

Análisis Red Ciclista en Puente de Vallecas



Elaborado por:
BICILLECAS

En Madrid, Febrero de 2021

ÍNDICE

OBJETO DEL DOCUMENTO	Página 2
SÍNTESIS DEL ANÁLISIS	Página 3
Plano General de Actuaciones	Página 4
Priorización de Actuaciones	Página 5
ANÁLISIS DEL DISTRITO DE PUENTE DE VALLECAS DESDE EL PUNTO DE VISTA CICLISTA	Página 11
Breve Descripción del Distrito de Puente de Vallecas	Página 12
RED CICLISTA EXISTENTE EN PUENTE DE VALLECAS	Página 20
RED CICLISTA PLANIFICADA EN PUENTE DE VALLECAS	Página 37
RED PROPUESTA POR BICILLECAS EN PUENTE DE VALLECAS	Página 66

OBJETO DEL DOCUMENTO

El objeto del presente documento es el análisis de la Red Ciclista en el Distrito de Puente de Vallecas (Madrid) para la presentación de propuestas concretas de infraestructura ciclista¹ que promuevan un uso de la bicicleta masivo y cotidiano en nuestro Distrito y que ayuden a superar las actuales barreras para el desarrollo de la movilidad ciclista.

Para conseguir este objetivo, nos hemos centrado en analizar diversos aspectos de la red ciclista existente, planificada y propuesta en Puente de Vallecas, otorgando cierta categorización y priorización a las medidas que juzgamos necesarias según nuestro criterio.

La necesidad de infraestructura ciclista se sustenta en una serie de pilares que pueden resumirse de forma esquemática en:

- Existe una planificación municipal en torno a la movilidad ciclista que lleva años de retraso. Hablamos principalmente del Plan Director de Movilidad Ciclista y su actualización de 2016 (PDMC+), pero también de otros Proyectos como el Itinerario Miradores y el Arco Este. **Resulta inaplazable la ejecución de la Planificación ciclista ya diseñada.**
- La creación de infraestructura ciclista está técnica y académicamente admitida como la forma más efectiva de aumento de la movilidad ciclista.
- La creación de infraestructura ciclista es la única forma de proporcionar un escenario que permita minimizar los sesgos por sexo, edad, experiencia, capacidades físicas, etc. **Un escenario satisfactorio de movilidad ciclista para TODAS sólo podrá darse mediante una red de infraestructura ciclista de calidad.**
- La creación de infraestructura ciclista es aún más necesaria para absorber la circulación de los nuevos **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)**², más aún con las recientes restricciones a su circulación reflejadas en la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid (básicamente se limita su circulación a carriles bici y vías con un carril por sentido).
- La creación de infraestructura ciclista deberá estar siempre supeditada al respeto por la movilidad peatonal y a la ágil circulación del Transporte Público en superficie, tratando de minimizar los conflictos con estos medios.
- La creación de infraestructura ciclista debe contemplarse como una necesaria medida de redistribución del espacio público en detrimento del vehículo a motor individual, regeneración urbana y mejora de la calidad del espacio público.

¹ Entendiendo por Infraestructura ciclista las diferentes variedades agrupadas comúnmente bajo el concepto “carril bici” (senda bici, pista bici, etc.). En ocasiones utilizaremos el término “carril-bici” como simplificación de infraestructura ciclista, simplemente para propiciar un mejor entendimiento

² Entendemos por VMP dispositivos tales como: patinetes eléctricos, monociclo eléctrico, hoverboard, etc. En este documento no volverán a ser citados para facilitar la agilidad del texto, pero siempre están presente en nuestras reivindicaciones.

Así, hablaremos de **Red Ciclista Existente** cuando nos refiramos a las vías ciclistas actualmente construidas y en servicio dentro de nuestro Distrito; como **Red Ciclista Planificada** entendemos aquella infraestructura ciclista presente en los diferentes documentos de Planificación Municipal, a la espera de ser efectivamente construida; por último, **Red Ciclista Propuesta** será aquella que, complementando las anteriores, creemos que debe resultar necesaria para otorgar una coherencia total a la red.

Por último, y aunque en un principio no es objeto del presente Análisis de Red Ciclista, nos gustaría destacar que de forma adicional deben considerarse ciertas actuaciones adicionales a la disposición de infraestructura ciclista. Estas actuaciones, ayudarán sin duda a crear un verdadero panorama de movilidad ciclista en el Distrito, sirviendo de apoyo a la red de carriles bici propuesta. Podemos hablar de:

- Ampliaciones en el servicio de BiciMad
- Establecimiento de aparcabicis seguros ligados a las infraestructuras de Transporte Público (Metro y Cercanías)
- Aparcabicis en vía pública, ligados a centros atractores de viajes (mercados, zonas comerciales, centros educativos, polideportivos, etc.)
- Caminos seguros al colegio, y otras iniciativas análogas de fomento de la movilidad activa entre los más jóvenes
- Medidas de calmado y reducción de tráfico en aquellas zonas donde no sea posible la implantación de infraestructura ciclista específica

Queremos dejar claro desde un primer momento que, para nosotros, los Ciclocarriles no deben entrar en ningún caso dentro de la definición de infraestructura ciclista, sino que todo lo más deben considerarse como una señalización recordatoria de que las bicicletas pueden compartir calzada con los vehículos a motor. Es por ello que no se harán referencias a los mismos dentro de este análisis, del mismo modo que otras figuras reconocidas dentro de diferentes ámbitos de documentación municipal como las “Calles Recomendadas”.

SÍNTESIS DEL ANÁLISIS

Con objeto de simplificar la interpretación de este documento, presentaremos en primer lugar un plano esquemático de las actuaciones propuestas que desarrollaremos a continuación, así como una priorización de las mismas.

Hacemos esto para que el mensaje pueda ser recibido de una manera clara y concisa para quien no esté interesado en conocer los detalles del análisis que hemos llevado a cabo. Aún con esto, queremos resaltar que la lectura completa de este Análisis permite hacerse una más acertada idea global de la justificación de cada medida



Priorización de Actuaciones

Medida	Descripción	Prioridad	Categoría
Carril Bici Avenida de la Albufera. Sub Tramo Sierra de Guadalupe – Calle Carlos Solé	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC, añadiendo el espacio peatonal y ciclista en el cruce sobre la M40 demandado por el Foro Local de Puente de Vallecas	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Recuperación del Tramo de la Vía Ciclista Avenida de la Albufera – Sierra Gorda (410) entre Miguel Hernández y Alto del Arenal	Recuperación del Tramo (reparación de Pavimento, eliminación de bordillos de entrada, rediseño del cruce con calle de San Claudio)	Alta	Vías Ciclistas Existentes
Proyecto Miradores	Ejecutar el Proyecto Miradores, considerando la posible alternativa de trazado por las calles Teniente Muñoz Díaz y Arroyo del Olivar	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Carril bici que una la Vía Ciclista del Parque Forestal de Entrevías y la Vía Ciclista de Entrevías con el Distrito de Arganzuela (Méndez Álvaro) a través de del paso inferior de la propia Calle Méndez Álvaro (Proyecto en parte realizado)	Ejecutar este tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, mediante la prolongación de la acera bici existente desde la calle Puerto de Balbarán (en el futuro debería sustituirse por un carril bici en calzada)	Alta	Vías Ciclistas Planificadas

Carril bici por la Avenida de Pablo Neruda, desde la Asamblea de Madrid hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz sobre la autovía A-3 (Arco Este de Madrid)	Ejecutar el Proyecto de Arco Este, incluido como Proyecto Estratégico de Movilidad en la Planificación del Área de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, y que coincide con la Red Básica de Itinerarios Ciclistas del PDMC+	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Reparación del Pavimento en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Reparación del Pavimento en tramos degradados que convierten el carril en intransitable (especialmente evidentes en la Calle El Bosco)	Alta	Vías Ciclistas Existentes
Eliminación de Bordillos de Entrada en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Eliminación de los Bordillos de Entrada en los diferentes tramos de la Vía Ciclista, propiciando una superficie de rodadura a nivel durante todo el recorrido	Alta	Vías Ciclistas Existentes
Carril bici por la Avenida de Buenos Aires desde la estación de Cercanías de El Pozo hasta su conexión con la Avenida de la Albufera	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, completando la conexión con el Anillo Verde Ciclista y con otros proyectos como el Itinerario Miradores	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Conexión de los dos tramos de carril bici de la Calle El Bosco	Ejecutar este pequeño tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Carril Bici Avenida de la Albufera. Sub Tramo Paso bajo la M-30 – Calle Carlos Solé	Carril bici sentido ascendente que discorra por el itinerario Calle Monte Ulía → Calle de los Robles → Bulevar de Peña Gorbea → Calle Puerto del Monasterio → Calle Payaso Fofó → Calle Arroyo del Olivar → Calle Teniente Muñoz Díaz	Alta	Vías Ciclistas Planificadas

Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC+ de conexión entre el Anillo Verde Ciclista y el CTM a través del paso inferior abandonado a través de la M40	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Conexión con Avenida de la Albufera del Anillo Verde Ciclista (Tramo 3)	Propiciar una conexión cómoda y segura para la Bicicleta, que resuelva la diferencia de cota entre el Anillo Verde y la Avenida de la Albufera cuando éstas se cruzan	Alta	Vías Ciclistas Existentes
Carril bici por la Avenida de la Democracia, desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe / Vallecas hasta su conexión con el Distrito de Vicalvaro bajo la autovía A-3	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, completando la conexión con el vecino Distrito de Vicalvaro	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Conexiones de la vía ciclista del Parque Forestal de Entrevías	Ejecutar los dos tramo de conexión (Este y Oeste) contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Ampliación del Paso Inferior bajo las Vías del Ferrocarril en la Calle Embajadores	Aumento de la Sección del Paso Inferior del Anillo en la Calle Embajadores para que permita un paso cómodo y seguro de bicicletas, dando continuidad al trazado del Anillo Ciclista	Alta	Vías Ciclistas Existentes
Eje Transversal Norte-Sur desde la Avenida de la Albufera (a la altura de su cruce con la calle payaso Fofó), por las calles Josefa Díaz y Camino de Valderribas	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta	Vías Ciclistas Planificadas

Carril bici en la Calle de la Arboleda y el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid.	Disponer de un carril bici por la Calle Arboleda, que tenga continuidad por todo el perímetro exterior del Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid y que conecte con la Avenida de la Albufera por la parte Oeste del Campus.	Alta	Vías Ciclistas Propuestas
Carril bici desde del Anillo Verde Ciclista a su paso por la estación de Cercanías de El Pozo con el Polígono Industrial de Villa de Vallecas, a través del Camino de Hormigueras (paso sobre la autovía M-40 y bajo el ramal ferroviario)	Ejecutar este tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Carril Bici de la Calle Embajadores	Ejecutar la ampliación del actual tramo de acera bici construido en la calle Embajadores, contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta	Vías Ciclistas Planificadas
Conexión con Estación de Cercanías de El Pozo y con Anillo Verde de la Vía Ciclista Entrevías (6)	La Pista Bici de Entrevías debe prolongarse debidamente en su componente Norte a su llegada a la Estación de Cercanías de El Pozo para conectar tanto con el acceso Norte de la Estación como con el Anillo Verde. En su componente Sur, debe prolongarse a través de las inmediaciones del Monumento a las Víctimas del 11M hasta alcanzar el acceso Sur de la Estación y el Anillo Verde en su paso inferior por las vías del ferrocarril	Media	Vías Ciclistas Existentes

Carril bici por Calle Pío Felipe, desde su enlace con la Calle de Benjamín Palencia hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz a través del puente sobre la A3	Disponer de un carril bici por la Calle Pío Felipe, que tenga continuidad a las actuaciones incluidas dentro de Proyecto Miradores y que proporcionen una conexión directa con el Distrito de Moratalaz.	Media	Vías Ciclistas Propuestas
Rediseño de Cruces en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Mejoras en el diseño de los cruces de la Vía Ciclista con las calzadas, propiciando un camino cómodo y seguro para la circulación ciclista	Media	Vías Ciclistas Existentes
Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC+ de conexión entre el Anillo Verde Ciclista y el CTM a través de la Carretera de Villaverde a Vallecas	Media	Vías Ciclistas Planificadas
Conexión con Estación de Cercanías de Asamblea de Madrid de la Vía Ciclista Entrevías (6)	La Pista Bici de Entrevías debe prolongarse debidamente en su componente Sur a su llegada a la Estación de Cercanías de Asamblea de Madrid, garantizando la continuidad por el bulevar peatonal (paso en semáforos, pavimento diferenciado)	Baja	Vías Ciclistas Existentes
Eliminación de señalización vertical de prohibición del acceso en Bicicleta en Puente sobre la A3 de la Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Eliminación de la señalización vertical que prohíbe la circulación de Bicicletas en el Puente de la A3 que conecta con la vía ciclista de Moratalaz y que está incluido dentro del catálogo de vías ciclistas de la ciudad.	Baja	Vías Ciclistas Existentes
Reparación puntual de Pavimento en Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías (16)	Reparación de pavimento en las zonas especialmente degradadas de esta Vía	Baja	Vías Ciclistas Existentes

Señalización y reparación puntual de pavimento en Vía Ciclista Embajadores (5)	Dotar de señalización específica y reparar zonas puntuales del pavimento	Baja	Vías Ciclistas Existentes
Carril Bici por la Calle Martínez de la Riva y Calle Puerto Alto	Disponer de un carril bici por la Calle Martínez de la Riva, desde la Asamblea de Madrid hasta el Bulevar de Peña Gorbea (calle Puerto Alto)	Baja	Vías Ciclistas Propuestas

ANÁLISIS DEL DISTRITO DE PUENTE DE VALLECAS DESDE EL PUNTO DE VISTA CICLISTA

En primer lugar, queremos resaltar los diferentes condicionantes de nuestro Distrito que deben ser tenidos en cuenta a la hora de valorar las diferentes propuestas para el fomento de la movilidad ciclista.

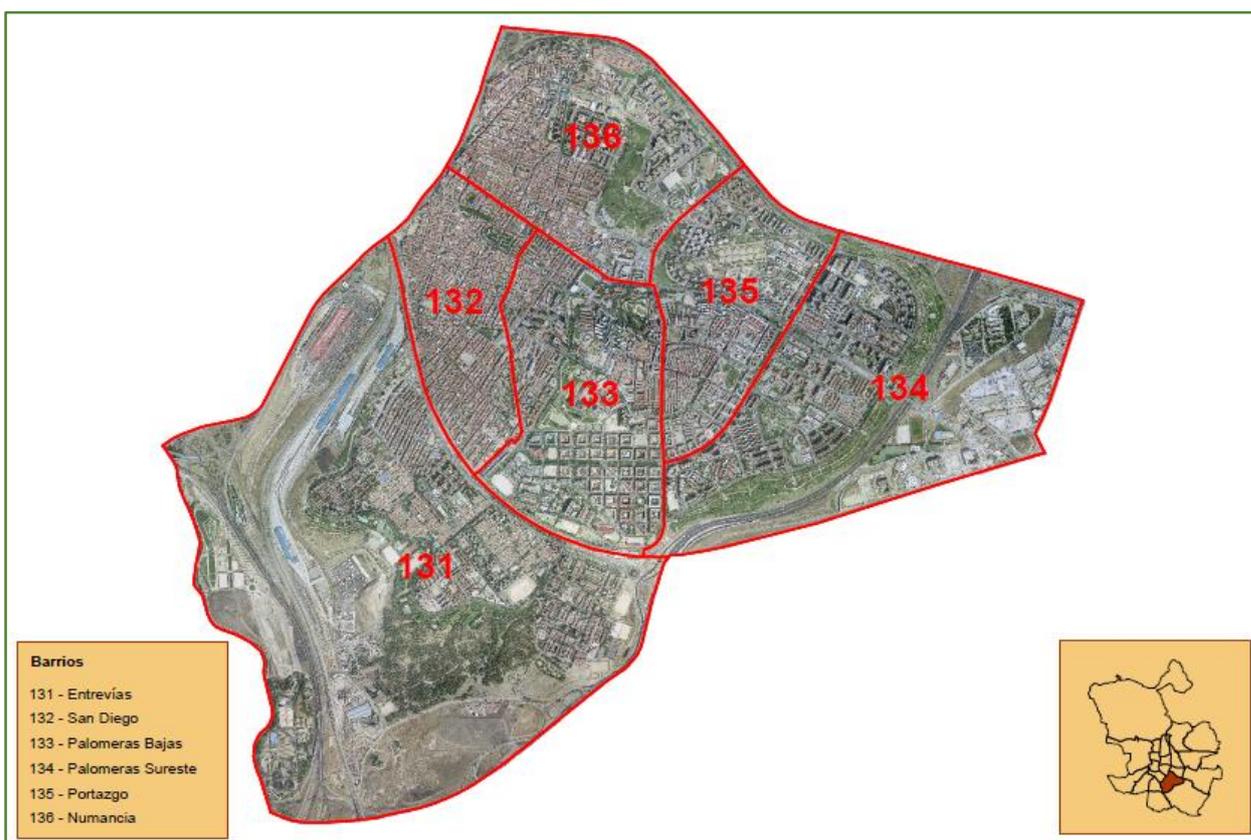
Diversos documentos emitidos por diferentes entidades (incluido el Propio Ayuntamiento de Madrid) **reflejan el gran potencial que Puente de Vallecas tiene para el uso de la bicicleta**. Más allá de la escarpada orografía del Distrito –factor limitante común a otras zonas de la capital-, el perfil socio-demográfico de nuestros vecinos, su posición estratégica a sólo unos pocos kilómetros del centro de la ciudad o la posibilidad de conectar fácilmente con estaciones de Transporte Público en radios de acción realmente pequeños, son factores muy a tener en cuenta cuando hablamos del gran potencial ciclista de Puente de Vallecas.

Si en la actualidad la bicicleta no forma parte fundamental de los patrones de movilidad diaria de los vecinos de Puente de Vallecas, se debe principalmente a la nula preparación de su estructura urbana para la circulación en este modo de transporte, siendo el vehículo privado a motor el verdadero rey del espacio público en el Distrito.

Si bien el centro de la ciudad de Madrid parece destinado cada vez a reequilibrar este espacio a los modos de transporte más sostenibles (peatón, bicicleta, transporte público), las periferias todavía adolecen de una visión desfasada de cómo debe repartirse el espacio público en aras de una mayor equidad y eficiencia en los recursos utilizados.

Breve Descripción del Distrito de Puente de Vallecas

El Distrito de Puente de Vallecas es el Distrito 13 de la ciudad de Madrid. Se localiza al sureste del municipio, delimitado por la M-30 al oeste, la A-3 al norte, la Avenida de la Democracia, la línea de ferrocarril Madrid-Zaragoza y la M-40 al sureste y el río Manzanares al suroeste. Con cerca de 250.00 habitantes, pasa por ser uno de los distritos más poblados de la ciudad. Está compuesto por los barrios de Entrevías, San Diego, Palomeras Bajas, Palomeras Sureste, Portazgo y Nueva Numancia.



