

**OBSERVACIONES:**

El nudo del enlace de la c/ O'Donnell y la M-30 divide los parques Quinta de la Fuente del Berro y de la Roma en dos. Para los modos no motorizados no hay conexión directa y hay que hacer un rodeo importante con un desnivel acumulado notable.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

Falta de continuidad de los caminos de los modos no motorizados, efecto barrera de la c/ O'Donnell. Se puede aprovechar algunos pasos inferiores existentes para habilitar vías peatonales / ciclistas.

DENOMINACIÓN	<b>Nudo de enlace M-30 / O'Donnell</b>
TRAMO	entre c/ Alcalde Sainz de Baranda y vía de enlace M-30
LONGITUD (m)	350
PENDIENTE	según el trazado definitivo

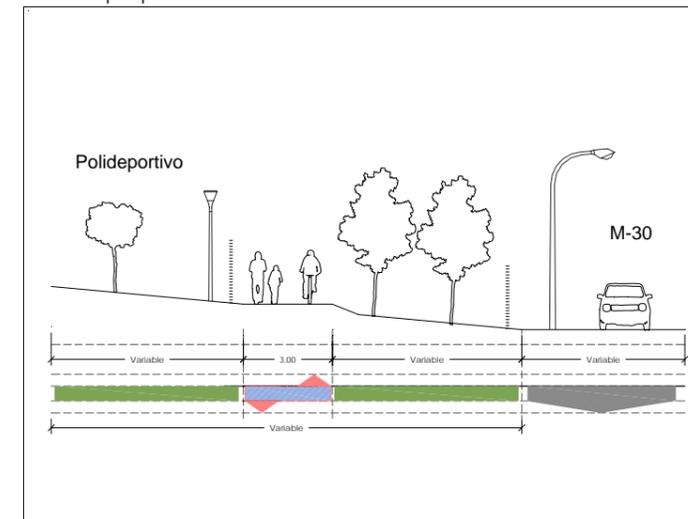
FOTO 1



FOTO 2



Sección propuesta:



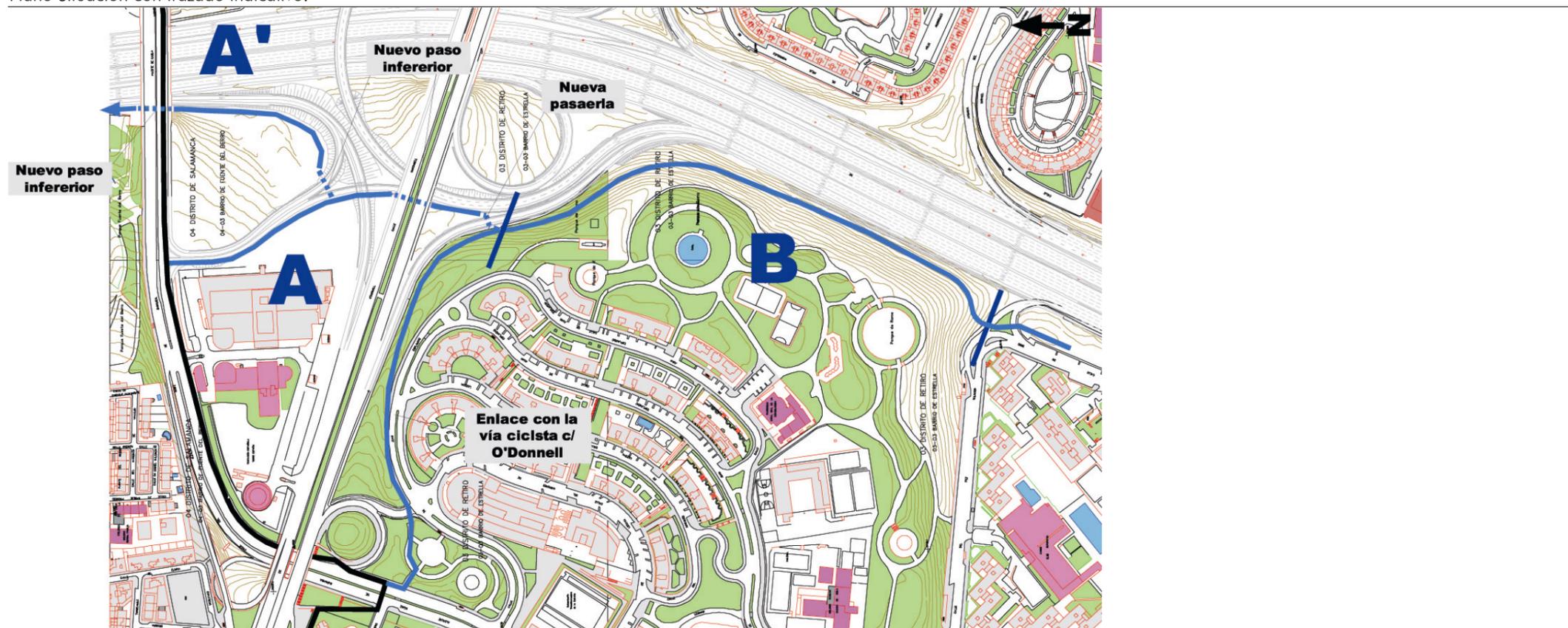
**PROPUESTA**

Senda ciclista / peatonal compartida de unos 3,00 m de ancho. El espacio necesario se gana ocupando una franja del polideportivo en construcción y reducción del ancho de la calzada.

**ALTERNATIVAS**

Si resultase inviable la implantación de nuevas pasarelas y acondicionar los pasos inferiores existentes hay que trazar la vía por la calle de Juan Esplandú hasta enlazar con la c/ Alcalde Sainz de Baranda.

Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE	
ENLACE Nº	3	
TRAMO	A y A'	
ESCALA	1/200	NORTE

**OBSERVACIONES:**

Se trata de un parque lineal por el talud ajardinado del borde oeste de la M-30. La pendiente transversal es notable (35%) y puede condicionar el ancho de una nueva banda ciclista / peatonal. Existen varios caminos por el Parque de la Roma pero a una cota mucho más elevado en proximidad de las viviendas.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

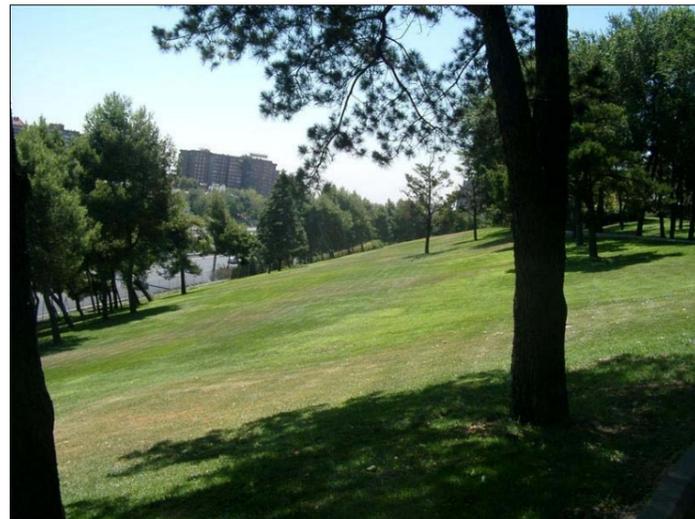
Zona de alta contaminación atmosférica y acústica debido a la alta IMD del tráfico motorizado. Conviene crear pantallas acústicas naturales a través de plantación de arbustos y árboles.

