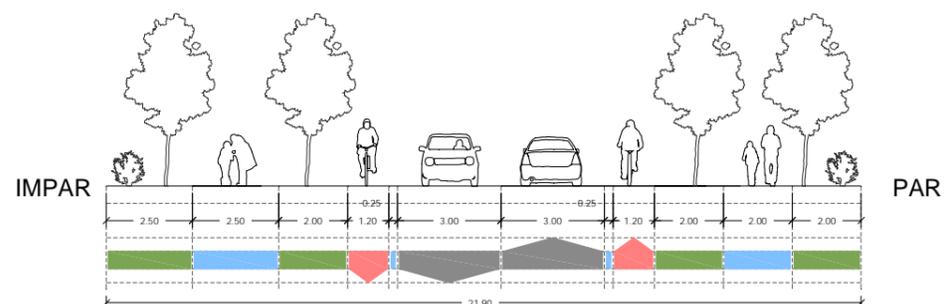
LEYENDA

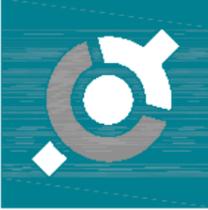
- ACERA
- FRANJA VERDE
- APARCAMIENTO
- CALZADA
- CARRIL BUS
- VÍA CICLISTA

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NO			
ITINERARIO Nº	10			
ID DEL TRAMO	D			
ESCALA	1/200	NORTE		

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	6,15 m - 6,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	banda arbolado, banda de terrizo
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES (impar)	zona verde
FLUJO PEATONAL	bajo entre semana, medio los fines de semana y festivos
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 200 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 convencional

CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (6,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	5,95 m - 6,50 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	banda arbolado, banda de terrizo
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	no hay
USOS COLINDANTES	zona verde
FLUJO PEATONAL	bajo entre semana, medio los fines de semana y festivos
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 200 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 convencional

OBSERVACIONES

-

CALLE	Francisco y Jacinto Alcántara
TRAMO	entre Paseo de Camoens y Paseo de Pintor Rosales
LONGITUD (m)	200
ANCHO TOTAL (m)	25,00
IMD veh/día	35.170
PENDIENTE	6,7%

Foto impar



Foto par



VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La pendiente es pronunciada, lo que provoca un desequilibrio de velocidades entre los dos sentidos de la vía ciclista. Amplias aceras con zonas terrazas arboladas que pueden ajustarse. La calzada está bastante ajustada teniendo en cuenta que esta calle soporta un tráfico intenso según se desprende de su IMD.

PROPUESTA

Pista-bici unidireccional en bajada y Acera-bici en subida. El espacio se gana aprovechando la amplitud de las aceras y eliminar un carril en bajada. La sección asimétrica de la propuesta se debe a las velocidades muy diferentes de ciclistas según el sentido de circulación.

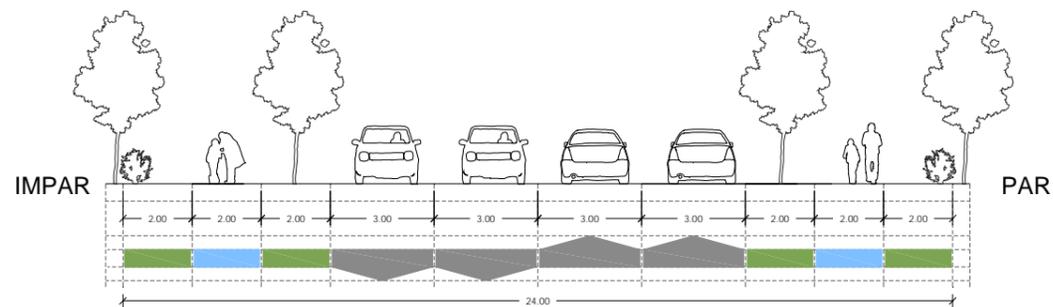
ALTERNATIVAS

Desviar parte del tráfico motorizado de modo que se puede segregar de la calzada el espacio para los ciclistas también subida.

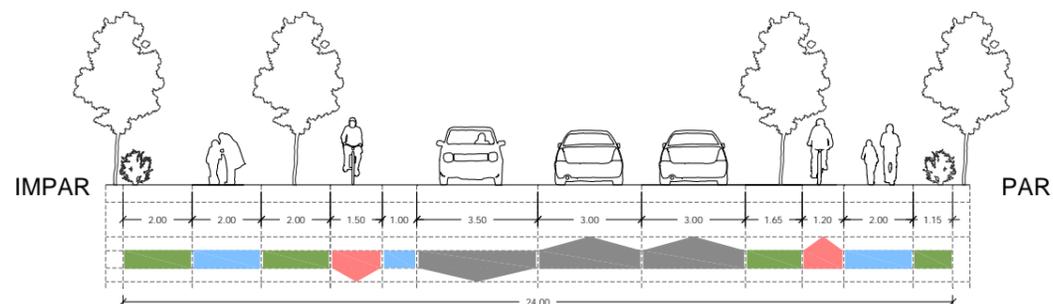
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	NO	
ITINERARIO Nº	10	
ID DEL TRAMO	E	
ESCALA	1/200	NORTE