Plano general del Distrito de Puente de Vallecas

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

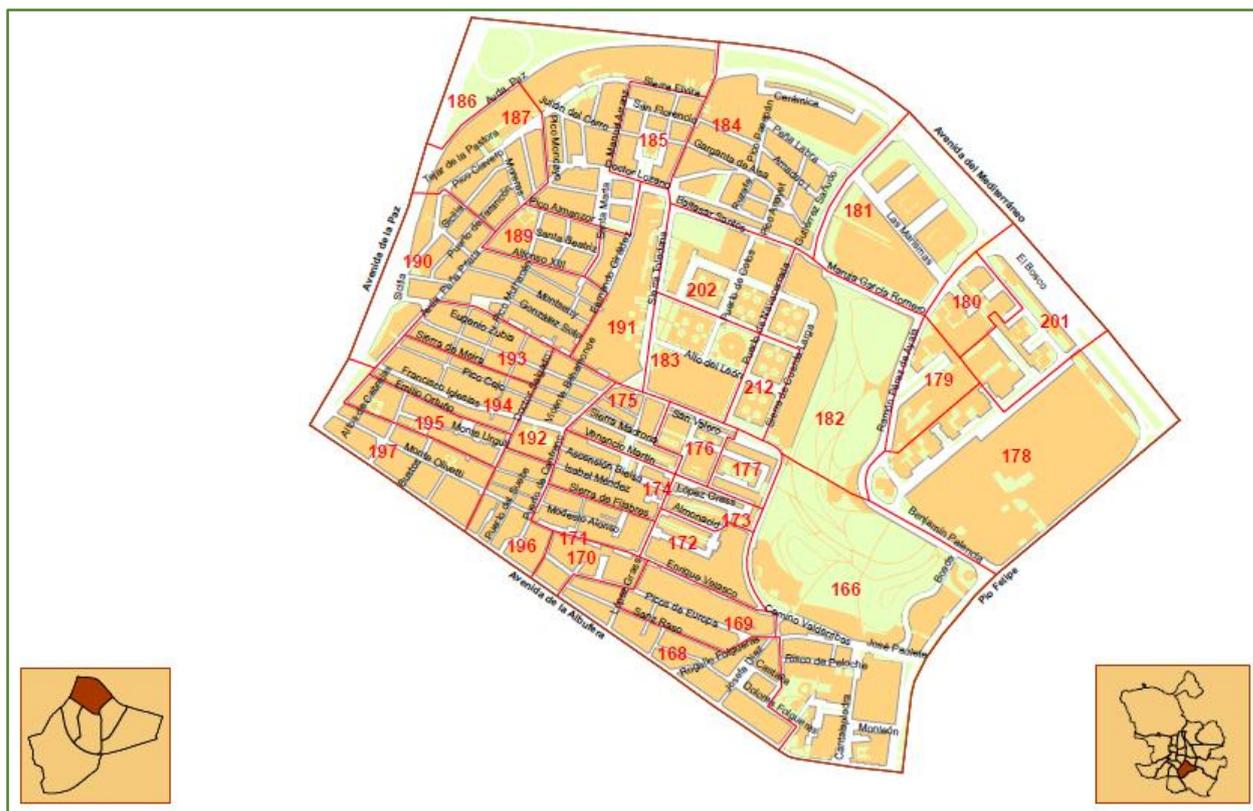
■ Barrios de Numancia y San Diego

Los barrios de Nueva Numancia y San Diego se encuentran en noroeste del Distrito, lindando con el Distrito de Retiro. Forma parte del núcleo original del Puente de Vallecas, que históricamente se ha vertebrado en torno a la avenida de la Albufera, el que fuera camino histórico de salida de Madrid hacia el núcleo rural de Villa de Vallecas.

El crecimiento de estos barrios se aceleró con la llegada de la inmigración de población atraída por el auge de la industria de finales del siglo XIX y genera un compacto asentamiento de casas

bajas y calles estrechas para alojar a clases obreras, en lo que actualmente son los barrios de Numancia y San Diego.

La edad de la edificación y la calidad de la construcción de las viviendas de estos barrios hacen precisa la realización de un programa de rehabilitación del conjunto de las construcciones y de la urbanización de los espacios libres entre bloques.



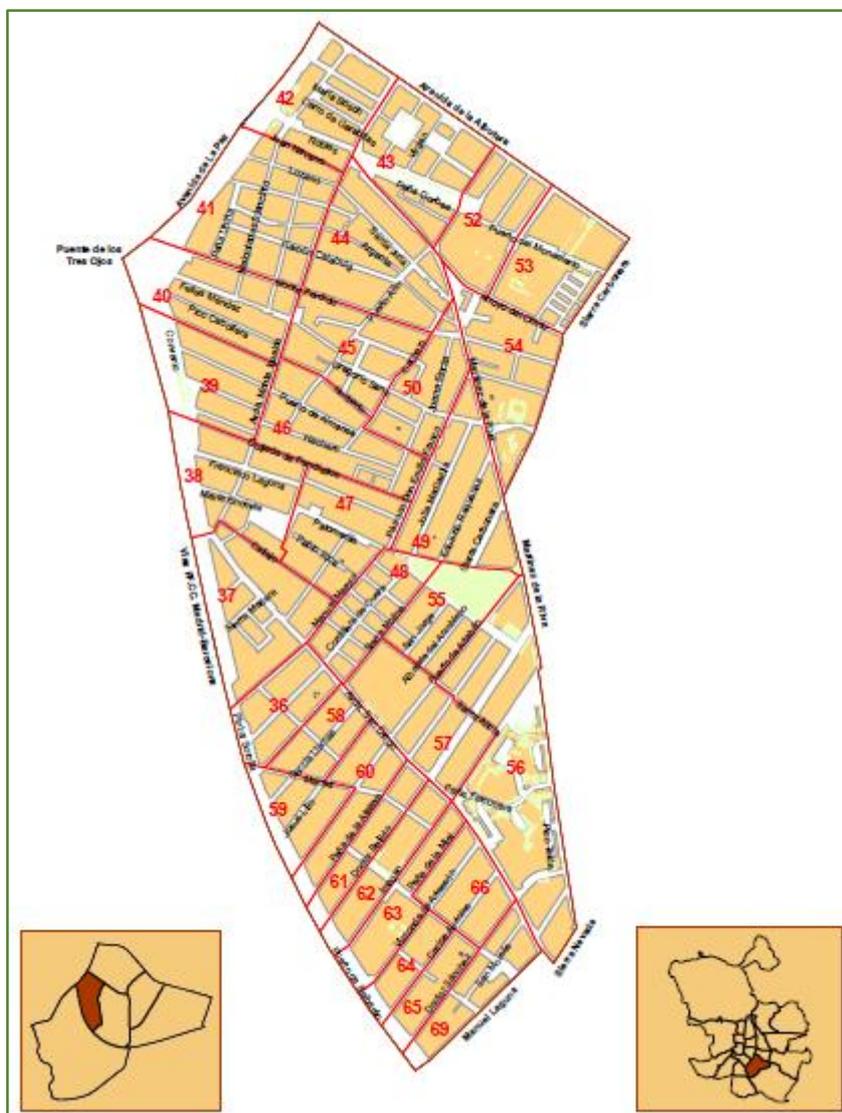
Plano del barrio de Numancia con secciones censales
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

En la actualidad, este núcleo primigenio ha ido mutando en un entramado urbano con múltiples señas de identidad de gran potencia: por un lado, el entorno de la avenida de la Albufera, enlazando con la plaza de Puerto Rubio y el bulevar de Peña Gorbea configuran un itinerario peatonal urbano de extraordinario atractivo.

Constituye a su vez una zona con una otrora fuerte dinámica comercial, que cuenta con arquitecturas de interés como el mercado de Puente de Vallecas, la iglesia de San Ramón, la Junta Municipal de Distrito o el Estadio de Vallecas.

Destaca igualmente la fachada de Puente de Vallecas hacia la M-30, que supone la vía de conexión directa con el Distrito de Retiro. Precisamente el actual uso del espacio bajo el puente

de la M-30, como lugar de aparcamiento y de parada de autobuses, dificulta enormemente el tránsito peatonal hacia este Distrito.



Plano del barrio de San Diego con secciones censales
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

- Nuevos desarrollos de Puente de Vallecas

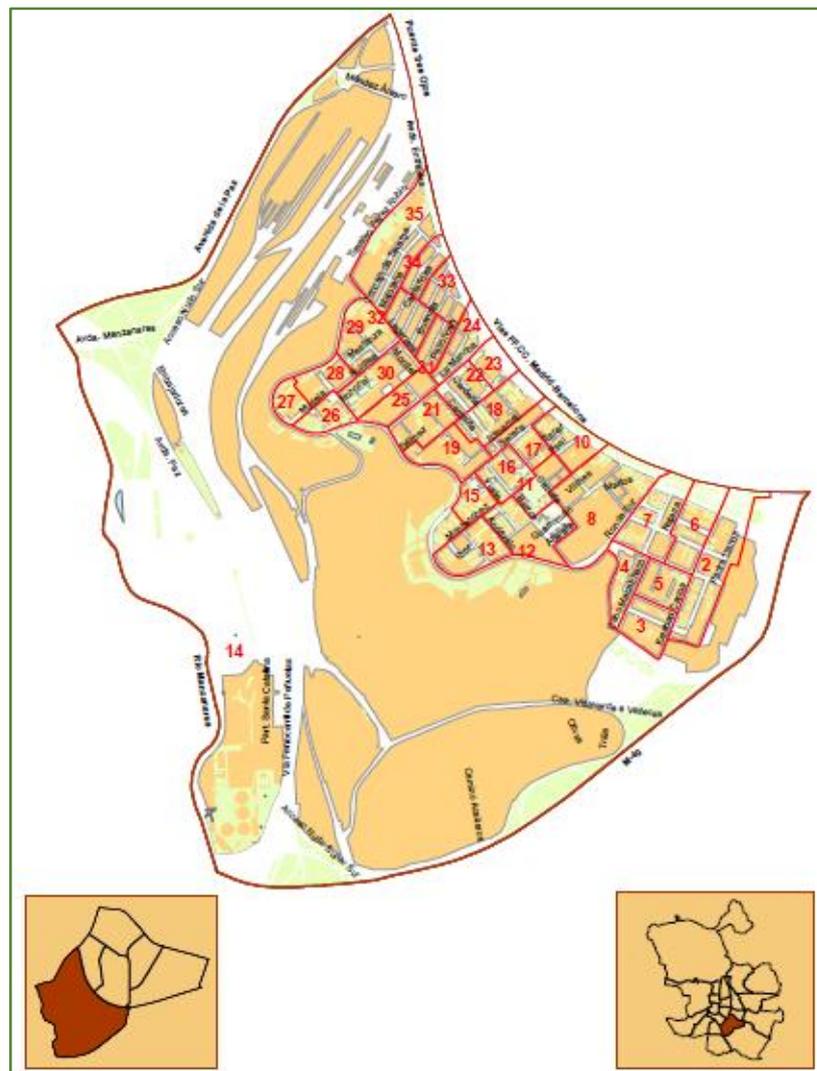
El resto de barrios de Puente de Vallecas tienen un origen bastante más moderno que los anteriormente descritos.

El barrio de Entrevías está situado en la parte suroeste del distrito, delimitado por la M-30, el río Manzanares, la M-40 y la línea ferroviaria Madrid-Zaragoza que lo aísla del resto del Distrito. Es uno de los barrios más antiguos, vertebrado por la Avenida de Entrevías y la Ronda Sur.

El barrio de Entrevías es un ámbito que aglutina tramas urbanas diversas que responden a diferentes asentamientos en cierta medida espontáneos y otros tejidos que intentan ordenar y remodelar estos crecimientos.

Entrevías mantiene gran parte de las viviendas unifamiliares que tuvieron su origen en el Poblado Dirigido al que se suman bloques de vivienda de mayor altura que se corresponden con la ordenación del Plan Parcial de Entrevías de 1963. Las tipologías edificatorias no son uniformes, destacando las viviendas unifamiliares de dos plantas, el bloque abierto lineal y en H.

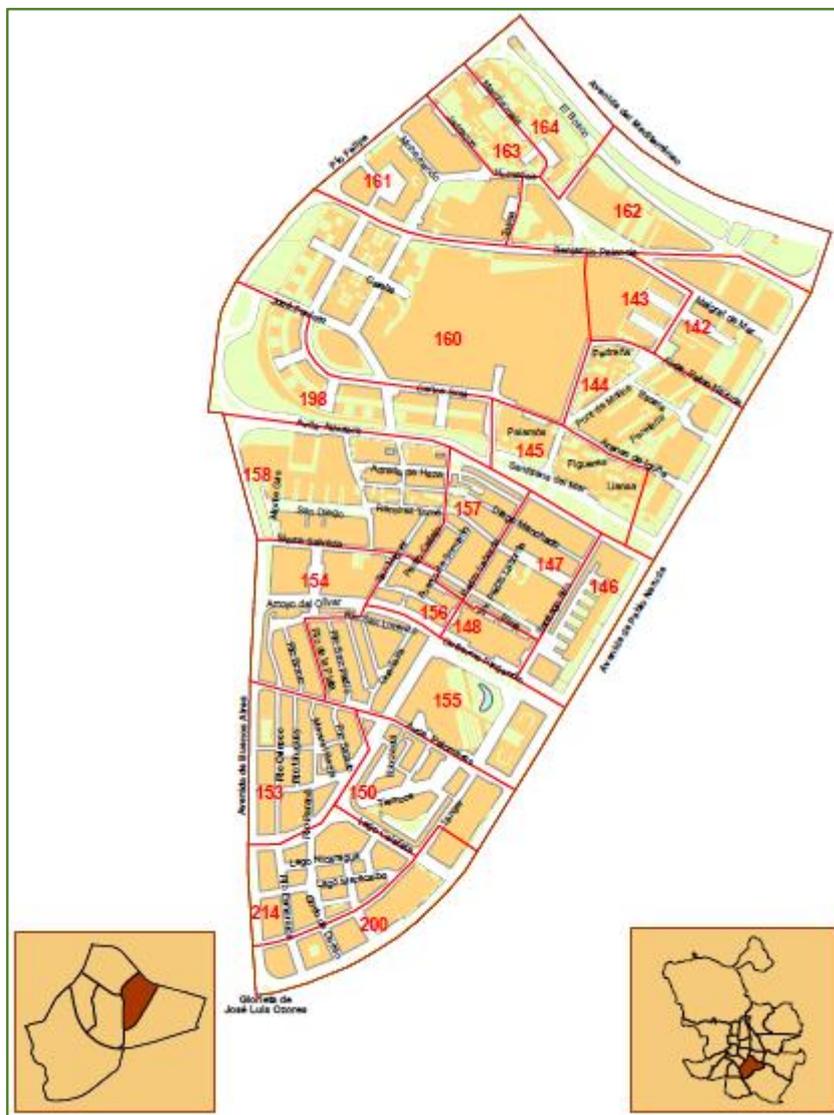
Es una zona bastante segregada por las infraestructuras de transporte ferroviario. La operación de integración urbana del ferrocarril llevada a cabo en los años 90 ha mejorado las conexiones con el resto del distrito, gravitando sus relaciones sobre la avenida de Entrevías que constituye su límite por el norte.



Plano del barrio de Entrevías con secciones censales

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

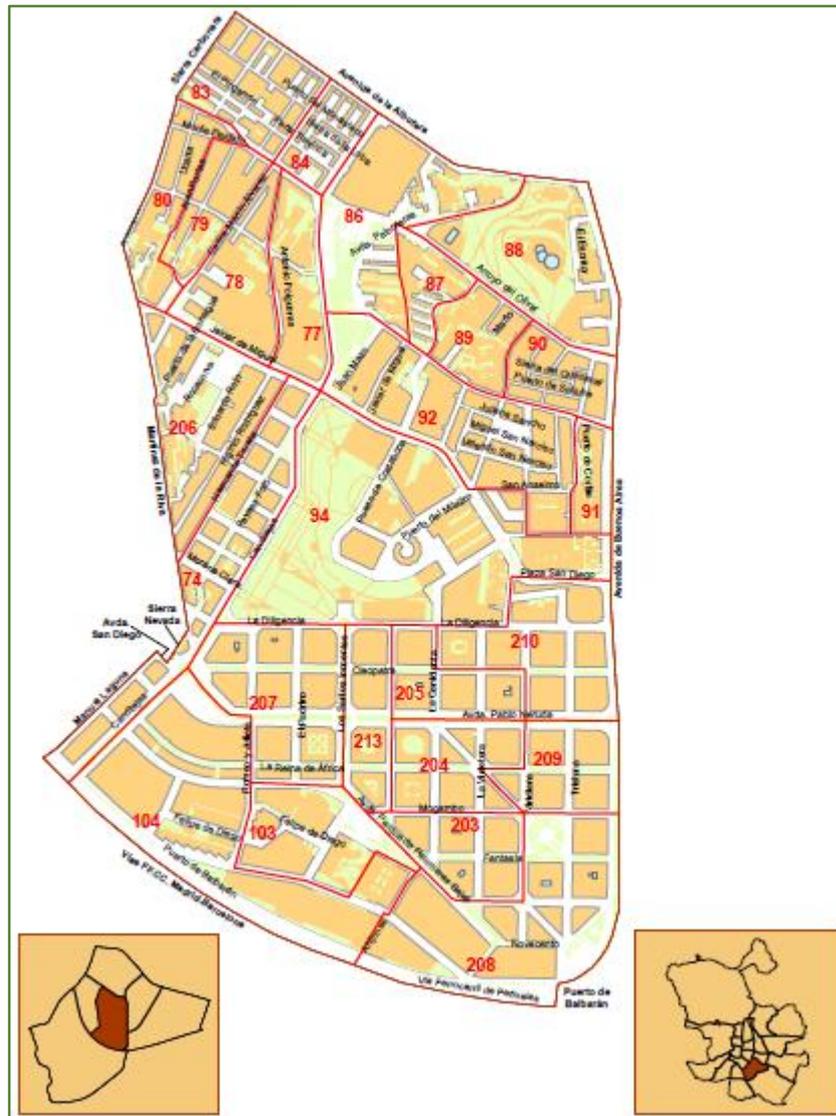
El barrio de Portazgo se encuentra al norte del distrito y está delimitado por la C/ Rogelio Folgueras, Avda. del Mediterráneo, Avda. Pablo Neruda y la C/ Pío Felipe. La urbanización de la zona viene marcada por una topografía adversa y calles con pendientes acusadas.



Plano del barrio de Portazgo con secciones censales
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

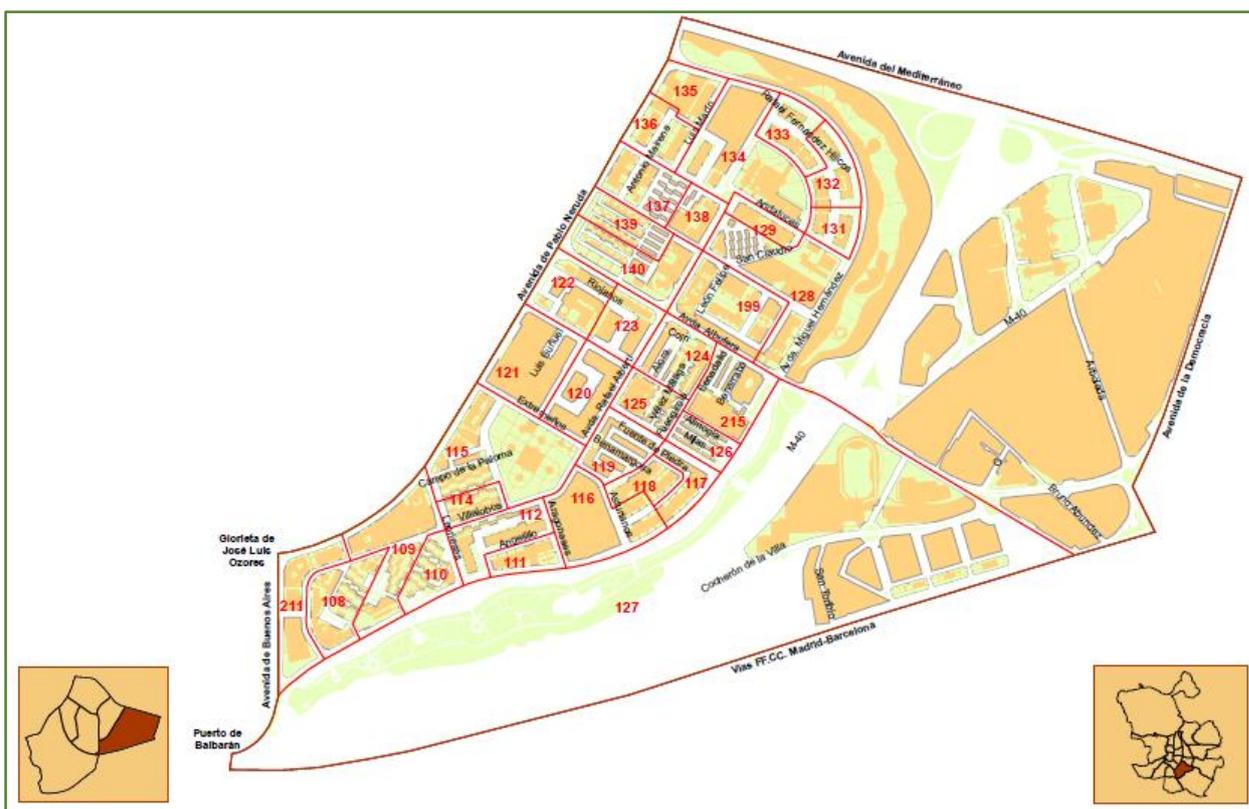
El barrio de Palomeras Bajas (también conocido como Madrid Sur) ocupa el sur del distrito. En este barrio se encuentra la Asamblea Regional de la Comunidad de Madrid. Este barrio pasa por ser uno de los más poblados de toda la ciudad.