DENOMINACIÓN	<b>Parque de Roma</b>
TRAMO	Entre Vía de enlace M-30 c/ Pez Volador
LONGITUD (m)	910
PENDIENTE	según el trazado definitivo

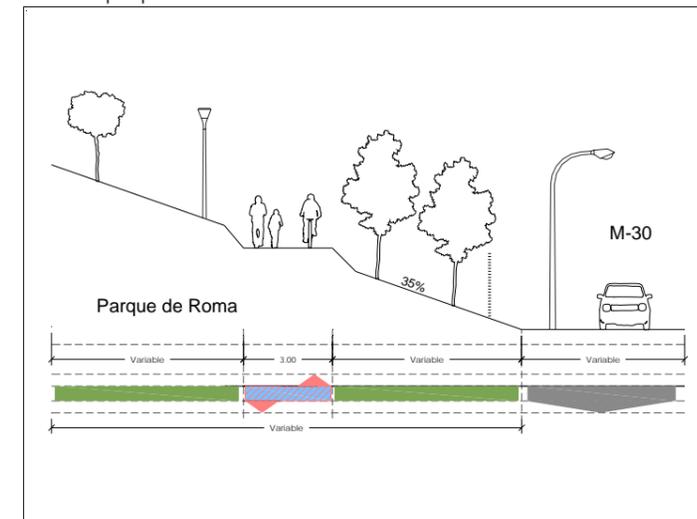
FOTO 1



FOTO 2



Sección propuesta:



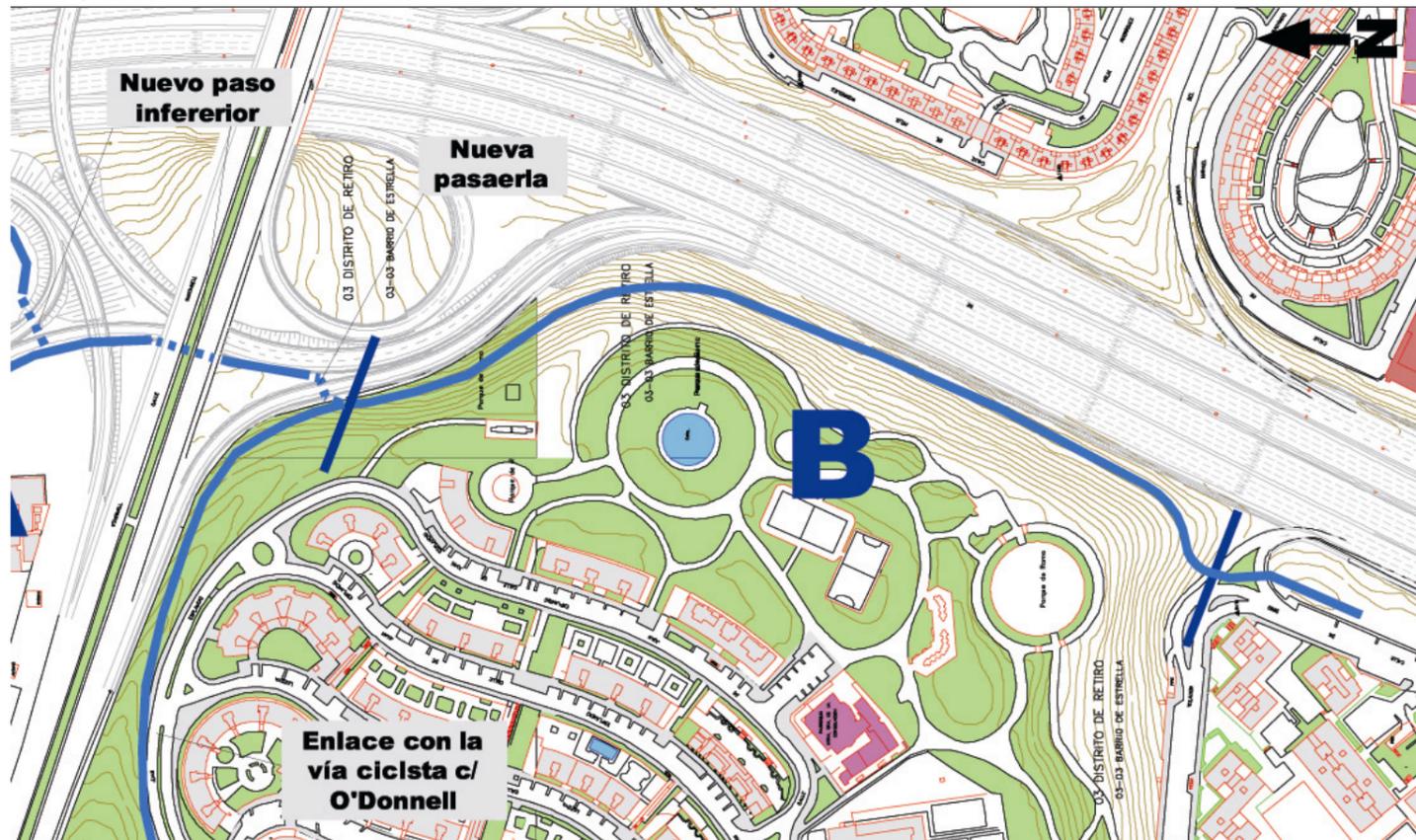
**PROPUESTA**

Se propone una senda-bici / peatonal de unos 3,00 m de ancho en el borde ajardinado oeste en proximidad a la M-30. Hay que pagar especial atención a la minimización de las pendientes.

**ALTERNATIVAS**

Trazado a una cota más elevada aprovechando las sendas existentes. Para enlazar con el tramo C es preciso habilitar una vía ciclista por la calle Pez Volador.

Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE	
ENLACE Nº	3	
TRAMO	B	
ESCALA	1/200	NORTE

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (4,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	1,60 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Si, en batería (4,50 m)
USOS COLINDANTES (impar)	franja verde de unos 25m y fuerte talud
FLUJO PEATONAL	Poco tránsito peatonal
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 175 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 intersección semaforizada y 1 "T"

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (4,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,70 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Banda mobiliario urbano y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	Si, en línea (2,00 m) o en batería (4,50 m)
USOS COLINDANTES	Bloques de vivienda aislados
FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal medio
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 175 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 intersección semaforizada y 1 "T"

## OBSERVACIONES

El ancho total de la calzada es variable debido a la variación de la modalidad del aparcamiento en el lado par. Hay una franja verde de aproximadamente 25 m de ancho entre la calle Sirio y la M-30. En los primeros 100m hay una senda por dicho parque, que posteriormente desaparece debido al aumento de la pendiente del talud.

CALLE	<b>Calle Sirio</b>
TRAMO	Entre Parque de la Roma (c/ Pez Volador) y Pte. La Estrella
LONGITUD (m)	350
ANCHO TOTAL (m)	19,50 - 23,50
IMD veh/día	11.530
PENDIENTE	< 1%

Foto 1



Foto 2



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El espacio dedicado a coche particular es sobredimensionado y el espacio peatonal es mínimo. El ancho de la acera par es insuficiente. Debido a la reciente ampliación de la calzada de la M-30 no conviene reducir y aún más los espacios libres. Alta contaminación acústica (tráfico motorizado de la M-30).

## PROPUESTA

Hay que realizar un estudio detallado de la demanda de aparcamiento de la zona para comprobar la viabilidad de la propuesta del equipo redactor: Pista- bici bidireccional en el lado impar. El espacio se gana convirtiendo la franja de aparcamiento en batería en una banda en línea. A su vez se reduce el sobrancho de la calzada para ampliar la acera impar.

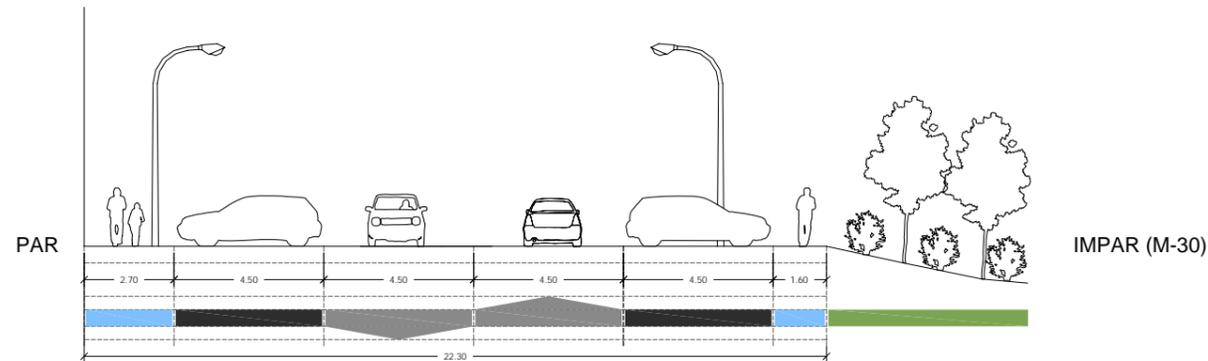
## ALTERNATIVAS

En caso de que las plazas de aparcamiento fueran imprescindibles, se podría trazar la vía ciclista en los primeros 100 metros por la franja verde, aunque esta medida no mejora la movilidad peatonal.

## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA

POR DEFINIR

ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>3</b>	
ID DEL TRAMO	<b>C</b>	
ESCALA	1/200	NORTE

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,50m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,00m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	franja verde de unos 25m y fuerte talud
FLUJO PEATONAL	poco tránsito debido a la falta de continuidad
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 350 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	Enlace con el M-30

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,00m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	Bloques de vivienda aislados
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 350 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	Enlace con el M-30

## OBSERVACIONES

Puntualmente la sección se ensancha y hay una franja de aparcamiento en batería en el lado par. En los últimos 100 metros (pasado el enlace con el M-30) la sección cambia (calzada de 2 carriles y aparcamiento en fila).