Sus edificaciones construidas en las décadas de los 60, 70 y 80 al amparo del Plan de Ordenación del Poblado de Palomeras de 1961, el Plan Parcial del Polígono de Edificación Abierta de Puente de Vallecas de 1974 y el Plan de Reforma de Palomeras Bajas - Madrid Sur de 1987, mezclan tipologías de manzana abierta con tramas urbanas más densas.



Plano del barrio de Palomeras Bajas con secciones censales
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Palomeras Sureste ocupa el cuadrante sureste del distrito como su propio nombre indica, y está delimitado por la Avda. de Buenos Aires, Avda. Pablo Neruda, Avda. del Mediterráneo, Avda. de la Democracia y la línea ferroviaria Madrid-Zaragoza.



Plano del barrio de Palomeras Sureste con secciones censales
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Estos nuevos desarrollos tienen en común una creación (o reforma de sus características principales) bastante definidas respecto al núcleo original de Puente de Vallecas. Aun así, se distinguen dos etapas dentro de estos nuevos desarrollos.

Un primer período de fuerte crecimiento que coincide con los años 40-50 del siglo XX, y que acaba terminando por prácticamente colmar el distrito. Surgen extensos poblados como los de Entrevías, Palomeras o Pozo del Tío Raimundo. Se trata de zonas de autoconstrucción, poblados de absorción y dirigidos, gran parte de los cuales, y debido al carácter temporal con el que fueron construidos, son remodelados treinta años más tarde en el marco del Programa de Barrios en Remodelación.

Algunos de los barrios que no fueron remodelados, son los que en la actualidad presentan los signos más claros de vulnerabilidad urbana y se antojan como zonas donde es necesario realizar acciones contundentes de rehabilitación urbana, como algunas áreas de Entrevías, la colonia Alto del Arenal o determinados lugares de Palomeras Bajas.

Entrados en los años 90 del siglo XX, se llevó a cabo una amplia remodelación en el conjunto formado por Palomeras Sureste y Madrid Sur, que se convirtieron en un hito de la política de vivienda municipal y cambiaron completamente la fisonomía del distrito generando un nuevo

paisaje edificado con un conjunto de parques a modo de lomas o pequeños cerros sobre gran parte de los escombros que provinieron de los derribos de los edificios.

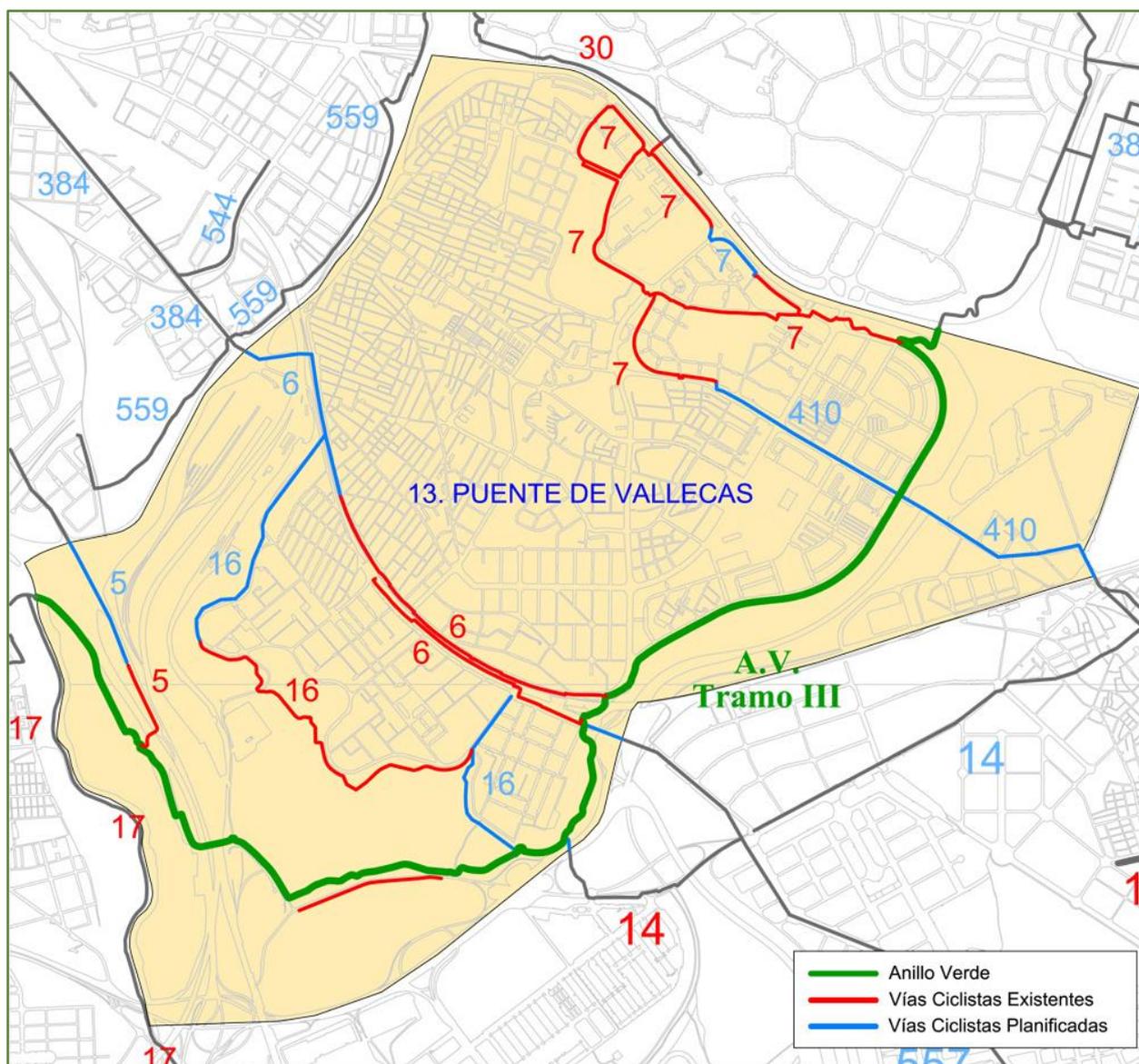
Estos son los barrios más recientes y con mejor calidad arquitectónica, algunos edificados con tramas de bloque abierto (tal es el caso de Palomeras Sureste) y otros de manzana cerrada (como ejemplo Madrid Sur).

El territorio de Puente de Vallecas se completa con la zona industrial (polígono industrial La Arboleda) y universitaria (Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid) en el lado Este de la carretera M-40.

La zona industrial ha sufrido durante la última década fuertes procesos de abandono de actividades; en la actualidad, la regeneración de esa zona supone una oportunidad para la intervención y fomento de la actividad económica en el Distrito, así como para completar la estructura de la ordenación con ejes verdes, nuevas conexiones viarias que mejoren la movilidad, la calidad ambiental y paisajística del ámbito.

RED CICLISTA EXISTENTE EN PUENTE DE VALLECAS

La red ciclista de Puente de Vallecas viene definida por las vías ciclistas específicas (independientemente de su tipología –carril-bici, hacer-bici, etc.). Como hemos reseñado con anterioridad, no consideramos los ciclocariles implantados en el Distrito como infraestructura ciclista válida.



Vías Ciclistas en el Distrito de Puente de Vallecas³
Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

³ El presente plano no incluye el recientemente puesto en servicio tramo de Carril Bici en la Calle Méndez Álvaro a su paso bajo las vías del ferrocarril, perteneciente a la Vía Ciclista Entrevías (6)

Las vías ciclistas presentes en Puente de Vallecas, con su correspondiente numeración otorgada por el Ayuntamiento de Madrid, son las siguientes:

- 5 Vía Ciclista Embajadores
- 6 Vía Ciclista Entrevías
- 7 Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3
- 16 Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías
- 410 Vía Ciclista Avenida de la Albufera – Sierra Gorda (planificado)
- Anillo Verde – Tramo 3

- 5 Vía Ciclista Embajadores

La Vía Ciclista Embajadores es una acera-bici bidireccional que discurre a lo largo de la prolongación de la calle Embajadores, entre el puente sobre la M-30 y su enlace con el Anillo Verde a la altura del Parque del Manzanares.



Vía Ciclista Embajadores

Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

Tiene una longitud total de 511 metros, posee una separación física del tráfico rodado mediante la acera que separa la vía ciclista de la calzada y un pavimento diferenciado de la propia acera. La anchura total es de 3 metros (1,5 por sentido).

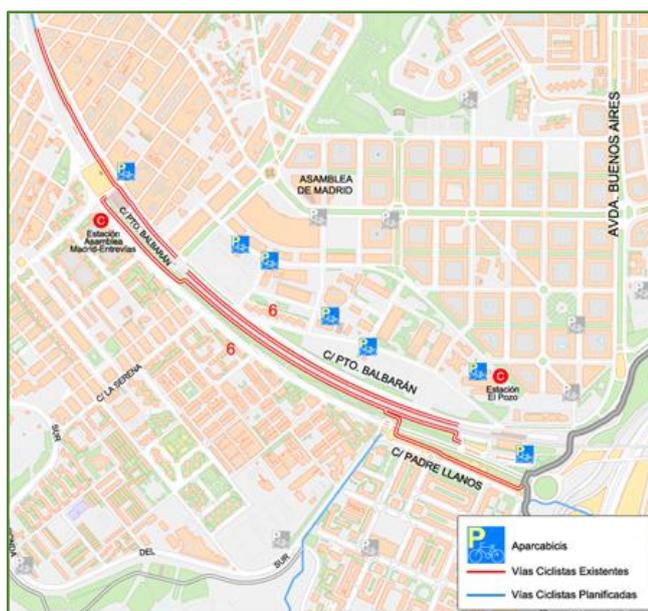
Su uso es eminentemente recreacional, como continuación del anillo verde ciclista, ya que no une destinos con especial valor atractor de viajes. Está proyectada una ampliación que permita enlazar su actualmente escaso trazado con el Distrito de Arganzuela y que permitiría realmente configurar esta vía como una alternativa real de movilidad ciclista

Como medidas de mejora a esta infraestructura (se excluye su ampliación), pueden citarse:

Medida	Descripción	Prioridad
Señalización y reparación puntual de pavimento en Vía Ciclista Embajadores (5)	Dotar de señalización específica y reparar zonas puntuales del pavimento	Baja

- 6 Vía Ciclista Entrevías

Para el caso de la Vía Ciclista de Entrevías, la vía del ferrocarril Madrid-Zaragoza entre las estaciones de El Pozo y Asamblea de Madrid-Entrevías, sirve como eje central a las pistas ciclistas bidireccionales que discurren a ambos lados de ella (un sentido discurre por la calle Puerto Balbarán y la otra por la Avenida de Entrevías). También existe un pequeño tramo de enlace en el bulvar peatonal que discurre entre la Avenida de Entrevías y la calle Padre Llanos.



Vía Ciclista Entrevías

Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

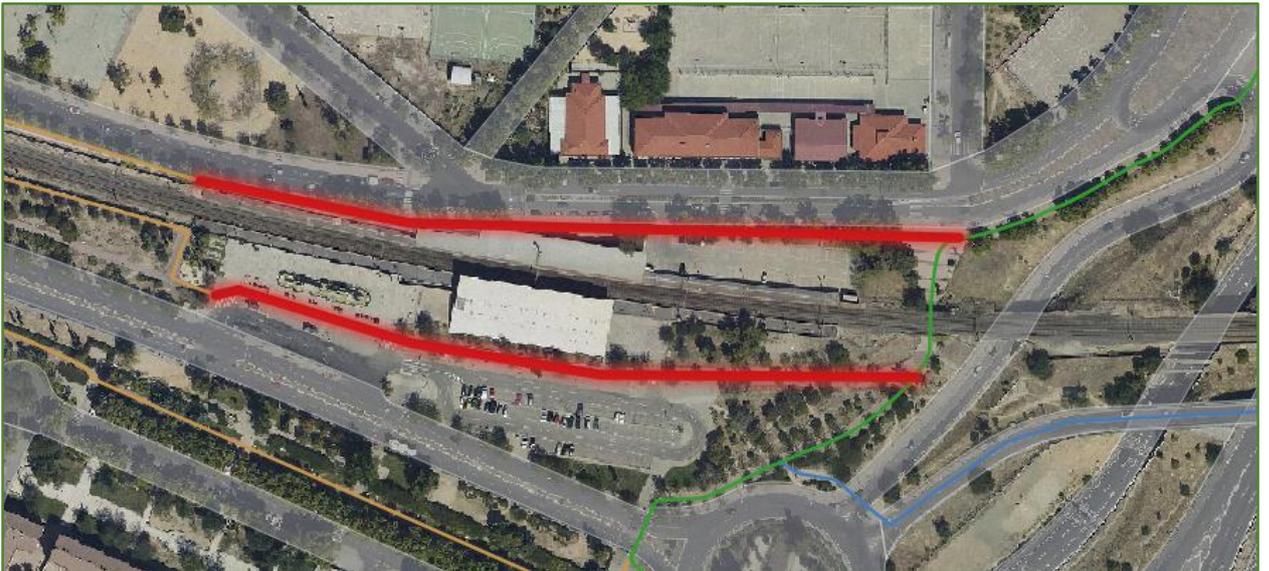
En su conjunto, ambos sentidos de la vía tienen una longitud total cercana a los 3.200 metros. Tiene un pavimento diferenciado respecto de la acera anexa y es precisamente esta infraestructura quien le presta protección.

Su uso es realmente reducido, debido a la falta de conectividad transversal con los barrios que se sitúan a ambos lados de la vía del ferrocarril. También destaca la proyectada ampliación hacia la calle Méndez Álvaro, que dotaría de mayor sentido al actual trazado.

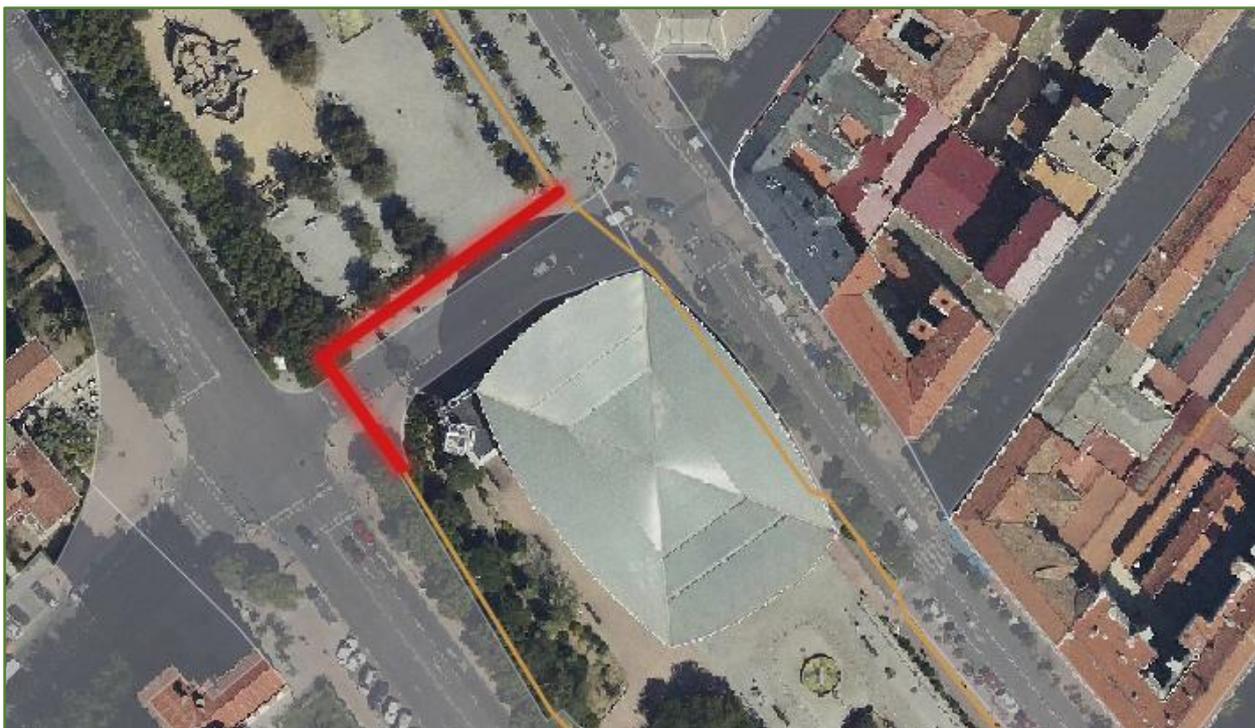
Sin embargo, su potencialidad es realmente grande, ya que permite conectar de manera sencilla con las estaciones de la red de Cercanías del Distrito. También es interesante su conexión con el Anillo Verde Ciclista, aunque ésta no termina de estar correctamente terminada desde el punto de vista técnico.

En cuanto a las medidas propuestas para esa Vía, destacan:

Medida	Descripción	Prioridad
Conexión con Estación de Cercanías de El Pozo y con Anillo Verde de la Vía Ciclista Entrevías (6)	La Pista Bici de Entrevías debe prolongarse debidamente en su componente Norte a su llegada a la Estación de Cercanías de El Pozo para conectar tanto con el acceso Norte de la Estación como con el Anillo Verde. En su componente Sur, debe prolongarse a través de las inmediaciones del Monumento a las Víctimas del 11M hasta alcanzar el acceso Sur de la Estación y el Anillo Verde en su paso inferior por las vías del ferrocarril	Media
Conexión con Estación de Cercanías de Asamblea de Madrid de la Vía Ciclista Entrevías (6)	La Pista Bici de Entrevías debe prolongarse debidamente en su componente Sur a su llegada a la Estación de Cercanías de Asamblea de Madrid, garantizando la continuidad por el bulevar peatonal (paso en semáforos, pavimento diferenciado)	Baja



Propuesta de Actuación en las inmediaciones de la Estación de El Pozo



Propuesta de Actuación en las inmediaciones de la Estación de Asamblea de Madrid

- 7 Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3

La vía ciclista Puente de Vallecas - A-3, es uno de los itinerarios de mayor antigüedad en el Distrito, contando con un trazado no lineal y con diversos ramales. La vía conecta a través del puente de la C/ Ramón Pérez de Ayala sobre la A-3 con la Vía Ciclista Arroyo Fontarrón - Avda. de Moratalaz, por un lado, y con el Anillo Verde Ciclista en el otro extremo.

La longitud total de este itinerario es de 5,2 km. La tipología implantada es la de pista-bici, con segregación física con el tráfico mediante zona verde, y con los movimientos peatonales mediante un bordillo separador. La anchura de la pista es variable entre los 2,80 y 3 metros.

Está proyectada el cierre total del trazado mediante un pequeño tramo de unos 500 metros a la altura de la calle Pío Felipe, lo cual permitirá completar uno de los itinerarios con mayor potencialidad de usos en el Distrito, ya que al mismo tiempo permitiría solventar en buena parte la conectividad transversal con el Distrito de Moratalaz, así como permitir un mayor acceso ligado al ocio en el entorno del Cerro del Tío Pío (zona que actualmente presenta una gran presión de visitantes que acceden a sus inmediaciones en coche, creando apreciables problemas de circulación y aparcamiento).



Vía Ciclista Puente de Vallecas-A3
Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

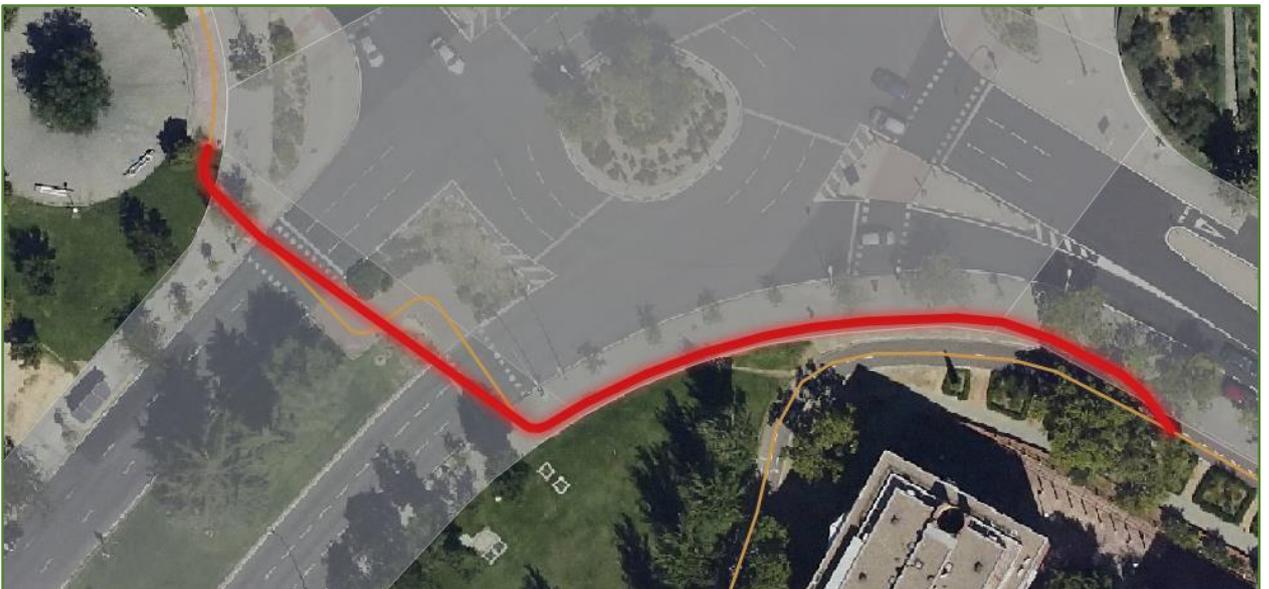
Esta vía ciclista presenta graves deficiencias tanto en el diseño (bordillos de entrada y salida en los tramos, cruces mal resueltos), como en el mantenimiento superficial (pavimento impracticable en varios tramos). También existen incongruencias en la señalización vertical que deben ser resueltas.

Las actuaciones propuestas se resumen en:

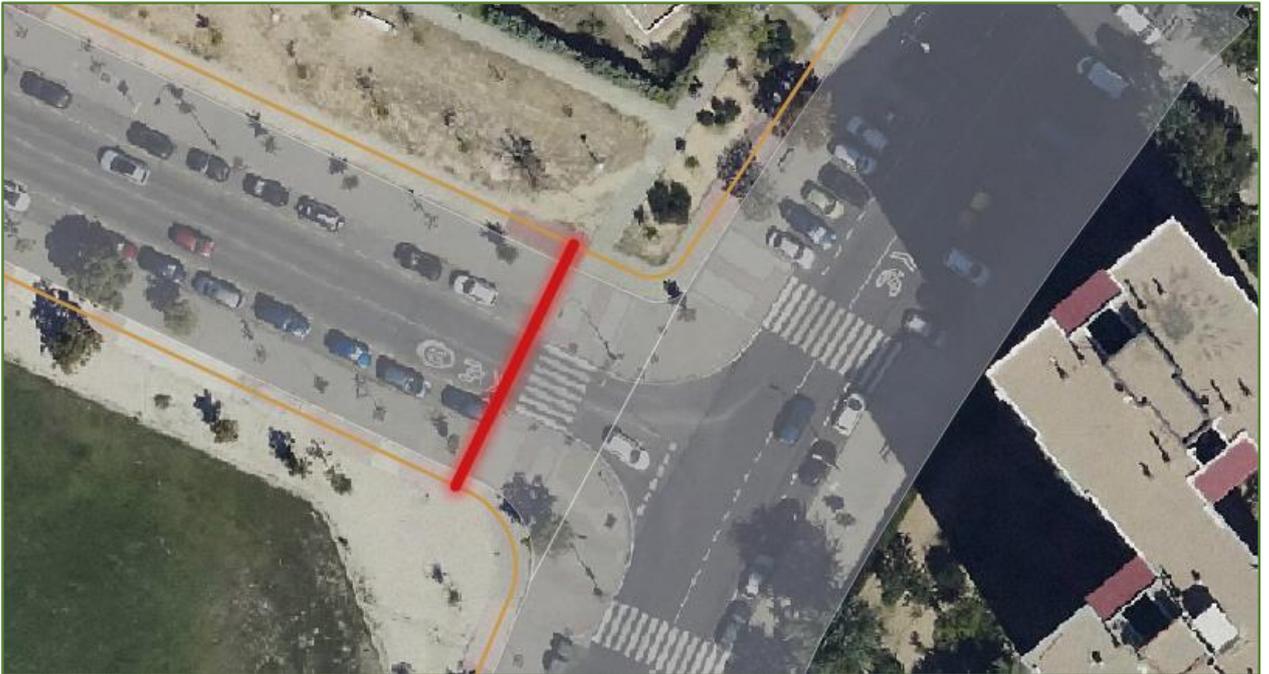
Medida	Descripción	Prioridad
Reparación del Pavimento en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Reparación del Pavimento en tramos degradados que convierten el carril en intransitable (especialmente evidentes en la Calle El Bosco)	Alta
Eliminación de Bordillos de Entrada en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Eliminación de los Bordillos de Entrada en los diferentes tramos de la Vía Ciclista, propiciando una superficie de rodadura a nivel durante todo el recorrido	Alta
Rediseño de Cruces en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Mejoras en el diseño de los cruces de la Vía Ciclista con las calzadas, propiciando un camino cómodo y seguro para la circulación ciclista	Media
Eliminación de señalización vertical de prohibición del acceso en Bicicleta en Puente sobre la A3 de la Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Eliminación de la señalización vertical que prohíbe la circulación de Bicicletas en el Puente de la A3 que conecta con la vía ciclista de Moratalaz y que está incluido dentro del catálogo de vías ciclistas de la ciudad.	Baja



Propuesta de Rediseño de Cruce en Calle José Paulete



Propuesta de Rediseño de Cruce en Calle Pío Felipe



Propuesta de Rediseño de Cruce en Calle Maruja García Romero



Propuesta de Rediseño de Cruce en Calle las Marismas



Propuesta de Eliminación de Señalización Vertical en Puente sobre A3 incluido en la Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)

- 16 Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías

Esta vía ciclista se desarrolla por el entorno natural del Parque Forestal de Entrevías, con un trazado bien marcado con una pendiente cómoda. Su uso es primordialmente recreacional, ya que en su parte sur carece de conexión con el Anillo Verde Ciclista o la anteriormente mencionada Vía Ciclista de la Calle Embajadores.



Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías

Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

Esta vía tiene una longitud total de 2.260 metros., con una anchura de entre 2,70 y 3 metros. En algunos puntos del trazado más cercanos a la parte habitada del barrio de Entrevías, la vía ciclista es compartida con el flujo peatonal. Queda contemplada su ampliación tanto al Este como

al Oeste del actual trazado para dotar a la vía de la necesaria conectividad con, en este caso, la vía ciclista Entrevías y el propio Anillo Verde Ciclista.

A la espera de la necesaria ampliación de esta vía, en este apartado se considera necesario:

Medida	Descripción	Prioridad
Reparación puntual de Pavimento en Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías (16)	Reparación de pavimento en las zonas especialmente degradadas de esta Vía	Baja

- 410 Vía Ciclista Avenida de la Albufera – Sierra Gorda (planificada)

En este caso se trata de una vía ciclista que entra dentro de la planificación municipal y que por su gran importancia estratégica en la movilidad ciclista de todo el Distrito merece la pena analizar. Si se ha incluido bajo el presente epígrafe de Vías Ciclistas Existentes es porque realmente ya existen pequeños reductos de vías ciclistas en este itinerario: se trata de una antigua pista-bici que discurre por la Avenida de la Albufera entre las Avenidas de Pablo Neruda y Rafael Alberti. Su estado actual es de semi-abandono, lo que unido a su nula conectividad hace que su utilización sea francamente residual.

Cabe destacar que la Vía Ciclista 410 Avenida de la Albufera – Sierra Gorda es una infraestructura planificada por el Ayuntamiento que figura como no ejecutada. Algunos tramos de ese trazado forman parte de antiguos carriles-bici anteriormente en servicio, que por falta de mantenimiento y usos han sido asimilados como áreas peatonales. Se mantiene por lo tanto en este listado, aunque debe reseñarse que funcionalmente se puede considerar como abandonada y será objeto de análisis más adelante.



Vía Ciclista Avenida de la Albufera – Sierra Gorda
Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

En este sentido, se propone la recuperación urgente de este tramo, a la espera de la necesaria implementación de la vía ciclista planificada. Aunque de longitud modesta (unos 500 metros), se sitúa en un tramo de gran pendiente, lo que ayudaría a un buen número de ciclistas a incluir este tramo de la Avenida de la Albufera dentro de sus trayectos.

Medida	Descripción	Prioridad
Recuperación del Tramo de la Vía Ciclista Avenida de la Albufera – Sierra Gorda (410) entre Miguel Hernández y Alto del Arenal	Recuperación del Tramo (reparación de Pavimento, eliminación de bordillos de entrada, rediseño del cruce con calle de San Claudio)	Alta

- Anillo Verde Ciclista – Tramo 3

El Anillo Verde Ciclista de Madrid es una infraestructura que circunvala la ciudad de Madrid, con una longitud total de 65 kilómetros. El Anillo Verde Ciclista discurre en la mayor parte de su trazado por una plataforma exclusiva segregada del tráfico de vehículos, aunque existen diferentes inconexiones y cambios de tipología en su trazado. En determinados tramos se acompaña de una banda paralela de circulación peatonal.

Su recorrido discurre principalmente por zonas verdes, aunque en ocasiones se integra en tejido netamente urbano. Los cruces con el viario destinado a los vehículos a motor están debidamente señalizados y acondicionados. Para salvar las intersecciones con infraestructuras de mayor envergadura, tales como autovías o vías férreas, se construyeron específicamente pasarelas ciclistas, propiciando una continuidad con pocas similitudes con el resto de la red ciclista de la ciudad.

Su utilización es principalmente recreacional. Buena prueba de ello es que el Anillo Verde dispone de multitud de áreas de descanso dotadas con fuentes, bancos, planos informativos y horquillas para el aparcamiento temporal de la bicicleta.

Los pocos viajes relacionados con la movilidad urbana que pueda recibir el Anillo se deben más a la falta de otras infraestructuras ciclistas colectoras en la ciudad de Madrid que su conveniencia para el fomento de la movilidad ciclista. Su trazado no es directo entre centros atractores de viajes (núcleos de puestos de trabajo, usos dotacionales, docentes, etc.).



Plano del Anillo Ciclista de Madrid
 Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

El denominado por el Ayuntamiento de Madrid como Tramo 3 del Anillo Verde Ciclista discurre entre los cruces de esta infraestructura con la Autovía A-3 y la A-4 respectivamente. Se trata de un tramo de 8,7 kilómetros de longitud, y con clara pendiente en descenso en sentido Sur-Oeste.

Este tramo del Anillo discurre por tres grandes parques. En primer lugar, su trazado se adentra en el Parque Lineal de Palomeras, siguiendo la mayor parte de su traza paralela a la M-40; tras pasar bajo las vías del tren de la estación de Cercanías de El Pozo atraviesa el Parque Forestal de Entrevías; finalmente se adentra en el Parque Lineal del Manzanares.



Anillo Verde Ciclista a su paso por el Distrito de Puente de Vallecas.

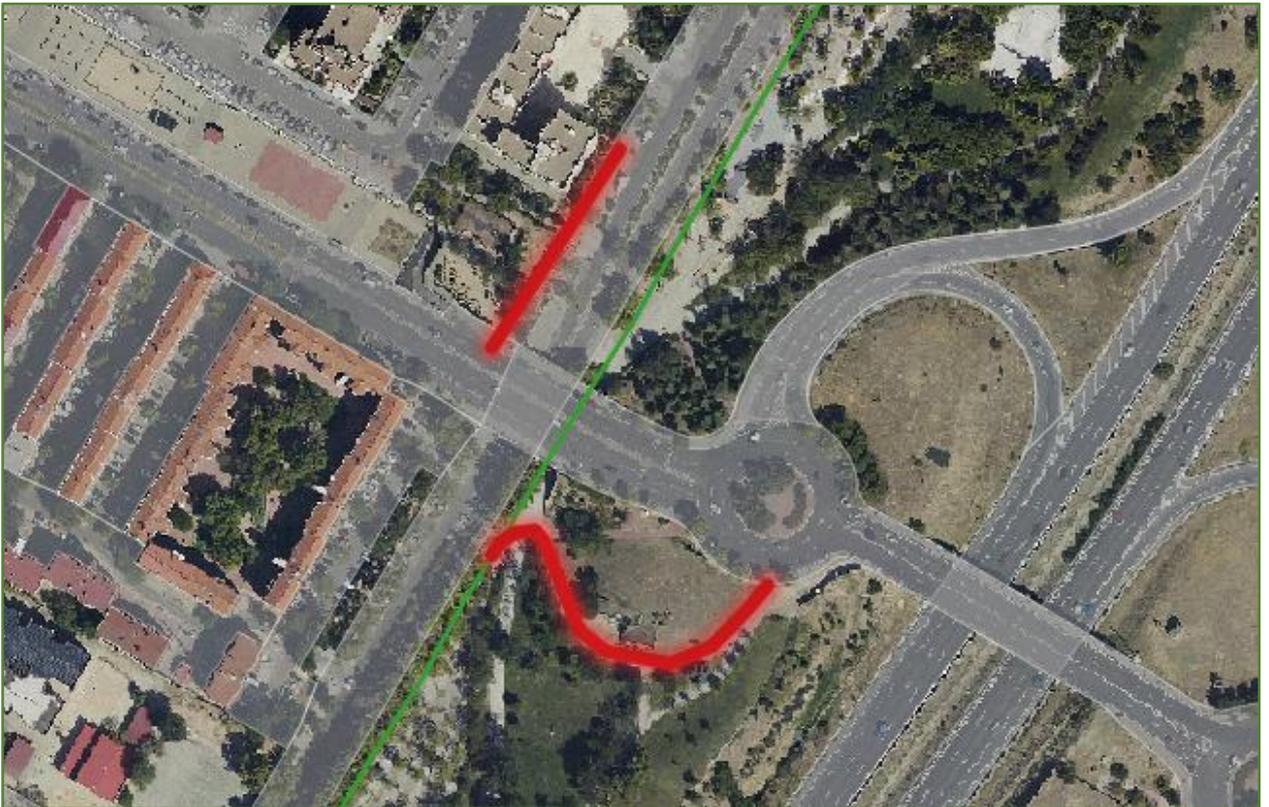
Fuente: Oficina de la bicicleta. Ayuntamiento de Madrid

Con este tramo del Anillo Verde conectan las anteriormente mencionadas Vías Ciclistas de Puente Vallecas - A-3, y de Entrevías. Además, la futura ampliación de la Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías plantea su conexión con esta infraestructura. El caso de la futura Vía Ciclista de la Avenida de la Albufera es diferente, ya que en principio su trazado intersecta el del Anillo Verde a distinto nivel (paso sobre la autopista M-40, mientras que el Anillo discurre a igual cota que esta autovía), por lo que debería añadirse un trazado anexo que permitiese efectuar esta conexión de forma fácil y rápida.

Recientemente, el Anillo Verde Ciclista ha recibido una renovación total del pavimento, acompañado de una mejor definición de la banda peatonal anexa que juzgamos francamente positiva. Aun así, consideramos que, en su transcurso por nuestro Distrito, presenta dos grandes disfuncionalidades que deben ser corregidas.

Por un lado, la necesidad de conectar Anillo Verde Ciclista y Avenida de la Albufera (que actualmente intersectan a distinta altura) de una forma cómoda y segura para la bicicleta. Por otra, la ampliación de la sección disponible en el Paso Inferior del Anillo Verde Ciclista bajo las Vías del Ferrocarril en la Calle Embajadores.

Medida	Descripción	Prioridad
Conexión con Avenida de la Albufera del Anillo Verde Ciclista (Tramo 3)	Propiciar una conexión cómoda y segura para la Bicicleta, que resuelva la diferencia de cota entre el Anillo Verde y la Avenida de la Albufera cuando éstas se cruzan	Alta
Ampliación del Paso Inferior bajo las Vías del Ferrocarril en la Calle Embajadores del Anillo Verde Ciclista (Tramo 3)	Aumento de la Sección del Paso Inferior del Anillo en la Calle Embajadores para que permita un paso cómodo y seguro de bicicletas, dando continuidad al trazado del Anillo Ciclista	Alta



Propuesta de conexión entre ambos sentidos del Anillo Verde Ciclista y la Avenida de la Albufera



Paso inferior bajo vías del Ferrocarril en la Calle Embajadores (a la derecha Anillo Verde Ciclista)

Priorización de Actuaciones en las Vías Ciclistas Existentes

Las actuaciones que desde Bicillecas proponemos en la Red Ciclista existente tienen que ver con mejoras puntuales en el diseño, conectividad y mantenimiento de la infraestructura. No es objeto de este epígrafe la ampliación propiamente dicha de la red (que será abordada en posteriores apartados).