CALLE	<b>Calle Sirio</b>
TRAMO	Entre Pte. La Estrella y c/ Lira
LONGITUD (m)	350
ANCHO TOTAL (m)	18,00
IMD veh/día	11.150
PENDIENTE	3,8%

Foto impar



Foto par



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número de carriles es sobredimensionado. En la intersección del enlace con la M-30 la no hay pasos peatonales. El diseño de la intersección induce a velocidades elevadas de los vehículos que salen de la M-30, ya que tienen prioridad.

## PROPUESTA

Pista-bici bidireccional anexo a la acera del lado impar. El espacio se gana eliminando un carril del mismo lado. En el último subtramo hay que eliminar una franja de aparcamiento en fila. A su vez conviene remodelar el cruce con el enlace de la M-30 o al menos semaforizar el mismo para garantizar la seguridad de los ciclistas y peatones.

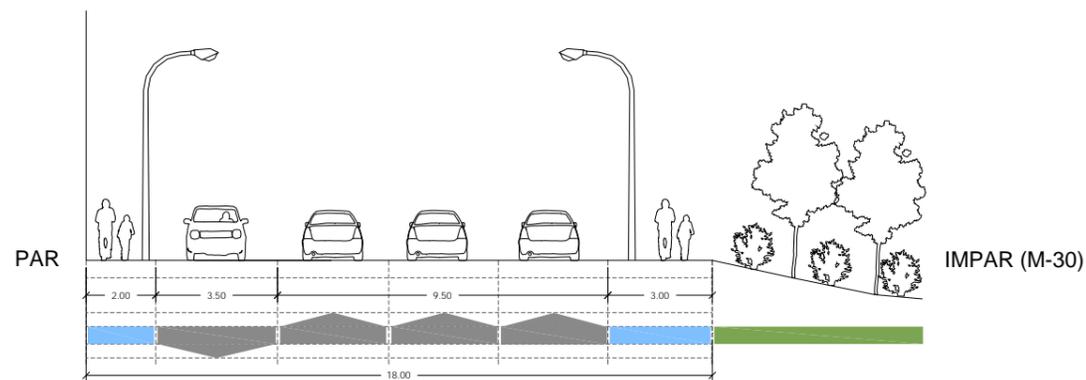
## ALTERNATIVAS

-

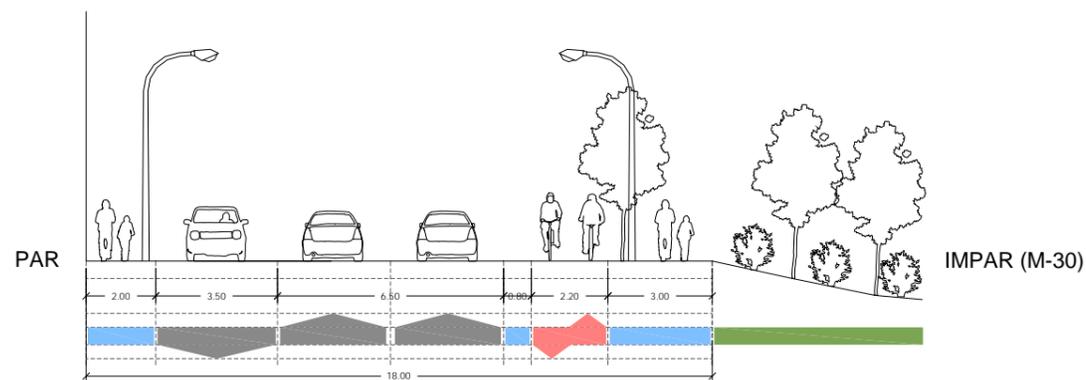
## LEYENDA

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

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	<b>SE</b>		
ITINERARIO Nº	<b>3</b>		
ID DEL TRAMO	<b>D</b>		
ESCALA	1/200	NORTE	

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

**OBSERVACIONES:**

En el primer subtramos hasta la Avda. del Mediterráneo (unos 200m) hay unos espacios libres donde se puede trazar una senda ciclista / peatonal. En el segundo tramos hay una franja estrecha entre un solar vallado y la M-30 que se podría aprovechar para dar continuidad al itinerario. El problema consiste en como salvar la Avda. del Mediterráneo, ya que la calzada de la M-30 ocupa todo el espacio debajo del puente.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

No hay espacio disponible para un trazado debajo del puente de la Avda. del Mediterráneo, aunque este sería tanto desde del punto de vista de la pendiente como del rodeo y recorrido idóneo. Conviene estudiar la posibilidad de habilitar un nuevo paso inferior debajo de dicha Avenida. En caso contrario hay que habilitar una vía ciclista en las vías de servicio de la misma Avenida, enlazando con la Plaza Conde Casal.

DENOMINACIÓN	<b>Franja verde al borde de la M-30</b>
TRAMO	entre c/ Lira y Avda. del Mediterráneo
LONGITUD (m)	330
PENDIENTE	< 1%

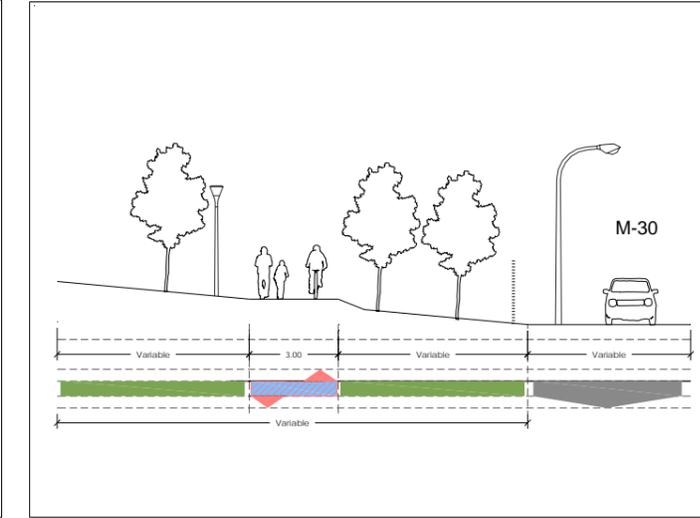
FOTO 1



FOTO 2



Sección propuesta:



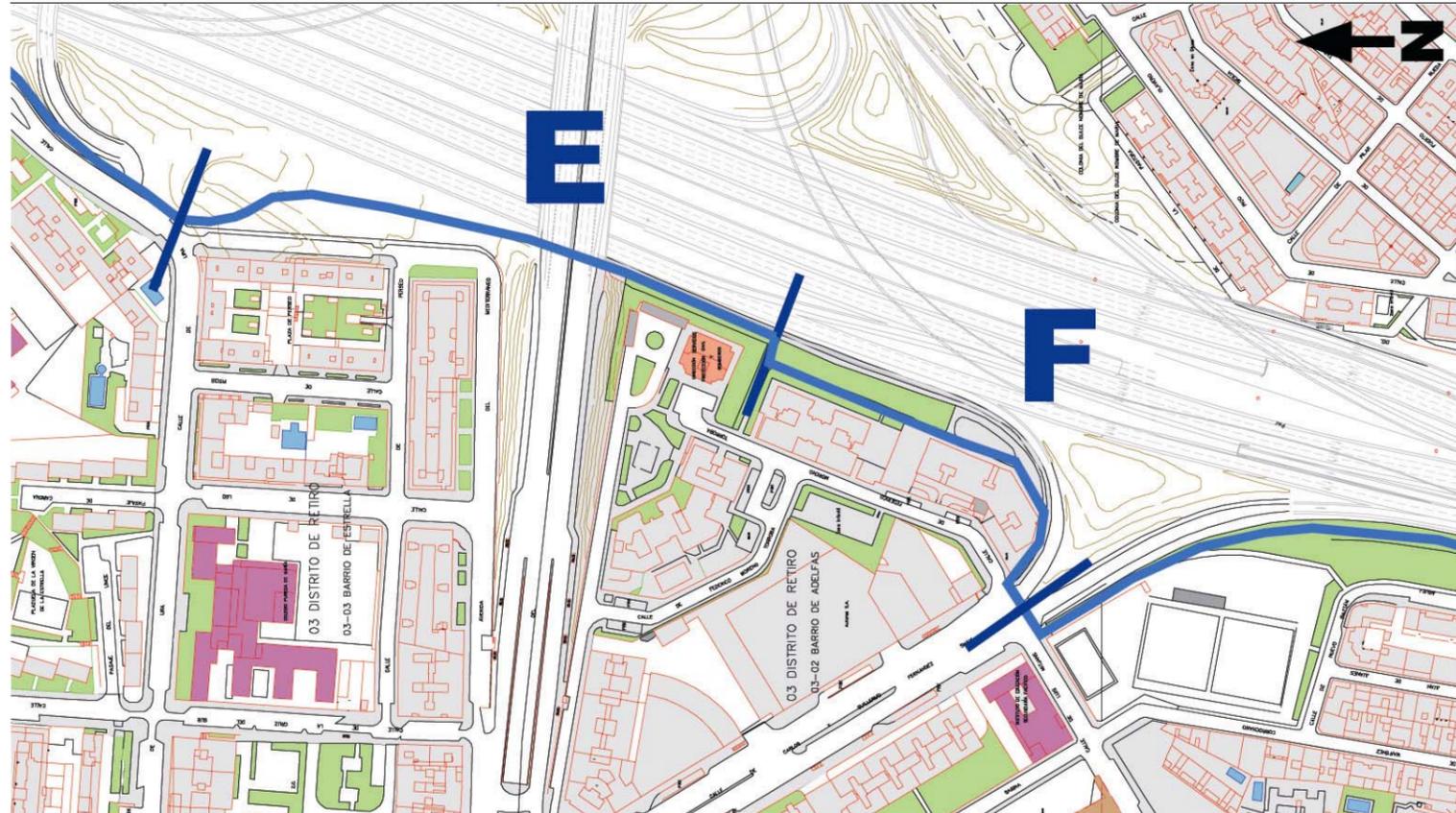
**PROPUESTA**

Se propone una senda-bici / peatonal de unos 3,00 m por los espacios libres y un nuevo paso inferior debajo de la Avda. del Mediterráneo.

**ALTERNATIVAS**

Trazado por las vías de servicio de la misma Avenida, enlazando con la Plaza Conde Casal.

Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE	
ENLACE Nº	3	
TRAMO	E	
ESCALA	1/200	NORTE

**OBSERVACIONES:**

Se trata de un paso peatonal existente con una anchura adecuada para que sea compartida con los ciclistas. El problema es que se trata de un fondo de saco sin continuidad sobre la vía de enlace de la M-30 con la c/ Fernández Shaw.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

El efecto barrera de la vía de enlace y de calle Fernández Shaw (no hay ningún paso peatonal hasta llegar a la Plaza Conde Casal, tramo de 300m !) es intolerable ya que impide la comunicación entre zonas residenciales y parques lineales en ambos lados. Existe la opción de reducir el ancho de la calzada de la vía de enlace para dar continuidad al paseo peatonal y habilitar un paso peatonal semaforzado a la altura de la calle Federico Moreno Torroba.

DENOMINACIÓN	<b>Franja verde al borde de la M-30</b>
TRAMO	Entre Avda. de Ciudad de Barcelona y c/ Fernández Shaw.
LONGITUD (m)	260
PENDIENTE	< 1%

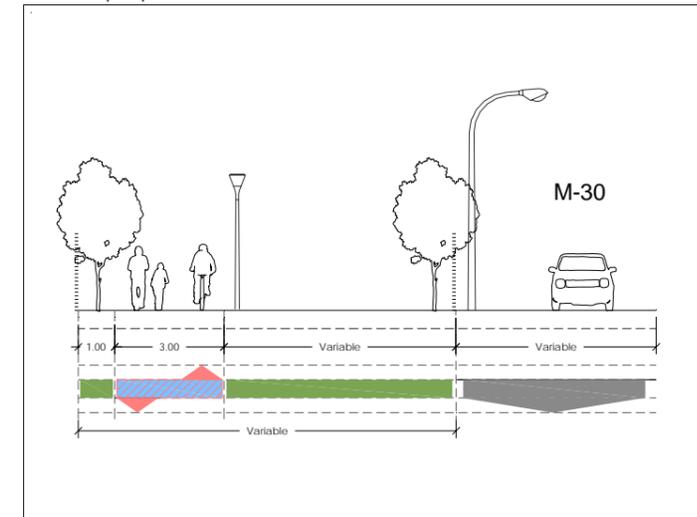
FOTO 1



FOTO 2



Sección propuesta:



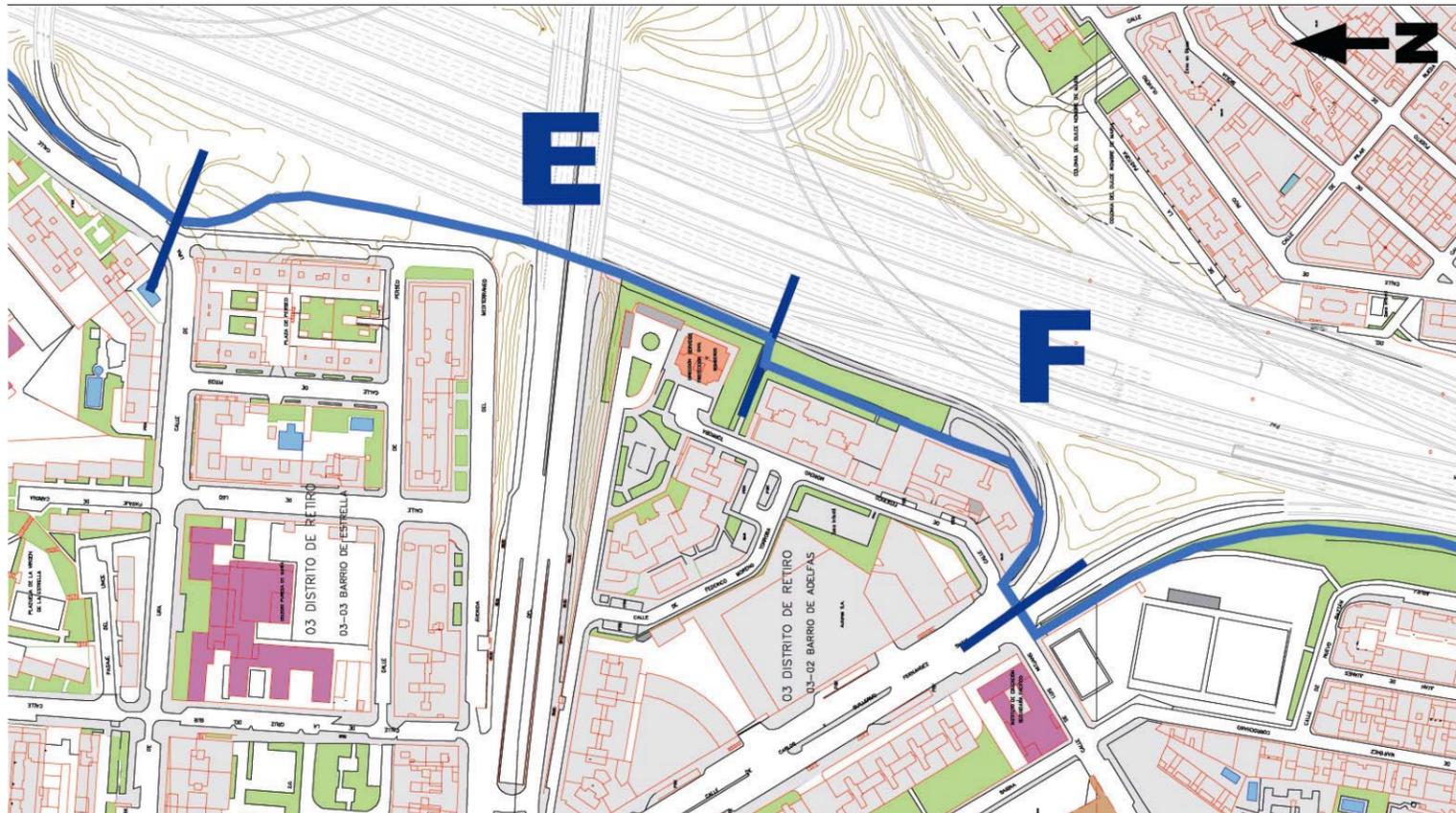
**PROPUESTA**

Señalizar el paseo peatonal como una vía compartida con los ciclistas. Dar continuidad al paseo, reduciendo el ancho de la vía de enlace con la M-30 y habilitar un paso peatonal semaforzado.

**ALTERNATIVAS**

Paso elevado sobre las vías de enlace, pero es más costoso y resulta menos cómodo tanto para peatones y ciclistas (aumento del desnivel acumulado).

Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE		
ENLACE Nº	3		
TRAMO	F		
ESCALA	1/200	NORTE	

**OBSERVACIONES:**

Se trata de un paso peatonal existente con una anchura adecuada para que sea compartida con los ciclistas. El pavimento ligeramente irregular (adoquines) garantiza una velocidad limitada por parte de los ciclistas. La anchura de las franjas verdes es variable. Se trata de zonas verdes ajardinadas recientemente, salpicadas por zonas de niños. No conviene reducir más el espacio libre en una zona especialmente densificada y castigado por la existencia de viales de alta capacidad.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

La contaminación acústica es notable debido a la proximidad de la M-30. En el último tramo (entre la Avda. Ciudad de Barcelona y la c/ de Játiva (en paralelo a la c/ Cerro Negro) existe la opción de trazar una vía ciclista independiente, suprimiendo una banda de aparcamiento.

DENOMINACIÓN	
<b>Franja verde entre c/ Arregui y Aruei y la M-30.</b>	
TRAMO	
Entre Avda. del Mediterráneo y c/ de Játiva	
LONGITUD (m)	940
PENDIENTE	
< 1%	

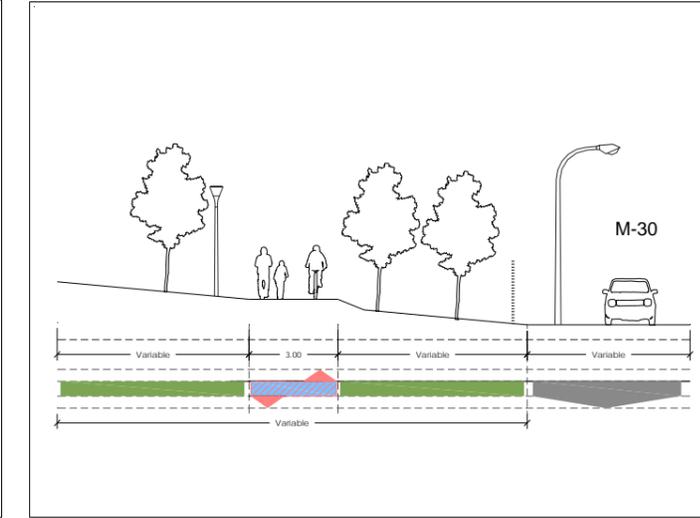
FOTO 1



FOTO 2



Sección propuesta:



**PROPUESTA**

Se mantiene la sección actual, permitiendo el uso compartido de la vía. Conviene advertir a los ciclistas que tienen que adoptar su velocidad.

**ALTERNATIVAS**

Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	E	
ENLACE Nº	3	
TRAMO	G	
ESCALA 1/200	NORTE	

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,30m
ELEMENTOS EN LA ACERA	alumbrado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	si, en línea (2,00m)
USOS COLINDANTES (impar)	Bloques de Viviendas
FLUJO PEATONAL	Moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	4 (1 cada 62 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	Intersecciones en "T" no semaforizados

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	1 (3,50m)
ANCHO TOTAL ACERA	3,50m
ELEMENTOS EN LA ACERA	franja arbolada
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	si, en línea (2,00m)
USOS COLINDANTES	Zona infantil y polideportivo
FLUJO PEATONAL	Moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE	-

## OBSERVACIONES

En esta sección desaparece el paseo peatonal que transcurre por la franja verde al borde de la M-30, debido a la existencia de unas zonas infantiles y un campo de fútbol.

CALLE	<b>Calle del Cerro Negro</b>
TRAMO	entre c/ Játiva y puente vías de tren
LONGITUD (m)	250
ANCHO TOTAL (m)	19,40
IMD veh/día	8.420
PENDIENTE	< 1%

Foto 1



Foto 2



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

Según de la IMD no necesariamente se requiere una vía ciclista segregada. Sin embargo, para dar continuidad a la sección anterior y a la sección a continuación se propone implantar una vía ciclista segregada bidireccional en el lado impar, donde no hay intersecciones con la red viaria.

## PROPUESTA

Por parte del equipo redactor se propone una pista-bici bidireccional en el lado de la franja verde (con uso deportivo y zona infantil). El espacio se obtiene eliminando algunas plazas de aparcamiento en línea (Zona azul de la SER) en el lado impar.

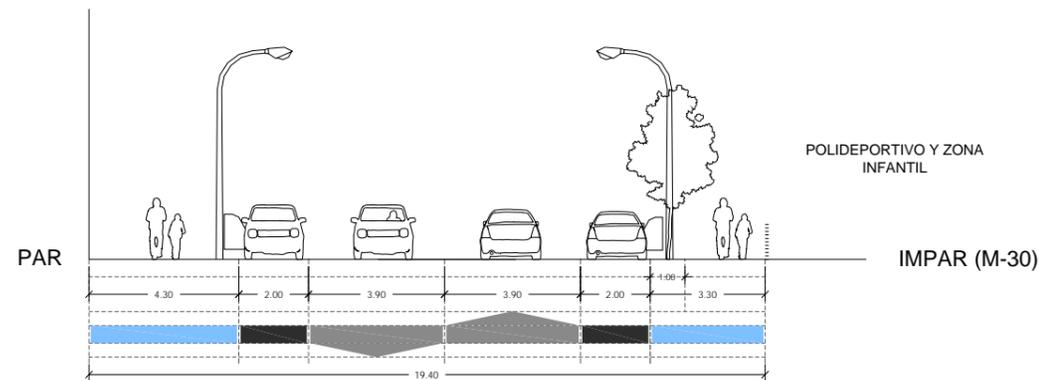
## ALTERNATIVAS

-
---

## LEYENDA

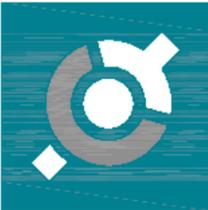
	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA

POR DEFINIR

ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>3</b>	
ID DEL TRAMO	<b>H</b>	
ESCALA	1/200	NORTE 

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,00m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES (impar)	Muro de contención
FLUJO PEATONAL	Moderado / Alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	-

## CALZADA PAR

Nº CARRILES Y ANCHO	3 (10,50 m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,00m
ELEMENTOS EN LA ACERA	-
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	-
USOS COLINDANTES	Muro de contención
FLUJO PEATONAL	Moderado / Alto
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE	-

## OBSERVACIONES

Se trata de un punto estratégico tanto por la movilidad peatonal como los ciclistas, ya que este paso inferior es el único punto de permeabilidad de las vías de tren en esta zona y que habilita el acceso a unos destinos tan importantes como el centro comercial y la estación de autobuses de Méndez Álvaro.

CALLE	<b>Calle del Cerro Negro</b>
TRAMO	paso inferior debajo de las vías de tren
LONGITUD (m)	110
ANCHO TOTAL (m)	27,00
IMD veh/día	10.490
PENDIENTE	< 1%

Foto



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número de carriles es exagerado (incluso 1 carril por sentido podría ser suficiente, tal como es el caso en la sección anterior de la calle) y el ancho de los mismos sobredimensionado. Sin embargo el ancho de la acera es insuficiente.

## PROPUESTA

Pista-bici bidireccional de unos 2,50m de ancho. El espacio se gana eliminando un carril de circulación. A su vez conviene ampliar la acera y se ofrece una pista-bici unidireccional en el lado opuesto para que los ciclistas que circulen por la calzada en este sentido estén segregados del tráfico motorizado (mayor seguridad en la oscuridad túnel).

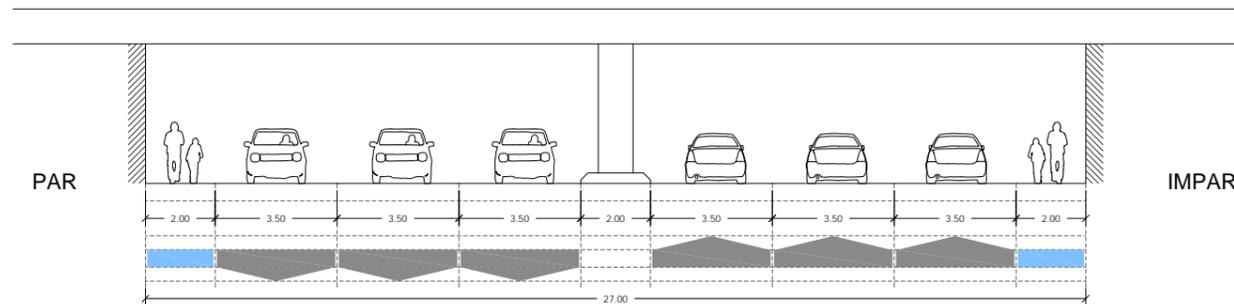
## ALTERNATIVAS

-
---

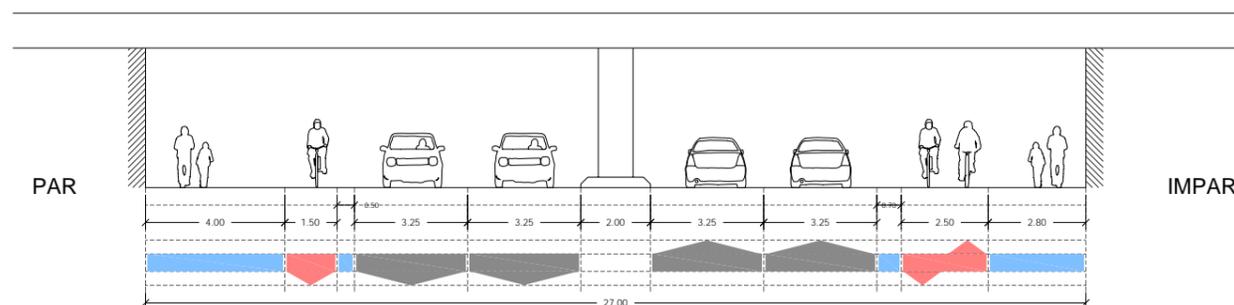
## LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	<b>SE</b>		
ITINERARIO Nº	<b>3</b>		
ID DEL TRAMO	<b>H'</b>		
ESCALA	1/200	NORTE	