Medida	Descripción	Prioridad
Señalización y reparación puntual de pavimento en Vía Ciclista Embajadores (5)	Dotar de señalización específica y reparar zonas puntuales del pavimento	Baja
Conexión con Estación de Cercanías de El Pozo y con Anillo Verde de la Vía Ciclista Entrevías (6)	La Pista Bici de Entrevías debe prolongarse debidamente en su componente Norte a su llegada a la Estación de Cercanías de El Pozo para conectar tanto con el acceso Norte de la Estación como con el Anillo Verde. En su componente Sur, debe prolongarse a través de las inmediaciones del Monumento a las Víctimas del 11M hasta alcanzar el acceso Sur de la Estación y el Anillo Verde en su paso inferior por las vías del ferrocarril	Media

Conexión con Estación de Cercanías de Asamblea de Madrid de la Vía Ciclista Entrevías (6)	La Pista Bici de Entrevías debe prolongarse debidamente en su componente Sur a su llegada a la Estación de Cercanías de Asamblea de Madrid, garantizando la continuidad por el bulevar peatonal (paso en semáforos, pavimento diferenciado)	Baja
Reparación del Pavimento en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Reparación del Pavimento en tramos degradados que convierten el carril en intransitable (especialmente evidentes en la Calle El Bosco)	Alta
Eliminación de Bordillos de Entrada en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Eliminación de los Bordillos de Entrada en los diferentes tramos de la Vía Ciclista, propiciando una superficie de rodadura a nivel durante todo el recorrido	Alta
Rediseño de Cruces en Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Mejoras en el diseño de los cruces de la Vía Ciclista con las calzadas, propiciando un camino cómodo y seguro para la circulación ciclista	Media
Eliminación de señalización vertical de prohibición del acceso en Bicicleta en Puente sobre la A3 de la Vía Ciclista Puente de Vallecas – A3 (7)	Eliminación de la señalización vertical que prohíbe la circulación de Bicicletas en el Puente de la A3 que conecta con la vía ciclista de Moratalaz y que está incluido dentro del catálogo de vías ciclistas de la ciudad.	Baja
Reparación puntual de Pavimento en Vía Ciclista Parque Forestal de Entrevías (16)	Reparación de pavimento en las zonas especialmente degradadas de esta Vía	Baja
Recuperación del Tramo de la Vía Ciclista Avenida de la Albufera – Sierra Gorda (410) entre Miguel Hernández y Alto del Arenal	Recuperación del Tramo (reparación de Pavimento, eliminación de bordillos de entrada, rediseño del cruce con calle de San Claudio)	Alta
Conexión con Avenida de la Albufera del Anillo Verde Ciclista (Tramo 3)	Propiciar una conexión cómoda y segura para la Bicicleta, que resuelva la diferencia de cota entre el Anillo Verde y la Avenida de la Albufera cuando éstas se cruzan	Alta
Ampliación del Paso Inferior bajo las Vías del Ferrocarril en la Calle Embajadores	Aumento de la Sección del Paso Inferior del Anillo en la Calle Embajadores para que permita un paso cómodo y seguro de bicicletas, dando continuidad al trazado del Anillo Ciclista	Alta

RED CICLISTA PLANIFICADA EN PUENTE DE VALLECAS

Entendemos por Red Ciclista Planificada en Puente de Vallecas aquellas actuaciones que están comprendidas en alguna planificación Municipal, con mayor o menor grado de concreción. Hablaremos preferentemente de directrices enmarcadas en la vigente Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC+) de 2016, aunque también de otros proyectos contenidos en otros planes o proyectos.

El Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (en adelante PDMC) es un documento que recoge aquellos programas de actuación y gestión integrantes de la política municipal ciclista en Madrid. Publicado en 2008, durante una década se ha mantenido como la planificación referencial en materia de la movilidad ciclista municipal. Con un horizonte temporal fijado en el año 2016, los primeros pasos del PDMC coincidieron con el inicio de la crisis económica y social, contribuyendo a modificar todas las previsiones de inversión que se planteaban, así como el propio modelo de movilidad de la ciudad (con su consiguiente efecto en la movilidad ciclista).

La revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista 2008 (en adelante PDMC+), publicado en 2016, supone una actualización de la política municipal de promoción de la bicicleta en Madrid, donde se definen las principales líneas de actuación a seguir por parte del consistorio en los próximos años, hasta el horizonte temporal del 2025.

El documento se estructura en tres grandes bloques: Un primer bloque que supone un diagnóstico sintético donde se repasan por los aspectos más destacables relacionados con la movilidad ciclista madrileña que han tenido lugar en la última década.

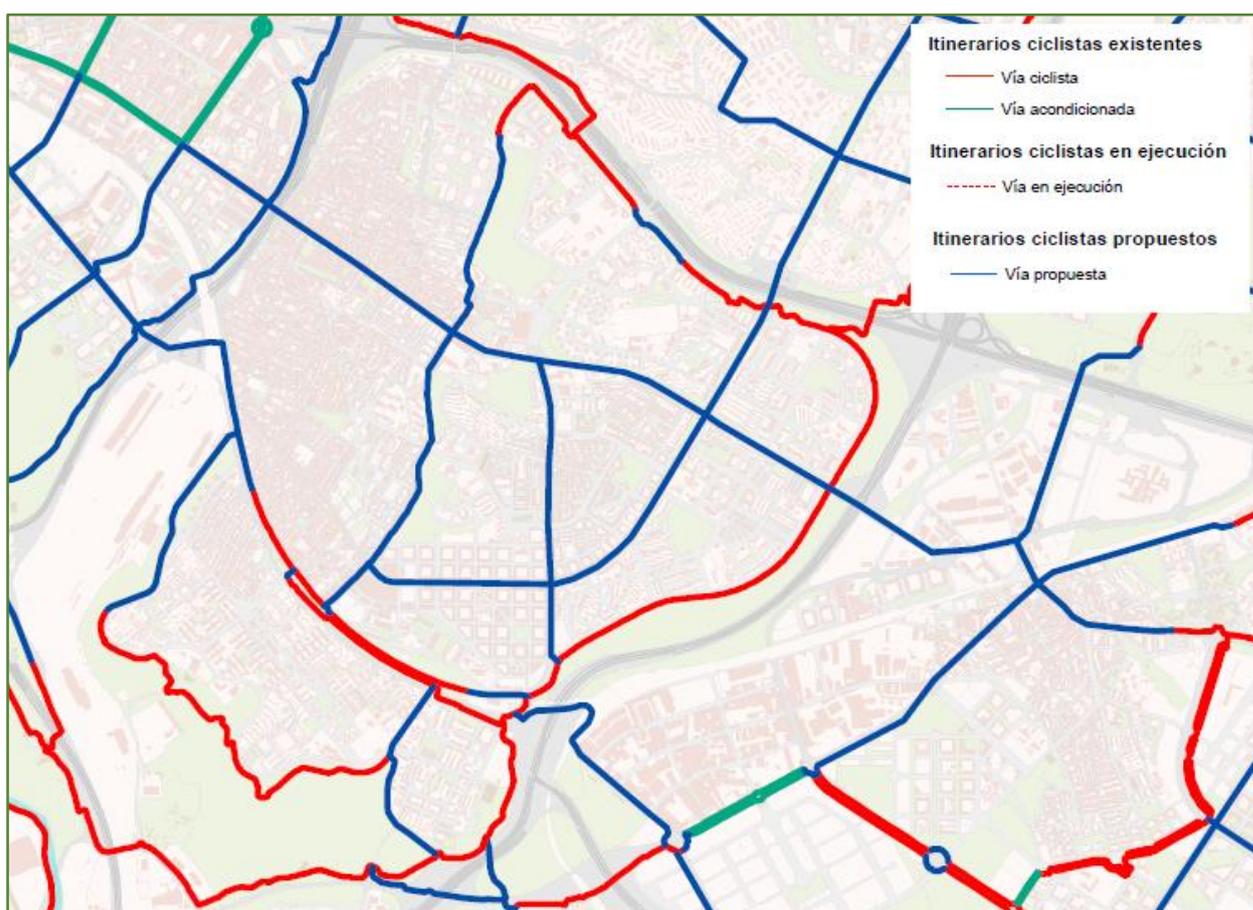
El segundo bloque supone la revisión y actualización del propio Plan. Se establece, por un lado, un marco global de actuación a través de las cuestiones consideradas clave para promover una nueva política de la movilidad ciclista en Madrid. Por otro lado, se definen los objetivos buscados con esta revisión, proponiendo su cuantificación mediante indicadores y parámetros que permitan evaluar el grado de cumplimiento de estos objetivos.

El tercer bloque, rescata 8 áreas de intervención preferente (que ya aparecían en el PDMC original), sobre las que se realiza un análisis de su grado de desarrollo y se plantean una serie de propuesta de actuaciones. Estas 8 áreas son:

- Red ciclista
- Infraestructura ciclista
- Aparcamiento
- Señalización
- Servicios para la bicicleta
- Aspectos promocionales
- Aspectos normativos
- Aspectos institucionales

La revisión y actualización presenta el objetivo de conseguir la equidad ciclista, la integración de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos. **Cuando todas las personas independientemente de su género, edad o situación lleguen a utilizar la bicicleta para los desplazamientos urbanos con total naturalidad -del mismo modo que actúan para los demás modos de transporte- y no porque se identifiquen con una identidad esencialmente ciclista, ese objetivo se habrá alcanzado.**

En concreto, para el Distrito de Puente de Vallecas, el PDMC+ define una serie de Itinerarios Ciclistas que deben albergar diversos tipos de infraestructura ciclista específica para lograr una red cohesionada en el horizonte 2025. Cuando nos encontramos en la mitad del período 2016-2025, la mayoría de estas actuaciones no se han acometido, por lo que resulta apremie comenzar a construir esta red.



Red Básica de itinerarios ciclistas para 2025 (circunscrito al Distrito de Puente de Vallecas)
Fuente: PDMC+ (2016)

De manera nominal, la ejecución de la red ciclista básica reflejada en el PDMC+ puede resumirse en estas actuaciones:

- Carril bici en todo el trazado de la Avenida de la Albufera.
- Carril bici por la Avenida de Pablo Neruda, desde la Asamblea de Madrid hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz sobre la autovía A-3 (actuación que coincide con el Proyecto de Arco Este de Madrid).
- Proyecto Miradores.
- Eje Transversal Norte-Sur desde la Avenida de la Albufera (a la altura de su cruce con la calle payaso Fofó), por las calles Josefa Díaz y Camino de Valderribas.
- Carril bici por la Avenida de la Democracia, desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe / Vallecas hasta su conexión con el Distrito de Vicalvaro bajo la autovía A-3.
- Carril bici por la Avenida de Buenos Aires desde la estación de Cercanías de El Pozo hasta su conexión con la Avenida de la Albufera.
- Conexión de los dos tramos de carril bici de la Calle El Bosco.
- Carril bici desde del Anillo Verde Ciclista a su paso por la estación de Cercanías de El Pozo con el Polígono Industrial de Villa de Vallecas, a través del Camino de Hormigueras (paso sobre la autovía M-40 y bajo el ramal ferroviario).
- Carril bici que una la Vía Ciclista del Parque Forestal de Entrevías y la Vía Ciclista de Entrevías con el Distrito de Arganzuela (Méndez Álvaro) a través de del paso inferior de la propia Calle Méndez Álvaro (Proyecto en parte realizado)
- Conexiones de la vía ciclista del Parque de Entrevías
- Carril Bici de la calle Embajadores
- Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid

■ Carril Bici Avenida de la Albufera

La Avenida de la Albufera, por su longitud y su situación respecto de los Distritos vecinos, pasa por ser el eje vertebrador de todo el Distrito de Puente de Vallecas. Su transformación desde antigua carretera de Valencia hasta un eficaz eje de transporte Público (propiciada por la acertada introducción de un carril bus en gran parte de su traza) es un buen ejemplo de cómo el espacio urbano debe reconfigurarse para proporcionar mayor espacio a los medios de transporte más sostenibles y eficientes, en detrimento del automóvil particular.

A lo largo de las últimas décadas se han evaluado multitud de alternativas para implementar una vía ciclista en la Avenida de la Albufera, eje vertebrador de la circulación de vehículos en todo el Distrito, al menos en el tramo comprendido entre la Estación de Metro de Alto del Arenal y el Intercambiador de Sierra de Guadalupe/Vallecas donde la sección de la trama urbana es más abierta y permite unas mejores condiciones para su implementación.

Más allá de los innegables condicionantes técnicos que resultan de la necesidad de eliminar cierto espacio actualmente dedicado al vehículo privado a motor (bien en forma de carril de

circulación, bien de banda de aparcamiento) todos estos proyectos han adolecido de la necesaria voluntad política para llevarse definitivamente a cabo.

En este sentido, desde Bicillecas reconocemos la dificultad de introducir infraestructura específica para la bicicleta en toda la traza de la Avenida de la Albufera, en especial en el tramo que va desde la Avenida de Buenos Aires hasta su finalización bajo el paso superior de la M-30.

Es por ello que queremos abordar las actuaciones propuestas (y planificadas) en dos grandes tramos: Un primer tramo que iría desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe hasta el cruce de la Calle de Carlos Solé (Alto del Arenal) y un segundo tramo que va desde ese punto hasta la unión de la Avenida de la Albufera con la Avenida Ciudad de Barcelona.

Sub-Tramo Sierra de Guadalupe – Calle Carlos Solé

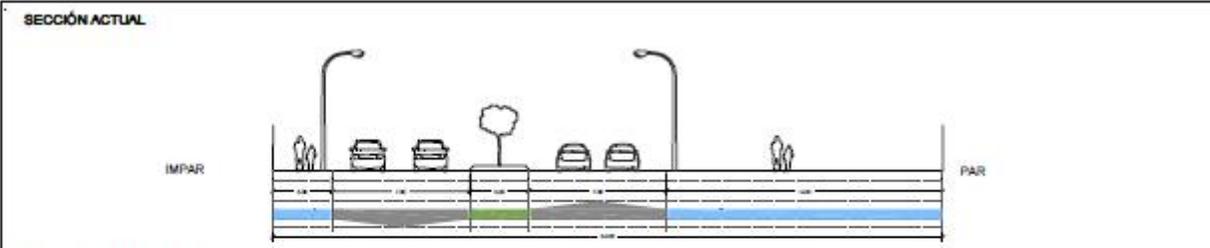
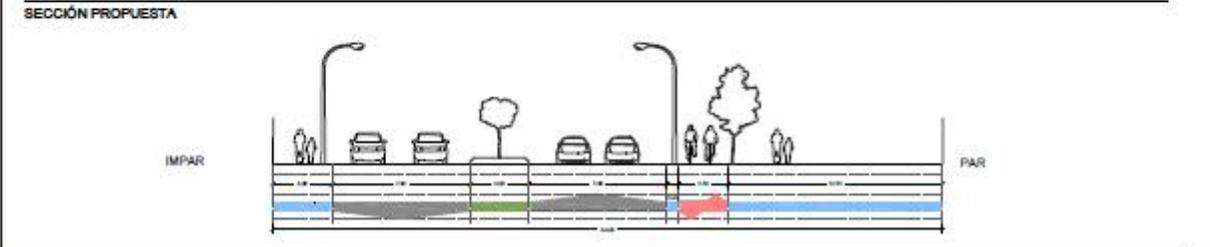
En este tramo, la actual sección de la Avenida de la Albufera permite la inclusión de infraestructura ciclista específica durante la mayor parte de su recorrido, si bien existen puntos concretos en los que se necesitarían actuaciones de mayor envergadura (paso superior por la M-40).

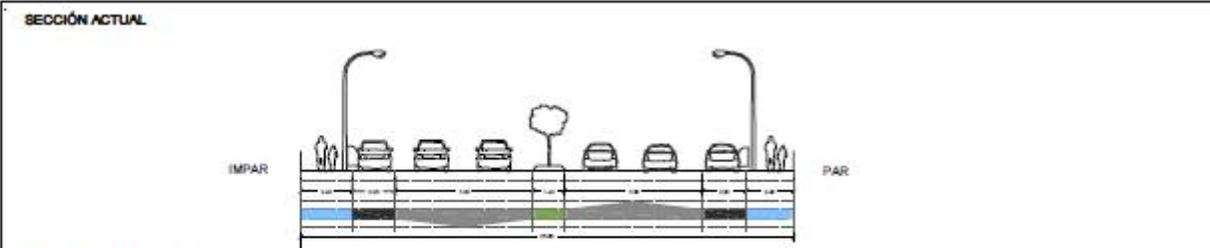
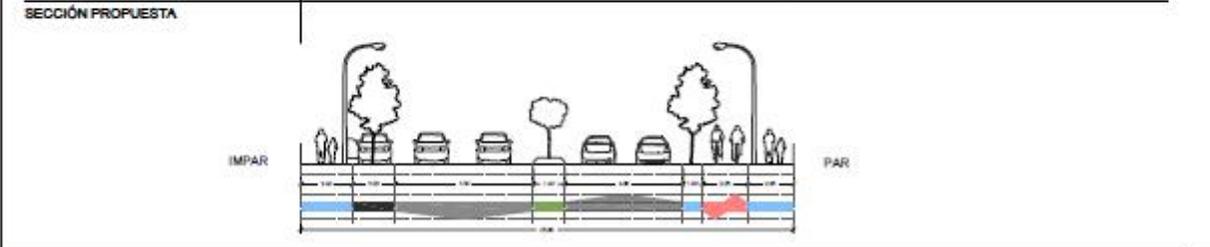
Cabe destacar que desde el original PDMC existe una propuesta de actuación detallada para esta zona que lleva siendo ignorada desde hace más de una década (se adjunta a continuación). Además, para el paso superior de la M-40, el Foro Local de Puente de Vallecas elevó una petición al Pleno de la Junta Municipal, donde se pedía la disposición de una franja adicional de espacio peatonal y ciclista que aún tampoco ha sido abordada.



Ámbito de Actuación

Por lo tanto, desde este documento se pide la realización del Proyecto de Pista Bici para la Avenida de la Albufera especificado en el PDMC original, que discurriría desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe hasta la conexión con la actualmente en servicio Pista Bici que comienza en la calle Carlos Solé

ANÁLISIS		CALZADA IMPAR		CALZADA PAR		OBSERVACIONES		COMO	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,00 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,00 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,00 m)	Mediana arbolada de ancho variable (mínimo 3,00 m)	Sierra de Guadalupe		
ANCHO TOTAL ACERA	Variable (mínimo 3,00 m)	ANCHO TOTAL ACERA	Variable (mínimo 14,00 m)	ANCHO TOTAL ACERA	Variable (mínimo 14,00 m)		Tramo		
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público		Entre Carretera de Vicálvaro a Vallecas y Calle de Felipe Álvarez		
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No		LONGITUD (m)		
USOS COUNDRANTES (prop.)	Dineros de autobuses en el lado par. Parque municipal de Empalme.	USOS COUNDRANTES	Parque en edificio.	USOS COUNDRANTES	Parque en edificio.		ANCHO TOTAL (m)		
FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal bajo.	FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal bajo.	FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal bajo.		ID vehículo		
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 cada 340 m)	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 100 m)	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 cada 100 m)		FRENTE		
MODALIDAD DEL CRUCE (parar)	1 glorieta.	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T y 1 glorieta.	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T y 1 glorieta.		PROPUESTA		
Foto impar		Foto par		VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES	<p>La IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.</p> <p>La IMD indica que no se puede prescindir de ningún caml.</p> <p>En el lado par, la acera es muy amplia y con poco tránsito peatonal.</p>		<p>Pista bici bidireccional por el lado derecho con resguardo de 0,60 m.</p>		
SECCIÓN ACTUAL		SECCIÓN PROPUESTA		LEYENDA		ALTERNATIVAS			
				<ul style="list-style-type: none"> ACERA PRANIA VERDE APARCAMIENTO CALZADA CARRIL BUS VÍA CICLISTA 		<p>El diseño de pistas-bici unidireccionales puede ser la mejor opción a la hora de resolver la intersecciones en forma de glorieta.</p>			
02/08		02/08		ZONA: SE					
				ITINERARIO Nº: 5		ID DEL TRÁFICO: F			
				Escala: 1/200		PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID			

ANÁLISIS		CALZADA IMPAR		CALZADA PAR		OBSERVACIONES		COMO	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,00 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,00 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	3 (7,00 m)	Mediana arbolada de 1,60 m.		Carretera de Vicálvaro a Vallecas	
ANCHO TOTAL ACERA	3,40 m	ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m	ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m			Entre Avda. de La Albufera y Sierra de Guadalupe	
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado y elementos públicos	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público			LONGITUD (m)	
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	0 (En línea: 0,00 m)	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	0 (En línea: 0,00 m)	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	0 (En línea: 0,00 m)			360	
USOS CONJUGANTES (espac)	Paradas sin edificio	USOS CONJUGANTES	Paradas sin edificio	USOS CONJUGANTES	Paradas sin edificio			ANCHO TOTAL (m)	
FLUJO PEATONAL	Baja	FLUJO PEATONAL	Baja	FLUJO PEATONAL	Baja			25,13	
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0 (1 cada 190 m)	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0 (1 cada 190 m)	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	0 (1 cada 190 m)			IMD actual	
MODALIDAD DEL CRUCE (espac)	1 cruce en T y 1 glorieta	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T y 1 glorieta	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T y 1 glorieta			FRENTE	
								3,0%	
Foto impar		Foto par		VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES		PROPUESTA		ALTERNATIVAS	
				La IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada. La IMD indica que no se puede prescindir de ningún carril. En el lado par, por detrás de la acera, existe una franja de suelo sin pavimentar.		Pista bici bidireccional por el lado derecho con resguardo de 0,60 m, aprovechando la franja libre existente junto a la acera y eliminando aparcamiento en línea de ese lado. Se requiere un estudio para valorar la reducción de las plazas de aparcamiento en la zona.		El diseño de pistas-bici unidireccionales puede ser la mejor opción a la hora de resolver la intersecciones en forma de glorietas.	
SECCIÓN ACTUAL		SECCIÓN PROPUESTA		LEYENDA		ZONA		ITINERARIO Nº	
				<ul style="list-style-type: none"> ACERA FRANJA VERDE APARCAMIENTO CALZADA CARRIL BUS VÍA CICLISTA 		SE		5	
						E		PDMC MADRID	
						1/200		PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID	

ANÁLISIS CALZADA IMPAR		CALZADA PAR		OBSERVACIONES	COM
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,30 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	3 (9,30 m)		
ANCHO TOTAL ACERA	4,51 m	ANCHO TOTAL ACERA	3,14 m		
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alumbrado público		
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea, 1,80 m	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	en línea, 2,10 m		
USOS CONJUNTES (tipo)	Cáctul	USOS CONJUNTES	Instalaciones deportivas		
FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal moderado	FLUJO PEATONAL	Tráfico peatonal bajo		
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 vado 304 m)	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	3 (1 vado 304 m)		
MODALIDAD DEL CRUCE (tipo)	1 cruce en T, 1 glorieta y 1 retardo por vía	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T, 1 glorieta y 1 retardo por vía		

Foto impar

Foto par

SECCIÓN ACTUAL

SECCIÓN PROPUESTA

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.
 La IMD indica que no se puede prescindir de ningún carril.
 En el lado par la línea de aparcamientos no está muy utilizada y aporta pocas plazas.