# ANÁLISIS

## CALZADA IMPAR

Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,00m)
ANCHO TOTAL ACERA	2,50m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (5,00m), zona azul
USOS COLINDANTES (impar)	Oficinas
FLUJO PEATONAL	moderado
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 160m)
MODALIDAD DEL CRUCE (impar):	1 cruce convencional semaforizado, 1 cruce "T"

## CALZADA PAR

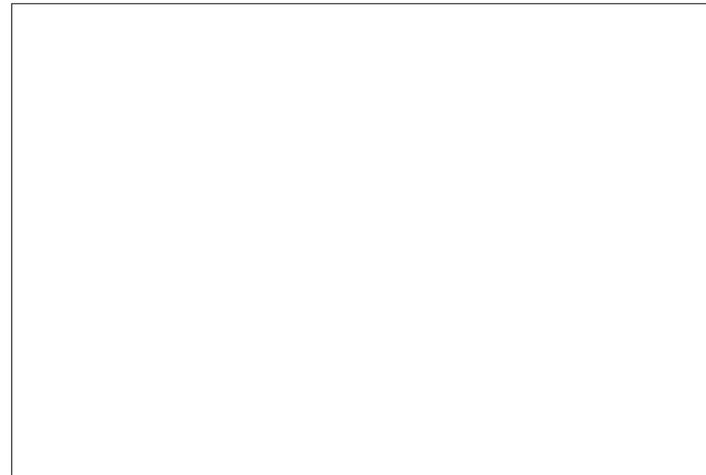
Nº CARRILES Y ANCHO	-
ANCHO TOTAL ACERA	5,50m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en batería (5,00m), zona azul
USOS COLINDANTES	Espacios libres
FLUJO PEATONAL	bajo
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	-
MODALIDAD DEL CRUCE	-

## OBSERVACIONES

Se trata de una calle con una amplia oferta de aparcamientos delante del complejo de oficinas. Antes de la implantación de la regulación del aparcamiento hubo demanda de trabajadores, pero como ahora se trata de una zona del estacionamiento regulado ya no hay demanda para tantos aparcamientos.

CALLE	<b>Calle del Acanto</b>
TRAMO	Puente vías de tren y Méndez Álvaro
LONGITUD (m)	320
ANCHO TOTAL (m)	25,00
IMD veh/día	2.470
PENDIENTE	< 1%

## Foto



## VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

El número de carriles es exagerado en relación con la IMD y el ancho de la calzada sobredimensionada. El número de plazas de aparcamiento es excesivo (véase foto), ya que después de la ampliación de la Zona SER el tiempo máximo de estacionamiento es de 2 horas, de modo que los trabajadores de las oficinas cercanas ya no pueden aparcar durante la jornada laboral el coche en esta calle. No es conveniente trazar una vía ciclista por la franja verde debido al talud de la misma y una mayor contaminación acústica.

## PROPUESTA

Por parte del equipo redactor se propone una pista-bici bidireccional en el lado impar. El espacio se obtiene reduciendo el ancho de la calzada y convertir el aparcamiento en batería en una franja en línea. A su vez conviene ampliar la acera, de modo que se configura un paseo peatonal y ciclista a los largo de parque lineal al borde de la M-30. Opcionalmente se propone un doble sentido de circulación para el tráfico motorizado.

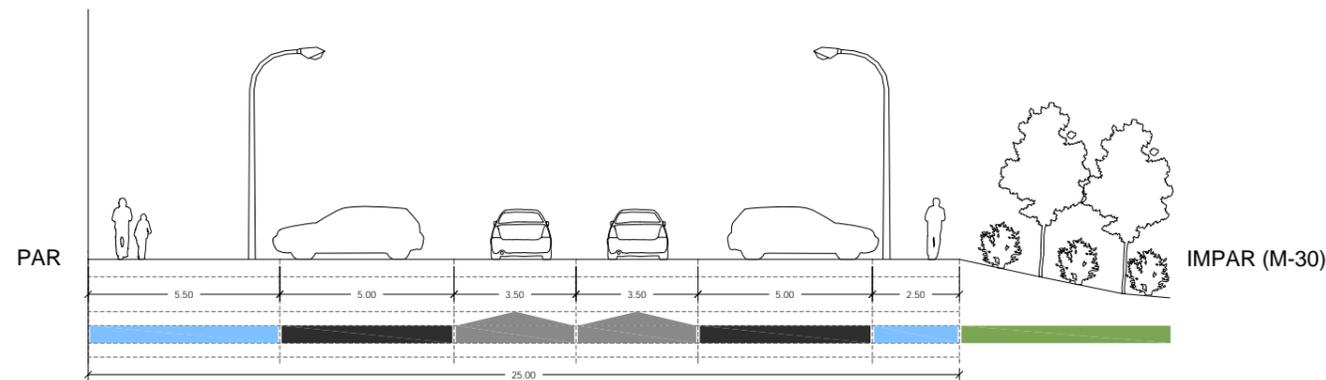
## ALTERNATIVAS



## LEYENDA

	ACERA
	FRANJA VERDE
	APARCAMIENTO
	CALZADA
	CARRIL BUS
	VÍA CICLISTA

## SECCIÓN ACTUAL



## SECCIÓN PROPUESTA

POR DEFINIR

ZONA:	<b>SE</b>	
ITINERARIO Nº	<b>3</b>	
ID DEL TRAMO	<b>I</b>	
ESCALA	1/200	NORTE 

**OBSERVACIONES:**

Se trata de una franja verde al comienzo muy estrecha que se va abriendo hacia el Parque E. Tierno Galván. En los primeros metros el ancho apenas llega a los 3 metros y sólo existe una senda sin acondicionar. Sin embargo hay varios viales de servicio o enlace con 2 carriles y de sentido único donde se podría ganar espacio para implantar una vía ciclista.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

La franja verde del borde de la M-30 está casi completamente "comido" por unos viales de acceso al nuevo recinto de oficinas que se está construyendo en la zona. Antes de ocupar más espacios libres se podría convertir una parte de la calzada en una vía ciclista.

DENOMINACIÓN	<b>Franja verde al borde de la M-30</b>
TRAMO	entre c/ Méndez Álvaro y Parque E. Tierno Galván
LONGITUD (m)	400
PENDIENTE	< 1%

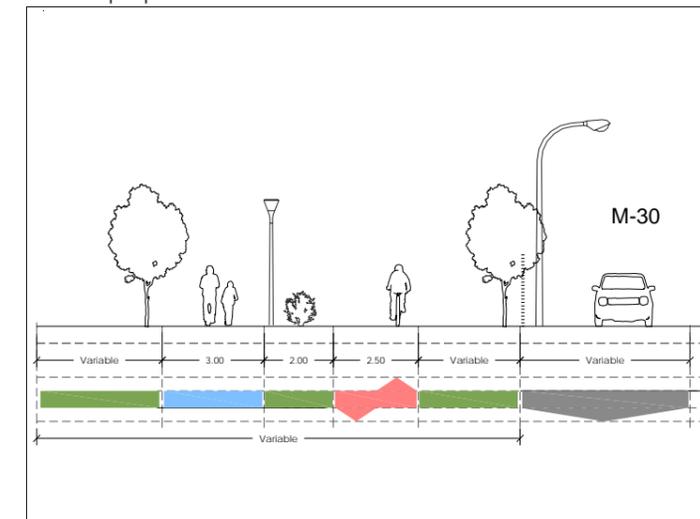
FOTO 1



FOTO 2



Sección propuesta:

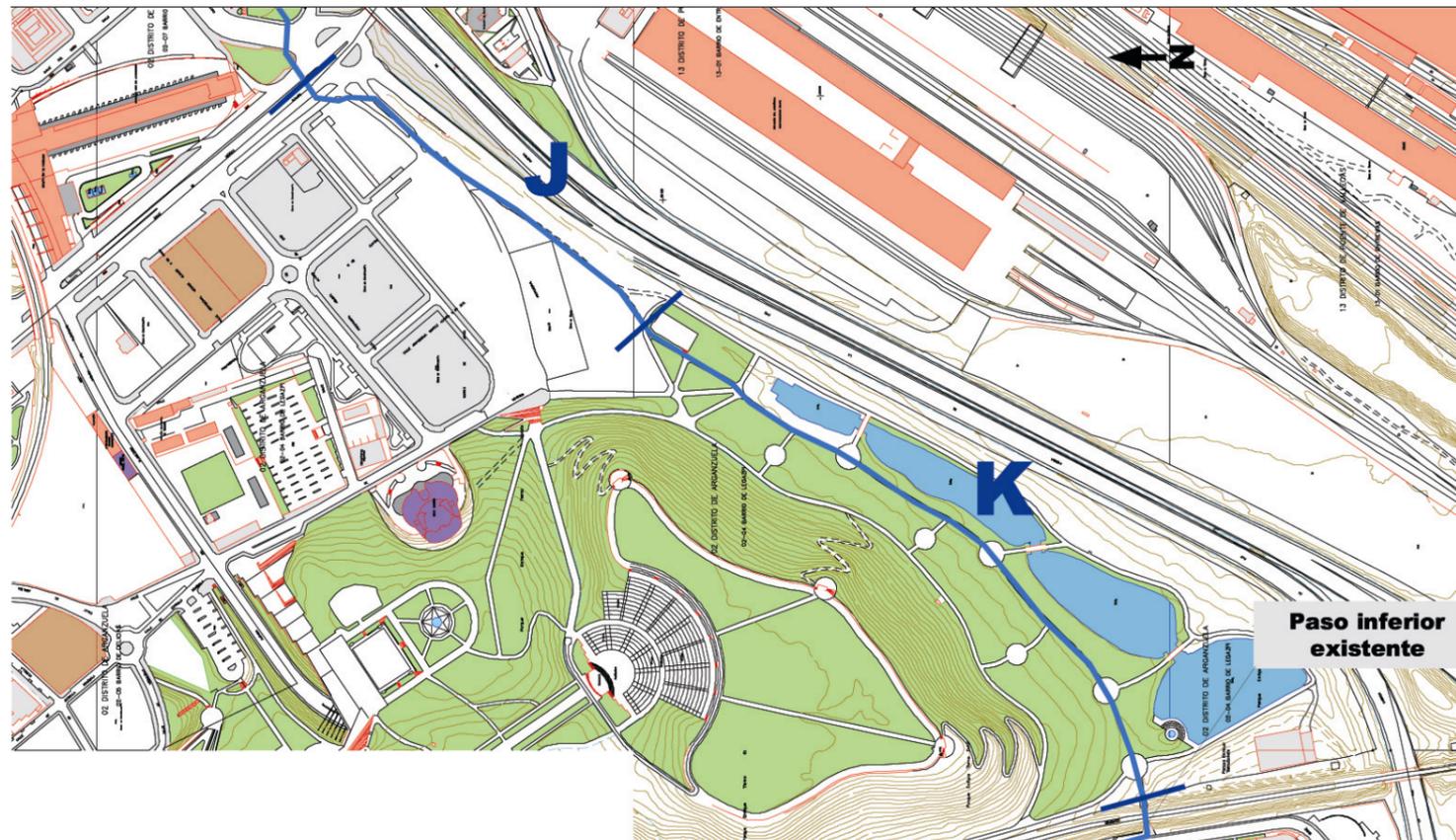


**PROPUESTA**

Implantar una pista-bici bidireccional en la vía de acceso (reduciendo un carril). Cuando la franja verde se ensancha se propone trazar una senda-bici en paralelo al paseo peatonal.

**ALTERNATIVAS**

Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE		
ENLACE Nº	3		
TRAMO	J		
ESCALA	1/200	NORTE	

**OBSERVACIONES:**

Hay una serie de caminos existentes que recorren el Parque Enrique Tierno Galván y que podrían servir como base para el acondicionamiento de una senda peatonal / ciclista. Conviene procurar siempre la pendiente mínima. Al final del tramo se enlaza con una vía ciclista proyectada dentro del Proyecto Madrid Río que transcurre por la calle Puerto de Béjar.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

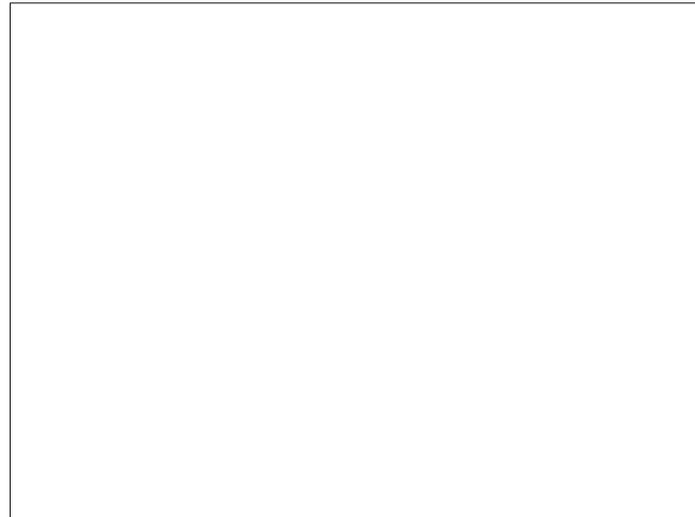
Entorno muy agradable, aunque todavía con una notable contaminación acústica debido a la proximidad de la M-30.

DENOMINACIÓN	<b>Parque E. Tierno Galván</b>
TRAMO	Entre entrada Noreste hasta Vía de tren
LONGITUD (m)	700
PENDIENTE	<1%

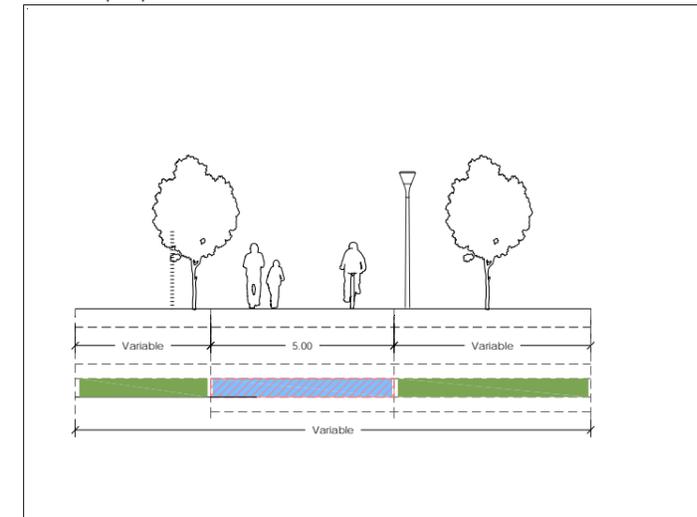
FOTO 1



FOTO 2



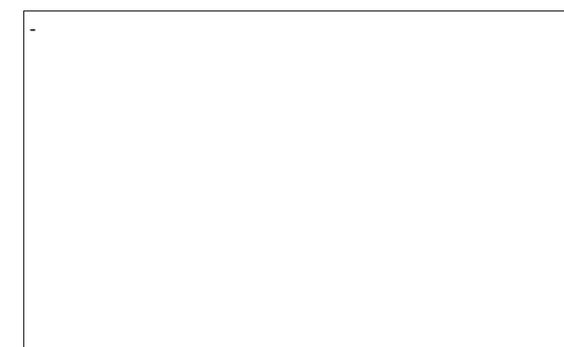
Sección propuesta:



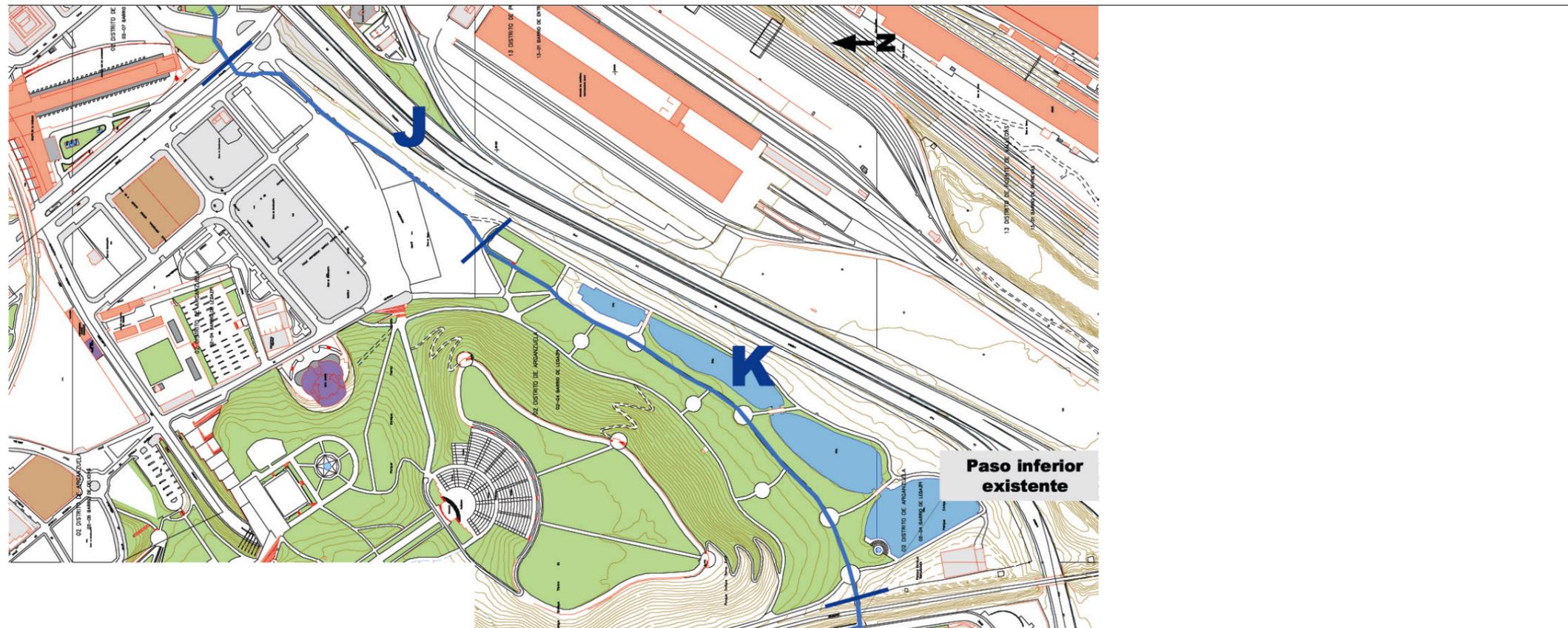
**PROPUESTA**

Se propone una senda-bici / peatonal de unos 4,00 m de ancho por el parque. El espacio ciclista puede ser segregado mediante señalización de la banda peatonal. Conviene habilitar un pavimento "duro" a los ciclistas.

**ALTERNATIVAS**



Plano Situación con trazado indicativo:



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE		
ENLACE Nº	3		
TRAMO	K		
ESCALA	1/200	NORTE	

**OBSERVACIONES:**

En el primer subtramo hay una zona infantil con bastante margen para acondicionar una senda peatonal / ciclista. En el segundo subtramo la calle tiene en un lado una playa de aparcamiento, de modo que sobra la franja de aparcamiento en línea al borde del parque.

**VALORACIÓN:** oportunidades y debilidades:

DENOMINACIÓN	<b>Calle Puerto de Béjar.</b>
TRAMO	Paso inferior de las vías de tren hasta Jardín de Delicias
LONGITUD (m)	360
PENDIENTE	2%

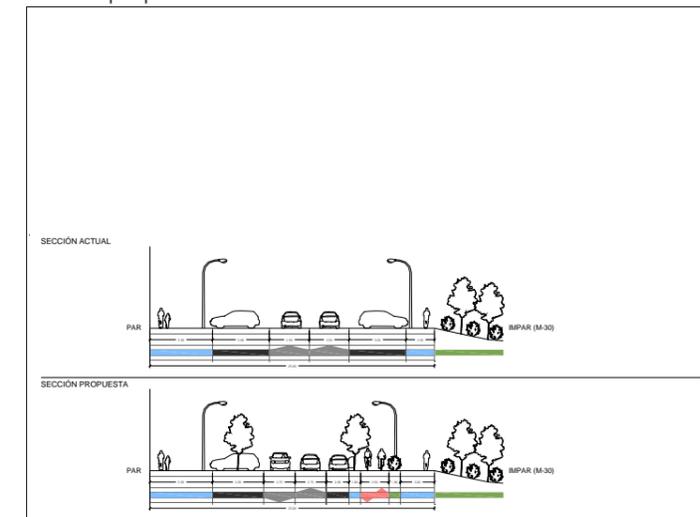
FOTO 1



FOTO 2



**Sección propuesta:**



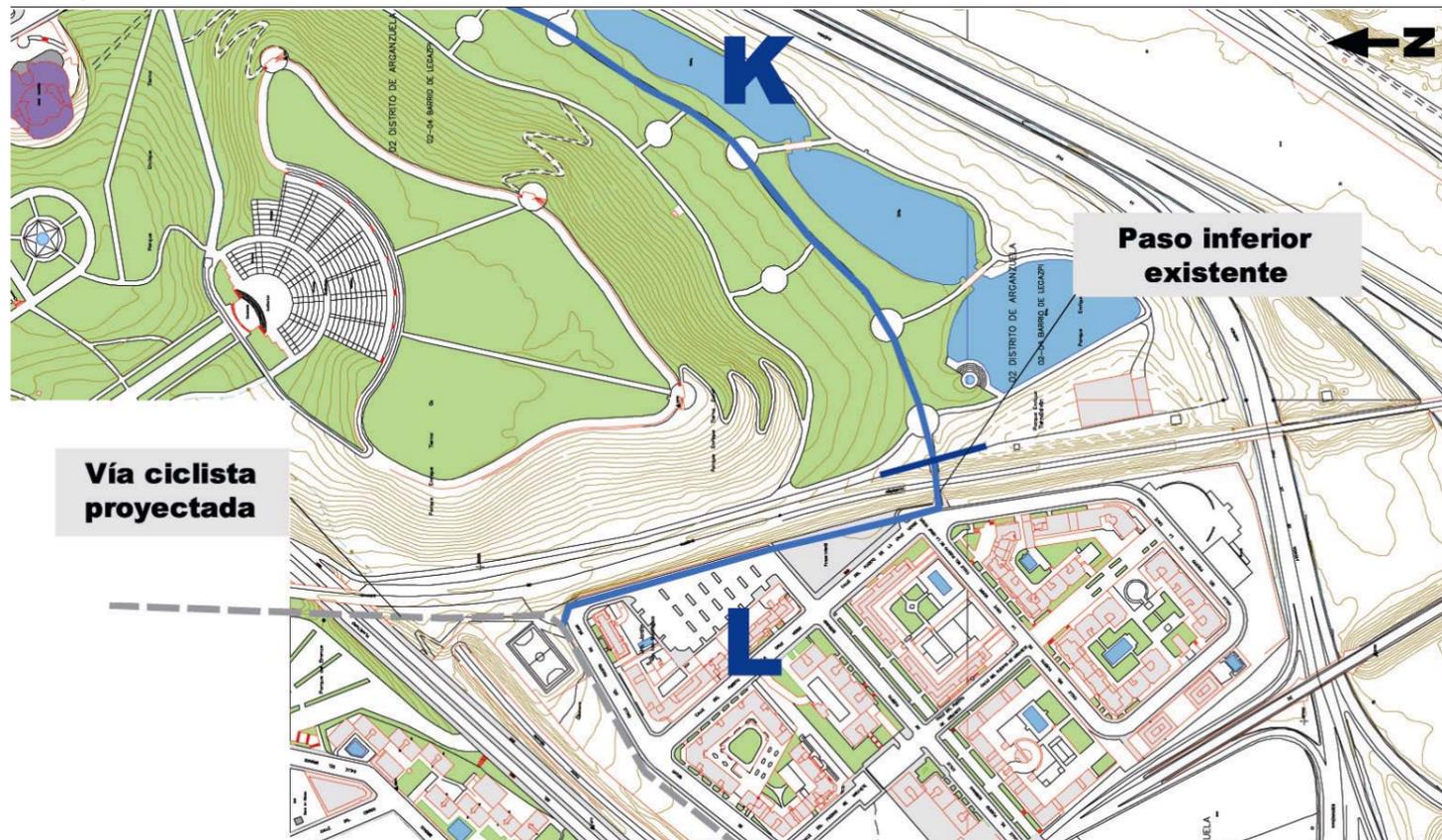
**PROPUESTA**

Senda bici / peatonal entre la zona infantil y la vía de tren y pista-bici por la calle (eliminando una franja de aparcamiento).

**ALTERNATIVAS**

Rodeando la zona infantil, trazado de una vía ciclista por la calle. En el segundo subtramo la sección también puede ser compartida y se añade el espacio de la franja de aparcamiento a la acera.

**Plano Situación con trazado indicativo:**



**LEYENDA**

	ACERA
	FRANJA VERDE
	VÍA CICLISTA

ZONA	SE	
ENLACE Nº	3	
TRAMO	L	
ESCALA	1/200	NORTE