PROPUESTA

Pista bici bidireccional en el lado par. Suprimiendo los aparcamientos en línea y reduciendo ancho de carriles. Antes de la M-10 la acera bici irá por el lado impar, igual que al cruzar el puente, en el que compartirá espacio con la acera existente. En el lado opuesto se podrán crear aparcamientos en batería para compensar la franja en fila eliminando.

ALTERNATIVAS

El diseño de pistas-bici unidireccionales puede ser la mejor opción a la hora de resolver las intersecciones en forma de glorieta.
 Otra opción sería implantar una pista bidireccional en el lado impar, dejando dos carriles por sentido y estacionamiento.

LEYENDA

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

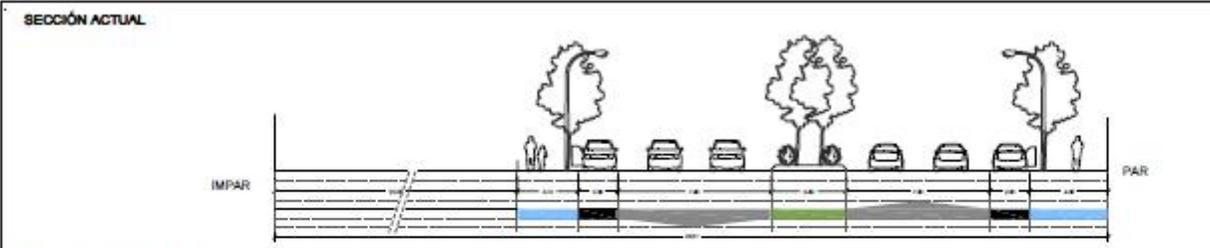
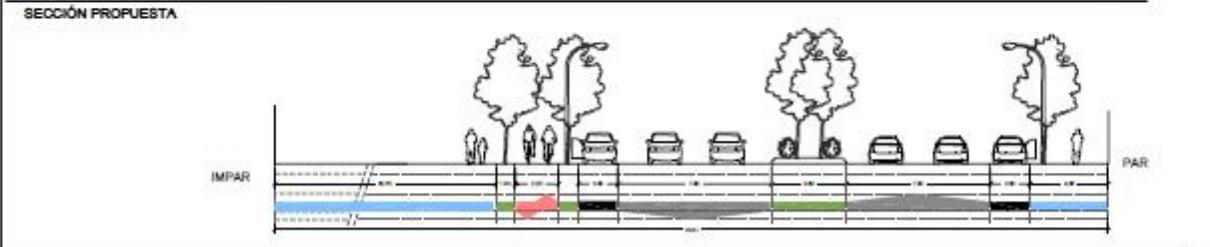
ZONA: SE

ITINERARIO Nº: 5

ID DEL TRÁFICO: D

ESCALA: 1/200

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

ANÁLISIS		CALZADA IMPAR		CALZADA PAR		OBSERVACIONES		COMO	
Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,01 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,01 m)	Nº CARRILES Y ANCHO	2 (7,01 m)	Mediana de 3,80 m	Alda. de la Albufera		
ANCHO TOTAL ACERA	3,00 m + 2,00 m de zona de juegos	ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m	ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m		Tramo: Entre Rafael Alberti y Miguel Hernández		
ELEMENTOS EN LA ACERA	Alameda y alumbrado público	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alameda y alumbrado público. Rampas y escaleras de acceso a aparcamiento	ELEMENTOS EN LA ACERA	Alameda y alumbrado público. Rampas y escaleras de acceso a aparcamiento		LONGITUD (m): 375		
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	0 (5x línea 3,00 m)	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	0 (5x línea 3,00 m)	APARCAMIENTO (tipo y ancho)	0 (5x línea 3,00 m)		ANCHO TOTAL (m): 50,00		
USOS DOMINANTES (según)	Residencial	USOS DOMINANTES	Residencial	USOS DOMINANTES	Residencial		RD (vehículo): 25.000		
FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal medio	FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal medio	FLUJO PEATONAL	Tránsito peatonal medio		PENDIENTE: 1,0 %		
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	1 (1 calle 375,00 m)	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 calle 167 m) Tránsito peatonal medio	Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 calle 167 m) Tránsito peatonal medio		PROPUESTA		
MODALIDAD DEL CRUCE (según)	1 Glorieta	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T y 1 (glorieta)	MODALIDAD DEL CRUCE	1 cruce en T y 1 (glorieta)		Situar la acera bici bidireccional junto a la calzada dejando la acera interior más alejada del tráfico.		
Foto impar		Foto par		VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES		PROPUESTA			
				La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada.		En el lado impar hay una zona muy amplia, de 2,2 m de anchura, sobre el aparcamiento subterráneo de Miguel Hernández, en la que podría ubicarse una acera bici continuación de la existente en el tramo anterior.			
SECCIÓN ACTUAL		SECCIÓN PROPUESTA		ALTERNATIVAS		LEYENDA			
						<ul style="list-style-type: none"> ACERA FRANJA VERDE APARCAMIENTO CALZADA CARRIL BUS VÍA CICLISTA 			
ZONA: SE		ITINERARIO Nº: 5		ID DEL TRÁFICO: C					
Escala: 1/200		NORTE		PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID					

ANÁLISIS

CALZADA IMPAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (3,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Árboles y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS DOMINANTES (prop.)	Residencial
FLUJO PEATONAL	Traenite peatonal baja
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	2 (1 cada 175 m)
MODALIDAD DEL CRUCE (prop.)	1 cruce en T y 1 retardo peatonal

Foto impar



CALZADA PAR	
Nº CARRILES Y ANCHO	3 (3,00 m)
ANCHO TOTAL ACERA	4,00 m
ELEMENTOS EN LA ACERA	Árboles y alumbrado público
APARCAMIENTO (tipo y ancho)	No
USOS DOMINANTES (prop.)	Residencial
FLUJO PEATONAL	Traenite peatonal baja
Nº DE CRUCES Y FRECUENCIA	11 (1 cada 250 m)
MODALIDAD DEL CRUCE	1 retardo peatonal

Foto par



OBSERVACIONES

Existe una acera bici bidireccional en lado impar. Mediana arbolada de 4 m.

VALORACIÓN: OPORTUNIDADES Y DEBILIDADES

La alta IMD requiere una vía ciclista segregada físicamente de la calzada. El número de carriles por sentido es el necesario para la IMD.

COM	
Alda. de la Albufera	
Tramo: Entre Pablo Neruda y Rafael Alberti	
LONGITUD (m)	350
ANCHO TOTAL (m)	30,00
IMD actual	18.890
PENDIENTE	3,5 %

PROPUESTA

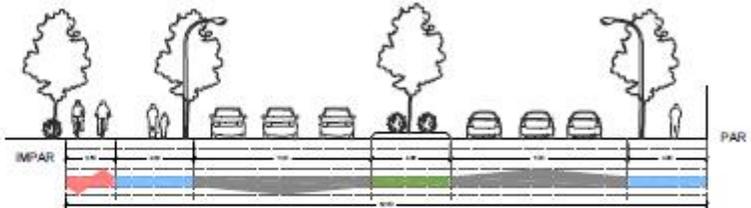
Situar la acera bici bidireccional junto a la calzada dejando la acera interior más alejada del tráfico.

ALTERNATIVAS

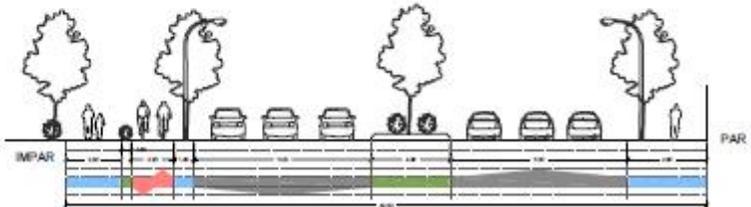
LEYENDA

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

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN PROPUESTA



ZONA:	SE	
ITINERARIO Nº:	5	
ID DEL TRÁFICO:	B	
ESCALA:	1/200	NORTE 

PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

Sub-Tramo Paso Inferior Bajo M-30 – Calle Carlos Solé

En este tramo, la actual sección de la Avenida de la Albufera resulta a priori poco compatible con la inclusión de un carril bici. Sin embargo, el Área de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, fija entre su Programa de Actuación para 2024-2028 la introducción de un carril Bici en este tramo, como parte de la conversión de la Avenida en Eje Cívico.

Programa de Actuaciones (2024-2028)
Eje Cívico

Puente de Vallecas
EC.13.01

AVENIDA DE LA ALBUFERA

Objetivos generales

Se propone la transformación de la avenida de la Albufera en eje cívico priorizando la movilidad local en detrimento del tráfico de paso, se propone la modificación de la sección transversal de la avenida para un mejor equilibrio entre los modos, con introducción de carril bici y una reducción de la capacidad viaria.

Agentes Implicados

Programas Institucionales

desarrollo urbano sostenible

MADRID

Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana

Por nuestra parte, reconociendo la dificultad de llevar a cabo esta actuación en un entorno más o menos inmediato, desde Bicillecas proponemos la creación de un carril bici específico en sentido subida que abarque el itinerario Calle Monte Ulía (carril bici a contradiirección eliminando un carril de circulación) → Calle de los Robles (carril bici a contradiirección eliminando una banda de aparcamiento) → Bulevar de Peña Gorbea (aprovechando la peatonalización del mismo) →

Calle Puerto del Monasterio (carril bici a contradiirección eliminando un carril de circulación) → Calle Payaso Fofó (uniéndose al Carril Bici planeado por esa calle perteneciente al Itinerario Miradores) → Calle Arroyo del Olivar (carril bici eliminando una banda de aparcamiento) → Calle Teniente Muñoz Díaz (carril bici eliminando una banda de aparcamiento), hasta llegar a la confluencia de la Avenida de Buenos Aires, donde la propia sección de la Avenida de la Albufera ya permite la inclusión de infraestructura ciclista que enlace con la pista bici de la Calle Carlos Solé y la anteriormente propuesta para el resto de la Avenida de la Albufera

Medida	Descripción	Prioridad
Carril Bici Avenida de la Albufera. Sub Tramo Sierra de Guadalupe – Calle Carlos Solé	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC, añadiendo el espacio peatonal y ciclista en el cruce sobre la M40 demandado por el Foro Local de Puente de Vallecas	Alta
Carril Bici Avenida de la Albufera. Sub Tramo Paso bajo la M-30 – Calle Carlos Solé	Carril bici sentido ascendente que discurra por el itinerario Calle Monte Ulía → Calle de los Robles → Bulevar de Peña Gorbea → Calle Puerto del Monasterio → Calle Payaso Fofó → Calle Arroyo del Olivar → Calle Teniente Muñoz Díaz	Alta

- Carril bici por la Avenida de Pablo Neruda, desde la Asamblea de Madrid hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz sobre la autovía A-3 (actuación que coincide con el Proyecto de Arco Este de Madrid)

La Avenida de Pablo Neruda, se configura igualmente por su longitud como otro de los grandes ejes vertebradores del Distrito. En este caso, su prolongación hasta el vecino Distrito de Moratalaz constituye la principal vía de movilidad transversal (deficitariamente resuelta en Transporte Público y bicicleta) hacia el Noreste de la ciudad.

Dentro de este Eje, la Avenida de Pablo Neruda forma parte del denominado Arco Este, Junto a las calles Fuente de Carrantona, Institución Libre de Enseñanza y Arturo Soria. Siguiendo la idea original que Arturo Soria ideó para su Ciudad Lineal, este Arco se ha diseñado para configurarse como un eje de Transporte Público de alta capacidad en superficie exterior a la Línea 6 de Metro, una vía amable para el peatón basada en la recuperación del uso social y estancial de los bulevares de su recorrido y, por supuesto, un itinerario ciclista continuo, atractivo y seguro que fomente el uso de la bicicleta como alterativa real al transporte individual motorizado.

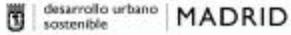
Desde Bicillecas consideramos que el esquema funcional de este Proyecto debe ser respetado en su integridad, es decir, la actuación no será completa si no se establece un carril bus reservado, un carril bici (preferentemente unidireccional en cada sentido) en toda su longitud y las necesarias actuaciones en materia de regeneración urbana para otorgarle mayor espacio al peatón.

Cabe reseñar que el presente Proyecto (del que se adjunta información adicional a continuación), es considerado como Proyecto Estratégico de Movilidad en la Planificación del Área de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, por lo que su realización debe ser prioritaria en un horizonte cercano.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici por la Avenida de Pablo Neruda, desde la Asamblea de Madrid hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz sobre la autovía A-3 (Arco Este de Madrid)	Ejecutar el Proyecto de Arco Este, incluido como Proyecto Estratégico de Movilidad en la Planificación del Área de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, y que coincide con la Red Básica de Itinerarios Ciclistas del PDMC+	Alta



Eje Cívico Urbano
AVENIDA PABLO NERUDA
Fuente de Vallecas



Objetivos generales

La Avenida de Pablo Neruda forma parte de lo que se ha denominado Arco Este (Arturo Soria, Institución de Libre Enseñanza, Fuente Carrancona y Pablo Neruda) y que pretende convertir este eje en:

- un eje estructurante del transporte público de superficie exterior a la Línea 6 de Metro configurando una red de intercambiadores de transporte público a lo largo del arco
- una vía amable para el peatón basada en la recuperación del carácter simbólico del bulevar que favorezca la intensidad de uso social y estancial del que actualmente carece
- un itinerario ciclista continuo, atractivo y seguro que fomente el uso de este modo como alternativa al transporte individual motorizado
- un eje distribuidor del tráfico inter-distrital que desincentive el tráfico de paso alternativo a las vías de alta capacidad existentes (M-30 y M-40).

Localización



Esquema



- 1 Colegio Centro Cultural Palomeras
- 2 Parroquia de San Ambrosio
- 3 Espigamiento de Bienestar Social
- 4 Escuela Educación Infantil
- 5 Colegio Público Concha Tajón
- 6 Centro Estatal de Autonomía Personal
- 7 Centro Municipal de Mayores
- 8 Biblioteca Pública Vallecas
- 9 Jardín del Campo de la Paloma
- 10 Centro de Salud
- 11 Vacante Equipamiento Cultural
- 12 Mercadona
- 13 Vacante Doradonal Adm. Pública
- 14 Centro Comarcal Madrid Sur
- 15 Asentías de Madrid

● Acción con peatón ● Distorsión

Acciones Vinculadas

Acciones Asociadas

EC.15.03	Arturo Soria
EC.13.01	Avenida de La Albufera
EC.15.04	Instituto Libre de Enseñanza
EC.14.02	Fuente Carrancona

Agentes Implicados

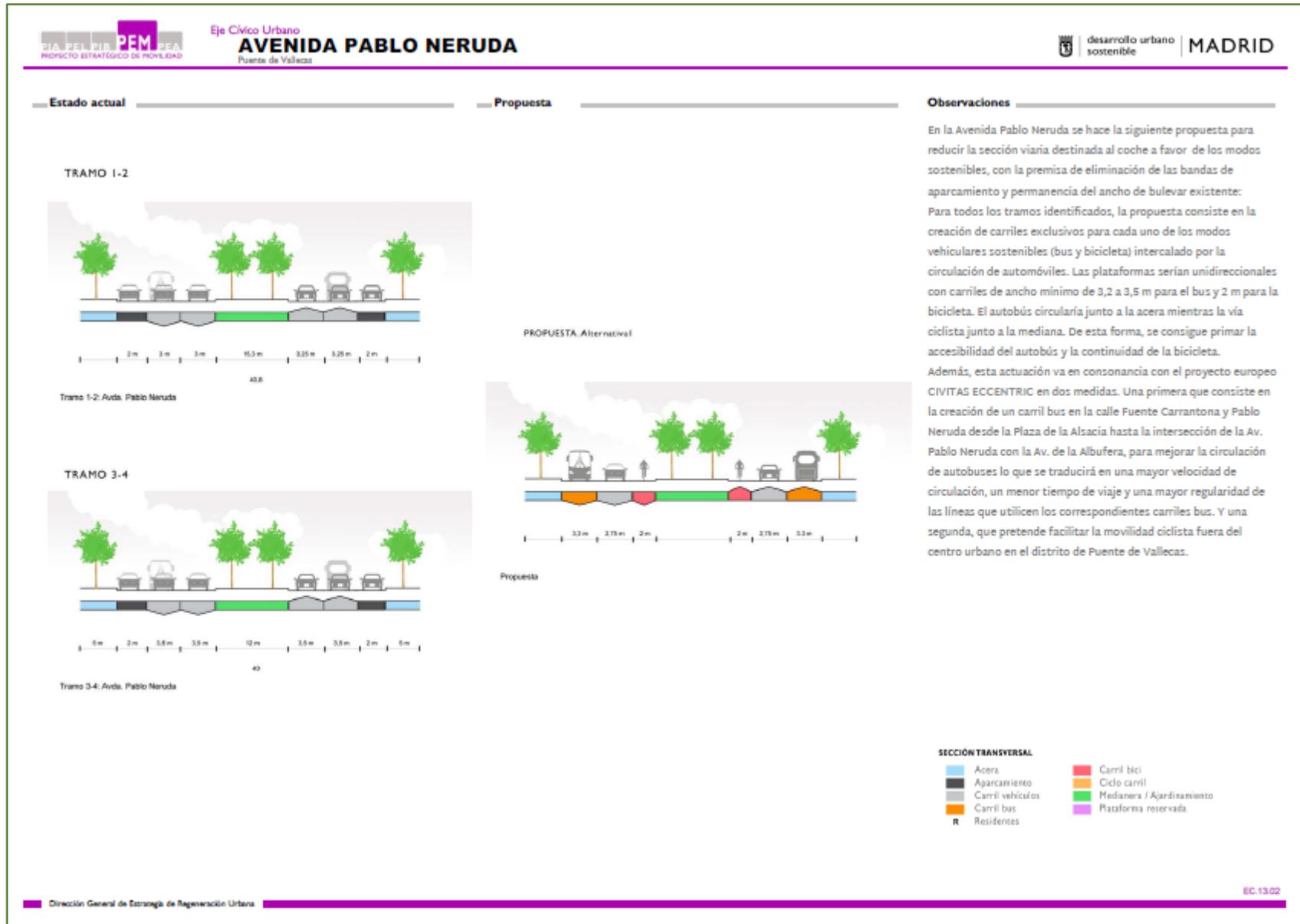
A.G. Desarrollo Urbano Sostenible
A.G. Medio Ambiente y Movilidad

Programas Institucionales

Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana

EC.13.02





- Proyecto Miradores

Destaca en el Distrito de Puente de Vallecas la existencia de un buen número de parques y zonas verdes que fueron creados en su día aprovechando la topografía del lugar. Estos espacios fueron diseñados a modo de cerros que constituyen excepcionales miradores sobre la ciudad, como el Cerro del Tío Pío, o los parques de Azorín, Payaso Fofó y Entrevías.

Esta red de parques recorre de norte a sur el distrito junto con las avenidas de Pablo Neruda, Miguel Hernández o Buenos Aires, que se configuraron como amplios bulevares en los proyectos de remodelación de los distintos barrios del Distrito Precisamente para poner en valor estos espacios, la Junta Municipal de Puente de Vallecas ha impulsado en los últimos años la ejecución del proyecto “Itinerario Miradores”.

Este proyecto consiste en crear un itinerario peatonal y ciclista que estructure la movilidad sostenible del distrito de Puente de Vallecas como actuación estratégica para transformar la manera en que sus ciudadanos se desplazan y hacen uso del espacio público. Se concibe como un proyecto desencadenante de una transformación a mayor escala en el Distrito, al reforzar el papel que este conjunto de miradores puede desempeñar para el conjunto de la ciudad de Madrid.

Desde un punto de vista espacial el itinerario permite la conexión de los distintos miradores de Puente de Vallecas, localizados en el Cerro del Tío Pío, en los parques de Azorín, Payaso Fofó y Entrevías, desde los que se disfruta de unas magníficas vistas panorámicas de la ciudad. Mediante su puesta en valor se refuerza la identidad del distrito y se facilita el conocimiento de estos lugares por el resto de la población de Madrid y turistas que la visitan.

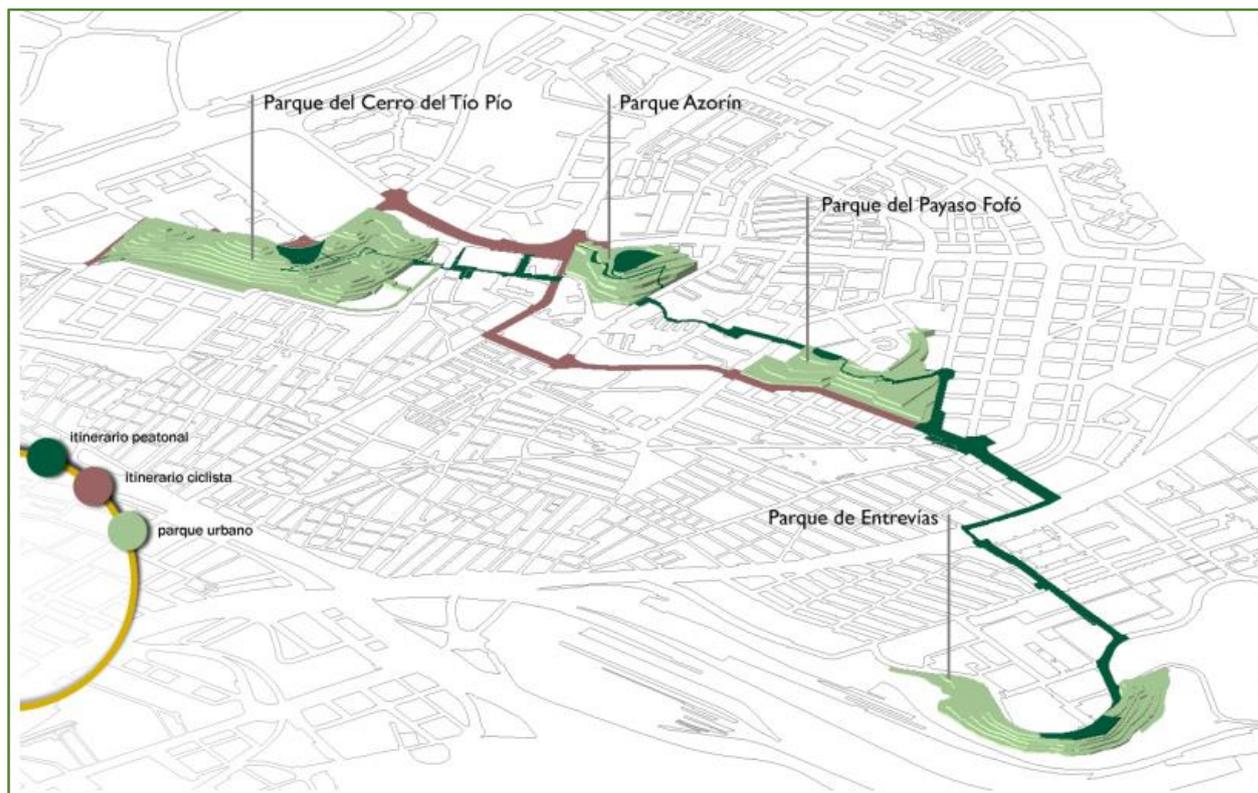
El itinerario permite el acceso a los ya reseñados parques y a otros equipamientos de proximidad como son el mercado de Numancia, la biblioteca de Portazgo, varias zonas deportivas, colegios, escuelas infantiles y la estación de Asamblea de Madrid-Entrevías, principal nodo de Transporte Público del distrito.

Partiendo del Itinerario Miradores como eje central de la movilidad sostenible del surgen otros itinerarios complementarios como la conexión del parque Tierno Galván con el parque Payaso Fofó a través de un corredor verde que comienza en la calle Méndez Álvaro continúa por las calles Convenio, Francisco Laguna, en la que enlaza con una parcela de uso deportivo y una zona verde junto al colegio San José, pasando junto al parque Amós Acero y la calle Javier de Miguel hasta su cruce con la calle del Payaso Fofó.

Desde el punto de vista de la bicicleta, el proyecto incluye un itinerario propio configurado por la respectiva red de carriles bici segregados. Partiendo del Cerro del Tío Pío, el itinerario ciclista continúa por la Calle Pío Felipe hasta su confluencia con la Avenida de Buenos Aires.

En este punto, el proyecto original comprende la continuidad del Itinerario por el la Avenida de la Albufera hasta su confluencia con la Calle del Payaso Fofó, continuando por ésta hasta el inicio del parque del mismo nombre.

Desde Bicillecas, como alternativa al problemático tramo de Avenida de la Albufera, proponemos como alternativa que discorra por las calles Teniente Muñoz Díaz y Arroyo del Olivar hasta llegar al Parque de Payaso Fofó.



Itinerarios peatonal y ciclista del Proyecto Miradores
Fuente: Plan Madrid RECUPERA. Ayuntamiento de Madrid.

A partir de aquí el Itinerario discurre por la Calle Payaso Fofó hasta que esta se convierte en Calle de Candilejas hasta su cruce con la Calle Puerto de Balbarán, por la que discurrirá hasta llegar a la estación de Cercanías de Asamblea de Madrid-Entrevías.

En este punto, el Itinerario se adentra en el barrio de Entrevías por la Calle Vizconde de Arlesón, hasta que pasa a denominarse Calle de la Mancha y Calle de Santa Rafaela María del Sagrado Corazón. En este punto el trazado continúa por Ronda del Sur hasta llegar a su término en el mirador del parque de Entrevías.

Medida	Descripción	Prioridad
Proyecto Miradores	Ejecutar el Proyecto Miradores, considerando la posible alternativa de trazado por las calles Teniente Muñoz Díaz y Arroyo del Olivar	Alta

- Eje Transversal Norte-Sur desde la Avenida de la Albufera (a la altura de su cruce con la calle payaso Fofó), por las calles Josefa Díaz y Camino de Valderribas

Como continuación del itinerario Miradores a partir de la Calle Payaso Fofó en su cruce con la Avenida de la Albufera, el PDMC+ define el eje que discurre por las calles Josefa Díaz y Camino de Valderribas como parte de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el Distrito.



Ámbito de actuación

Durante la parte más próxima a la Avenida de la Albufera, el trazado discurre por una sección de calle que sólo hace posible la implementación de un carril bici mediante el desmantelamiento de la banda de aparcamiento.

El enlace entre la calle de Josefa Díaz y Valderribas requiere de una regeneración urbana de toda la zona. Es en la calle Valderribas, a las fadas del parque del Cerro del Tío Pío, cuando la infraestructura ciclista puede discurrir por calzada (eliminando una de las bandas de aparcamiento).

En el último tramo, el trazado puede discurrir como pista bici por el parque hasta enlazar con la actualmente existe pista bici de la Calle Maruja García Romero.

Medida	Descripción	Prioridad
Eje Transversal Norte-Sur desde la Avenida de la Albufera (a la altura de su cruce con la calle payaso Fofó), por las calles Josefa Díaz y Camino de Valderribas	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta

- Carril bici por la Avenida de la Democracia, desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe / Vallecas hasta su conexión con el Distrito de Vicalvaro bajo la autovía A-3

La Avenida de la Democracia se sitúa en el límite entre los Distritos de Puente y Villa de Vallecas, suponiendo además una de las pocas conexiones de estos Distritos con su vecino Vicalvaro. Actualmente, esta vía se encuentra en una situación de verdadera degradación, causada por la presencia de usos industriales y el elevado tráfico de vehículos pesados, que limitan hasta niveles ínfimos la movilidad peatonal y en bicicleta.



Ámbito de actuación

Con estos condicionantes, se puede afirmar que la Avenida de la Democracia necesita no sólo la implementación de un carril bici, sino una regeneración completa de su sección, hasta que esta vía quede configurada como una calle más del Distrito.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici por la Avenida de la Democracia, desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe / Vallecas hasta su conexión con el Distrito de Vicalvaro bajo la autovía A-3	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, completando la conexión con el vecino Distrito de Vicalvaro	Alta

- Carril bici por la Avenida de Buenos Aires desde la estación de Cercanías de El Pozo hasta su conexión con la Avenida de la Albufera

De manera análoga a otras grandes vías, la Avenida de Buenos Aires estructura los movimientos transversales del Distrito, presentando claros déficits tanto de Transporte Público como peatonales y ciclistas.

En este sentido, el PDMC+ define el eje que discurre por la Avenida de Buenos Aires, desde su conexión con el Anillo Verde Ciclista hasta su confluencia con la Avenida de la Albufera, como parte de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el Distrito



Ámbito de actuación

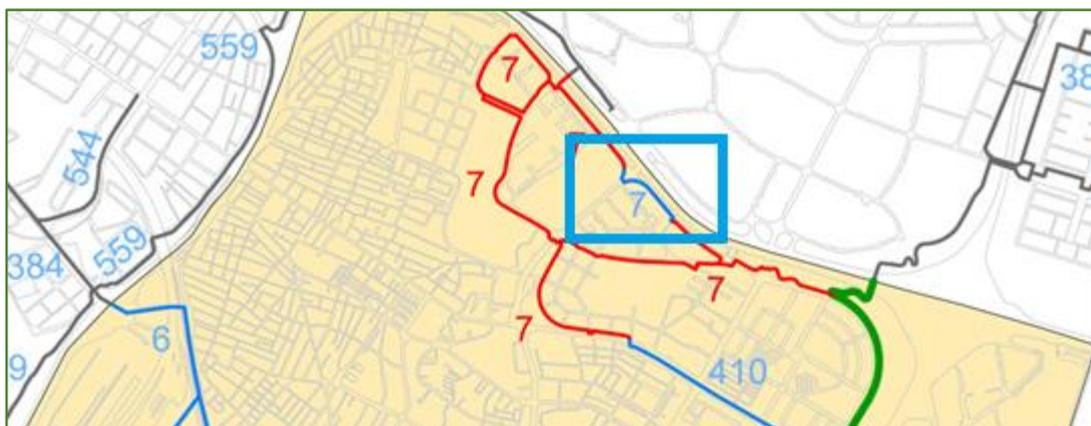
Cabe destacar que la peculiar orografía de esta Avenida, realmente escarpada, hace especialmente necesaria la implementación de infraestructura ciclista específica para proporcionar las debidas condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios de la bici.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici por la Avenida de Buenos Aires desde la estación de Cercanías de El Pozo hasta su conexión con la Avenida de la Albufera	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, completando la conexión con el Anillo Verde Ciclista y con otros proyectos como el Itinerario Miradores	Alta

- Conexión de los dos tramos de carril bici de la Calle El Bosco

Una de las actuaciones en materia ciclista que menos comprensiblemente no se han realizado en nuestro Distrito, por su relativamente baja dificultad y su potencial de sumar nuevos ciclistas, es la conexión de los dos tramos de pista bici existentes en la calle El Bosco, al norte del Distrito.

Se trata de un pequeño tramo de enlace, de no más de unos pocos cientos de metros, que además puede discurrir por zonas en las que la sección de viario no parece suponer una restricción realmente insalvable.



Ámbito de actuación

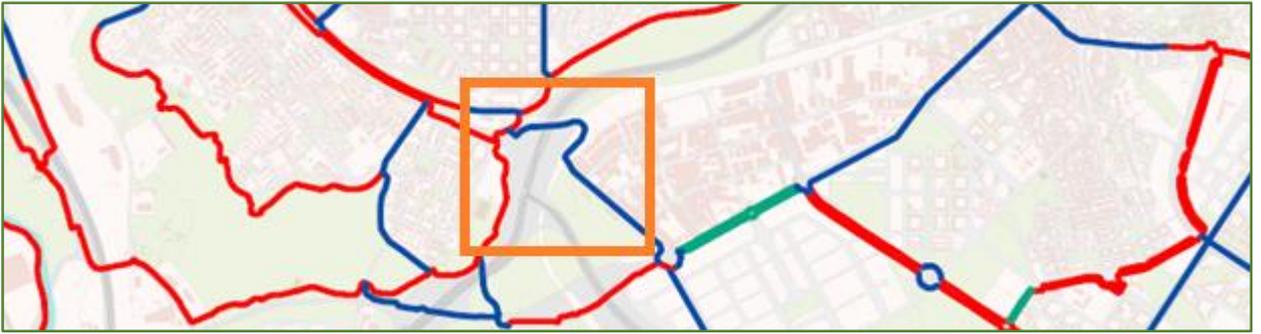
Desde Bicillecas consideramos esta conexión como realmente urgente, precisamente por ser una actuación sencilla, sin grandes complicaciones y que permitiría mallar la red ciclista del norte del Distrito.

Medida	Descripción	Prioridad
Conexión de los dos tramos de carril bici de la Calle El Bosco	Ejecutar este pequeño tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta

- Carril bici desde del Anillo Verde Ciclista a su paso por la estación de Cercanías de El Pozo con el Polígono Industrial de Villa de Vallecas, a través del Camino de Hormigueras (paso sobre la autovía M-40 y bajo el ramal ferroviario)

Igualmente incluida en el PDMC+, la conexión entre el Anillo Verde Ciclista en las inmediaciones de la Estación de El Pozo y el Polígono Industrial de Vallecas, resulta ser en la actualidad un trayecto especialmente poco apetecible tanto para la circulación en bicicleta como a pie. El elevado tráfico de vehículos pesados, la estrecha sección en la calzada y, en general, el ambiente realmente agreste para la bicicleta, no dejan en demasiado buen lugar este pequeño tramo de carretera.

Parece evidente que la multitud de vías de comunicación (carreteras y ferrocarril) presentes en esta zona, así como lo escarpado del terreno, no hace fácil la disposición de un carril bici. En este sentido, existe una propuesta del Foro Local de Puente de Vallecas para disponer de una pasarela ciclista-peatonal que resuelva este problema. También cabe destacar la próxima ejecución de un nuevo acceso para el tráfico rodado bajo la vía de ferrocarril que en la actualidad limita el acceso al Polígono, quedando el actual paso inferior destinado al flujo ciclista y peatonal.



Ámbito de actuación

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici desde del Anillo Verde Ciclista a su paso por la estación de Cercanías de El Pozo con el Polígono Industrial de Villa de Vallecas, a través del Camino de Hormigueras (paso sobre la autovía M-40 y bajo el ramal ferroviario)	Ejecutar este tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta

- Carril bici que una la Vía Ciclista del Parque Forestal de Entrevías y la Vía Ciclista de Entrevías con el Distrito de Arganzuela (Méndez Álvaro) a través de del paso inferior de la propia Calle Méndez Álvaro (Proyecto en parte realizado)

La conexión del Distrito de Puente de Vallecas con su vecino de Arganzuela a través del trazado de la calle Méndez Álvaro en su transcurso por el barrio de San Diego es sin duda uno de los ejes prioritarios de la movilidad ciclista en el Distrito



Ámbito de actuación

Si la importancia de este trayecto ya era grande, la reciente disposición de un carril bici (primero provisional, luego definitivo) en la sección de la calle Méndez Álvaro en el Distrito de Arganzuela hasta la estación de Atocha, hace si cabe más necesaria la construcción de una conexión ciclista de calidad desde nuestro Distrito.

En este sentido, en las últimas semanas de 2020, se ha construido un carril bici unidireccional por sentido bajo las vías del ferrocarril que limitan el barrio de San Diego, hasta la intersección de las calles Mendez Álvaro y Convenio.

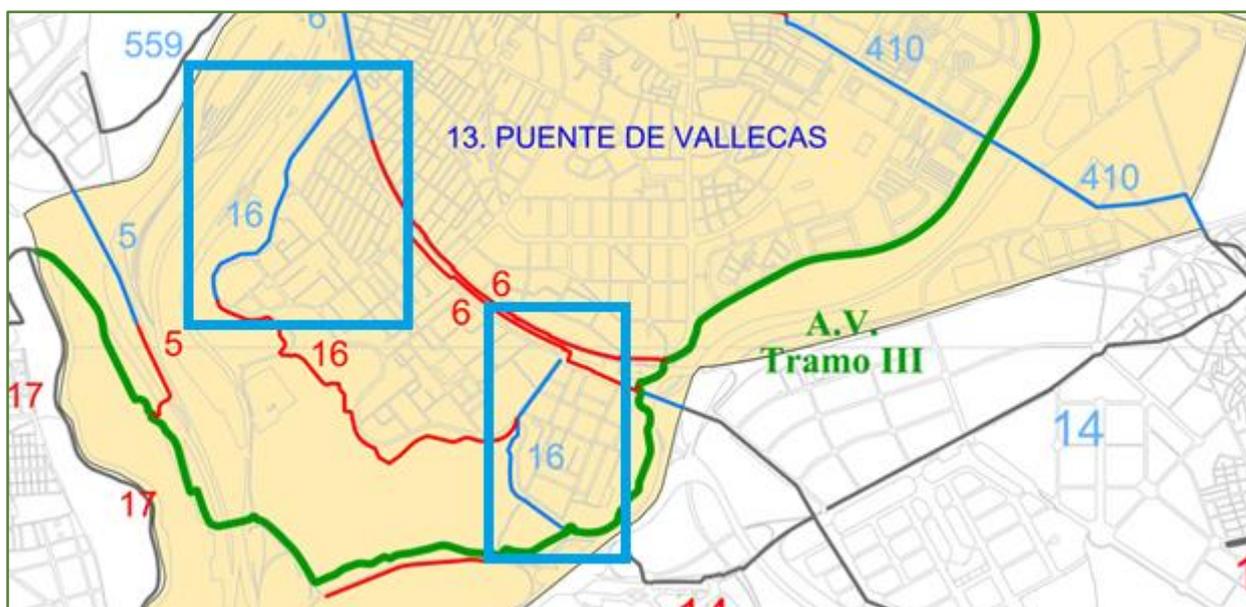
Actualmente existe un tramo de acera bici que discurre por la calle Puerto de Balbarán, a la que le quedarían unos cuantos cientos de metros para enlazar con este nuevo carril bici puesto en servicio. Si bien desde Bicillecas creemos que las soluciones basadas en aceras bici no son recomendables por las elevadas molestias a los flujos peatonales, y que en el medio-largo plazo debería bajarse esa infraestructura a calzada (eliminado una banda de aparcamiento), creemos necesario ampliar la actual acera bici hasta establecer la conexión.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici que una la Vía Ciclista del Parque Forestal de Entrevías y la Vía Ciclista de Entrevías con el Distrito de Arganzuela (Méndez Álvaro) a través de del paso inferior de la propia Calle Méndez Álvaro (Proyecto en parte realizado)	Ejecutar este tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, mediante la prolongación de la acera bici existente desde la calle Puerto de Balbarán (en el futuro debería sustituirse por un carril bici en calzada)	Alta

- Conexiones de la vía ciclista del Parque Forestal de Entrevías

La Vía Ciclista del Parque Forestal de Entrevías tiene un carácter eminentemente recreacional, con la totalidad de su trazado discurrendo dentro del mencionado parque. Un objetivo primordial a la hora de completar las conexiones de esta vía ciclista debe ser empezar a absorber cierto flujo ciclista relacionado con tareas distintas al ocio, configurándose como una verdadera alternativa de movilidad.

En este sentido, el PDMC+ contempla dos conexiones para esta vía ciclista: una situada al Este y otra al Oeste. Respecto de la conexión Este, discurre por la calle la Avenida de Joaquín Garrigues Walker desde su confluencia con el Camino de la Celsa hasta su confluencia con la Ronda del Sur, donde continuaría su trazado hasta llegar a la Avenida de Entrevías, enlazando con el carril bici existente.



Ámbito de actuación

Respecto a la conexión Oeste, se trata de continuar el trazado existente por la Ronda del Sur para después discurrir por la calle Timoteo Pérez Rubio hasta enlazar con la Avenida de Entrevías.

Medida	Descripción	Prioridad
Conexiones de la vía ciclista del Parque Forestal de Entrevías	Ejecutar los dos tramos de conexión (Este y Oeste) contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta

- Carril Bici de la calle Embajadores

Otra de las necesarias conexiones con el Distrito de Arganzuela es la que transcurre por la calle Embajadores. Actualmente existe un pequeño tramo de acera bici que enlaza con el Anillo Verde Ciclista en las inmediaciones del Parque Lineal del Manzanares, que no es sino un trazado inacabado de este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+.

Esta acera bici se corta abruptamente, dejando al ciclista frente a un tramo de más de un kilómetro a través de una sección de carretera muy poco indicada para compartir calzada con los vehículos a motor. Resolver este tramo requiere de una actuación en profundidad, que seguramente necesite una elevada inversión en infraestructura.



Ámbito de actuación

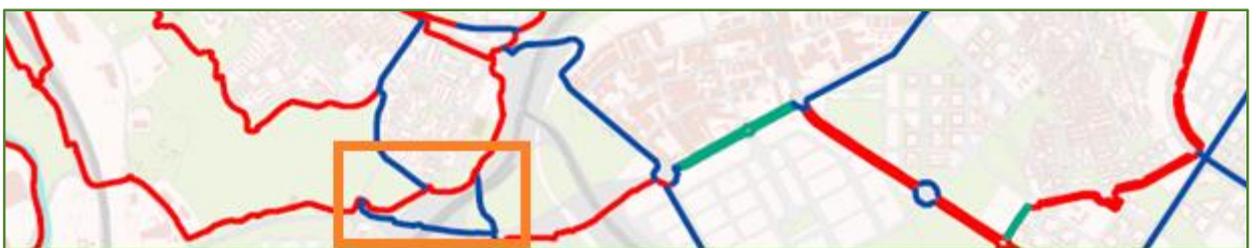
Desde Bicillecas creemos que, si bien se trata de una solución compleja que debe requerir de un estudio detallado de las mejores opciones posibles, se trata de un eje con la suficiente potencialidad como para abordarlo sin mayor dilación.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril Bici de la Calle Embajadores	Ejecutar la ampliación del actual tramo de acera bici construido en la calle Embajadores, contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta

- Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid

Entre las actuaciones planificadas, podemos destacar en último lugar dos conexiones del Anillo Verde Ciclista con las instalaciones del Centro de Transporte de Madrid (CTM) contempladas en el PDMC+.

Por un lado, hablaremos de la conexión desde el Anillo Verde Ciclista a través del paso inferior bajo la autopista M40 actualmente en estado de abandono. Por otro, hablaremos de la conexión desde el Anillo Verde Ciclista a través de la Carretera de Villaverde a Vallecas.



Ámbito de actuación

Conexión Anillo Verde Ciclista – CTM a través de paso inferior bajo M40

Esta primera conexión transcurriría a través del actualmente en estado de abandono paso bajo la M40. Se trata de una infraestructura visible desde el propio Anillo, que necesitaría de un acondicionamiento integral para poder alojar un carril bici.

Después de este paso, quedaría por acondicionar igualmente una serie de senderos actualmente existentes, hasta poder enlazar con el carril bici del CTM actualmente existente.

Conexión Anillo Verde Ciclista – CTM a través de la Carretera de Villaverde a Vallecas

De una mayor complejidad podemos calificar esta segunda conexión, ya que la Carretera de Villaverde a Vallecas pasa por ser más una vía de incorporación a la autopista M40 que una calle propiamente dicha, donde alojar un carril bici se antoja realmente difícil.

Es por ello que esta actuación requiere un estudio pormenorizado de las diferentes opciones, por lo que, en nuestra opinión, debería priorizarse en el tiempo la realización de la conexión a través de del paso inferior abandonado.

Medida	Descripción	Prioridad
Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC+ de conexión entre el Anillo Verde Ciclista y el CTM a través del paso inferior abandonado a través de la M40	Alta
Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC+ de conexión entre el Anillo Verde Ciclista y el CTM a través de la Carretera de Villaverde a Vallecas	Media

Priorización de Actuaciones en las Vías Ciclistas Planificadas

Aunque desde Bicillecas consideramos vital ejecutar todas las vías ciclistas planificadas para el Distrito de Puente de Vallecas, proponemos una priorización basada en la potencialidad de los trazados, la facilidad de su ejecución o la coherencia general de la red creada.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril Bici Avenida de la Albufera. Sub Tramo Sierra de Guadalupe – Calle Carlos Solé	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC, añadiendo el espacio peatonal y ciclista en el cruce sobre la M40 demandado por el Foro Local de Puente de Vallecas	Alta

Proyecto Miradores	Ejecutar el Proyecto Miradores, considerando la posible alternativa de trazado por las calles Teniente Muñoz Díaz y Arroyo del Olivar	Alta
Carril bici que una la Vía Ciclista del Parque Forestal de Entrevías y la Vía Ciclista de Entrevías con el Distrito de Arganzuela (Méndez Álvaro) a través de del paso inferior de la propia Calle Méndez Álvaro (Proyecto en parte realizado)	Ejecutar este tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, mediante la prolongación de la acera bici existente desde la calle Puerto de Balbarán (en el futuro debería sustituirse por un carril bici en calzada)	Alta
Carril bici por la Avenida de Pablo Neruda, desde la Asamblea de Madrid hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz sobre la autovía A-3 (Arco Este de Madrid)	Ejecutar el Proyecto de Arco Este, incluido como Proyecto Estratégico de Movilidad en la Planificación del Área de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, y que coincide con la Red Básica de Itinerarios Ciclistas del PDMC+	Alta
Carril bici por la Avenida de Buenos Aires desde la estación de Cercanías de El Pozo hasta su conexión con la Avenida de la Albufera	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, completando la conexión con el Anillo Verde Ciclista y con otros proyectos como el Itinerario Miradores	Alta
Conexión de los dos tramos de carril bici de la Calle El Bosco	Ejecutar este pequeño tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta
Carril Bici Avenida de la Albufera. Sub Tramo Paso bajo la M-30 – Calle Carlos Solé	Carril bici sentido ascendente que discorra por el itinerario Calle Monte Ulía → Calle de los Robles → Bulevar de Peña Gorbea → Calle Puerto del Monasterio → Calle Payaso Fofó → Calle Arroyo del Olivar → Calle Teniente Muñoz Díaz	Alta
Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC+ de conexión entre el Anillo Verde Ciclista y el CTM a través del paso inferior abandonado a través de la M40	Alta
Carril bici por la Avenida de la Democracia, desde el Intercambiador de Sierra de Guadalupe / Vallecas hasta su conexión con el Distrito de Vicalvaro bajo la autovía A-3	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+, completando la conexión con el vecino Distrito de Vicálvaro	Alta

Conexiones de la vía ciclista del Parque Forestal de Entrevías	Ejecutar los dos tramos de conexión (Este y Oeste) contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta
Eje Transversal Norte-Sur desde la Avenida de la Albufera (a la altura de su cruce con la calle payaso Fofó), por las calles Josefa Díaz y Camino de Valderribas	Ejecutar este itinerario contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta
Carril bici desde del Anillo Verde Ciclista a su paso por la estación de Cercanías de El Pozo con el Polígono Industrial de Villa de Vallecas, a través del Camino de Hormigueras (paso sobre la autovía M-40 y bajo el ramal ferroviario)	Ejecutar este tramo de conexión contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta
Carril Bici de la Calle Embajadores	Ejecutar la ampliación del actual tramo de acera bici construido en la calle Embajadores, contemplado dentro de la Red Básica de itinerarios ciclistas en el PDMC+	Alta
Conexiones del Anillo Verde Ciclista con el Centro de Transportes de Madrid	Ejecutar el proyecto incluido en el PDMC+ de conexión entre el Anillo Verde Ciclista y el CTM a través de la Carretera de Villaverde a Vallecas	Media

RED PROPUESTA POR BICILLECAS EN PUENTE DE VALLECAS

El tercer bloque que conforma el presente Análisis de necesidades de infraestructura ciclista en Puente de Vallecas está conformado por una serie de actuaciones que no están reflejadas dentro de ninguna planificación municipal, pero que desde Bicillecas consideramos igualmente necesarias para mallar la futura red ciclista en el Distrito e incentivar determinados movimientos que no quedan resueltos con las anteriores medidas.

De manera nominal, las actuaciones se resumen en:

- Carril bici en la Calle de la Arboleda y el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid.
 - Carril bici por Calle Pío Felipe, desde su enlace con la Calle de Benjamín Palencia hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz a través del puente sobre la A3.
 - Carril Bici por la Calle Martínez de la Riva y calle Puerto Alto
- Carril bici en la Calle de la Arboleda y el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid.

El Campus Sur de la Universidad de Madrid es un recinto abierto que alberga diversas instalaciones y Escuelas de Ingeniería (Informática, Telecomunicación y Topografía, Geodesia y Cartografía). Este recinto queda encajonado entre las Autovía A3 y M40, y las instalaciones industriales cercanas a la Avenida de la Albufera. Su acceso se produce primordialmente a través de la Calle Arboleda, que une el intercambiador de Sierra de Guadalupe con el propio campus.



Disposición de banda peatonal en calle Arboleda

Como toda instalación universitaria, el Campus Sur posee una tremenda potencialidad para los viajes en bicicleta por razón de estudios que, a día de hoy, permanece prácticamente sin explotar. La calle Arboleda pasa por ser un espacio urbano realmente degradado, en el que conviven un elevado tráfico de vehículos pesados, un evidente sobredimensionamiento del viario dedicado a aparcamiento o las circulaciones de la línea E de EMT.

Durante la anterior legislatura municipal, se identificó esta necesidad de proporcionar un camino seguro y directo para la movilidad peatonal y ciclista en la calle Arboleda. Si bien para el tráfico peatonal se dispuso de una banda de circulación protegida por una separación física, para el caso de la circulación en bicicleta se optó por los claramente insuficiente ciclocarriles.

Desde Bicillecas entendemos que esta actuación es claramente insuficiente y que debe disponerse de un carril bici que permita realizar este recorrido con seguridad y comodidad. Más aún, al menos todo el perímetro del Campus Sur debe incluir un carril bici que permita acceder en bicicleta de una manera parecida al actualmente en servicio en las instalaciones de Ciudad Universitaria.



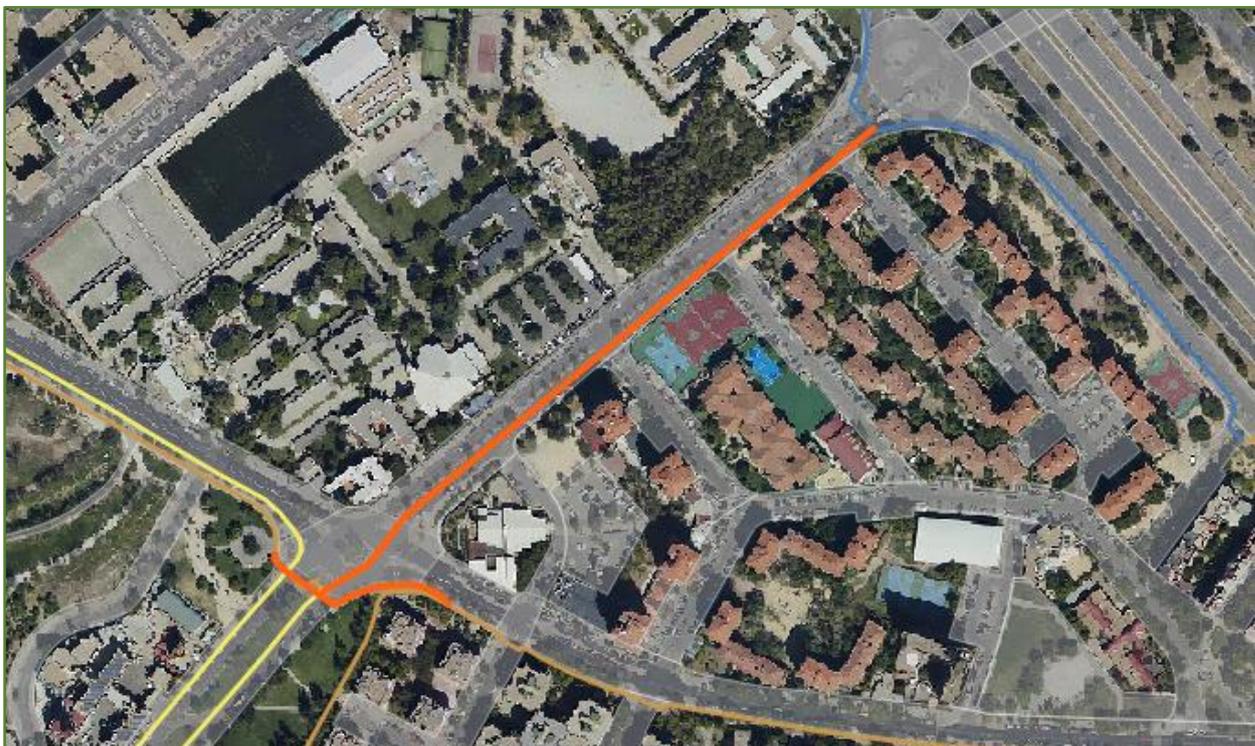
Actuaciones propuestas

Adicionalmente, desde Bicillecas pensamos que deben aprovecharse los viales de la parte Oeste del Campus, actualmente en desuso, para proporcionar una conexión directa con la Avenida de la Albufera y el futuro itinerario ciclista que debe disponerse en este eje.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici en la Calle de la Arboleda y el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid.	Disponer de un carril bici por la Calle Arboleda, que tenga continuidad por todo el perímetro exterior del Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid y que conecte con la Avenida de la Albufera por la parte Oeste del Campus.	Alta

- Carril bici por Calle Pío Felipe, desde su enlace con la Calle de Benjamín Palencia hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz a través del puente sobre la A3.

Como ya ha sido señalado en varias ocasiones en este documento, las conexiones ciclistas con los Distritos contiguos a Puente de Vallecas deberían ser primordiales en el proceso de implantación de infraestructura ciclista.



Actuación propuesta

En este sentido, dotar de un carril bici a la totalidad de la calle Pío Felipe, desde las actuaciones proyectadas comprendidas en el Itinerario Miradores hasta su confluencia con el puente sobre la A3 que cruza hasta Moratalaz, nos parece una actuación que como mínimo debería tenerse en cuenta.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici por Calle Pío Felipe, desde su enlace con la Calle de Benjamín Palencia hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz a través del puente sobre la A3	Disponer de un carril bici por la Calle Pío Felipe, que tenga continuidad a las actuaciones incluidas dentro de Proyecto Miradores y que proporcionen una conexión directa con el Distrito de Moratalaz.	Media

- Carril Bici por la Calle Martínez de la Riva y calle Puerto Alto

Por último, desde Bicillecas pensamos que el eje formado por la calle Martínez de la Riva posee un extraordinario potencial para el fomento de la movilidad ciclista en los trayectos Sur-Norte que se efectúen en el barrio de San Diego.



En la actualidad, esta calle cuenta con un carril bus-bici, que en sentido Sur-Norte permite que las bicicletas circulen en el mismo carril que los autobuses durante algunos centenares de metros. Si bien no resulta ser un gran incentivo para el uso de la bicicleta, al menos constituye una modesta contribución.

Desde Bicillecas creemos que, una vez se materialice la planificación ciclista del Distrito que tan necesaria resulta, el eje Martínez de la Riva debería contar con algún tipo de infraestructura ciclista específica (un carril bici que sustituya una de las bandas de aparcamiento de la calle) para terminar de mallar la red y permitir unos movimientos transversales cómodos y seguros.

Medida	Descripción	Prioridad
Carril Bici por la Calle Martínez de la Riva y Calle Puerto Alto	Disponer de un carril bici por la Calle Martínez de la Riva, desde la Asamblea de Madrid hasta el Bulevar de Peña Gorbea (calle Puerto Alto)	Baja

Estas tres actuaciones propuestas, quedan por tanto priorizadas de la siguiente manera:

Medida	Descripción	Prioridad
Carril bici en la Calle de la Arboleda y el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid.	Disponer de un carril bici por la Calle Arboleda, que tenga continuidad por todo el perímetro exterior del Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid y que conecte con la Avenida de la Albufera por la parte Oeste del Campus.	Alta
Carril bici por Calle Pío Felipe, desde su enlace con la Calle de Benjamín Palencia hasta su conexión con el Distrito de Moratalaz a través del puente sobre la A3	Disponer de un carril bici por la Calle Pío Felipe, que tenga continuidad a las actuaciones incluidas dentro de Proyecto Miradores y que proporcionen una conexión directa con el Distrito de Moratalaz.	Media
Carril Bici por la Calle Martínez de la Riva y Calle Puerto Alto	Disponer de un carril bici por la Calle Martínez de la Riva, desde la Asamblea de Madrid hasta el Bulevar de Peña Gorbea (calle Puerto Alto)	Baja